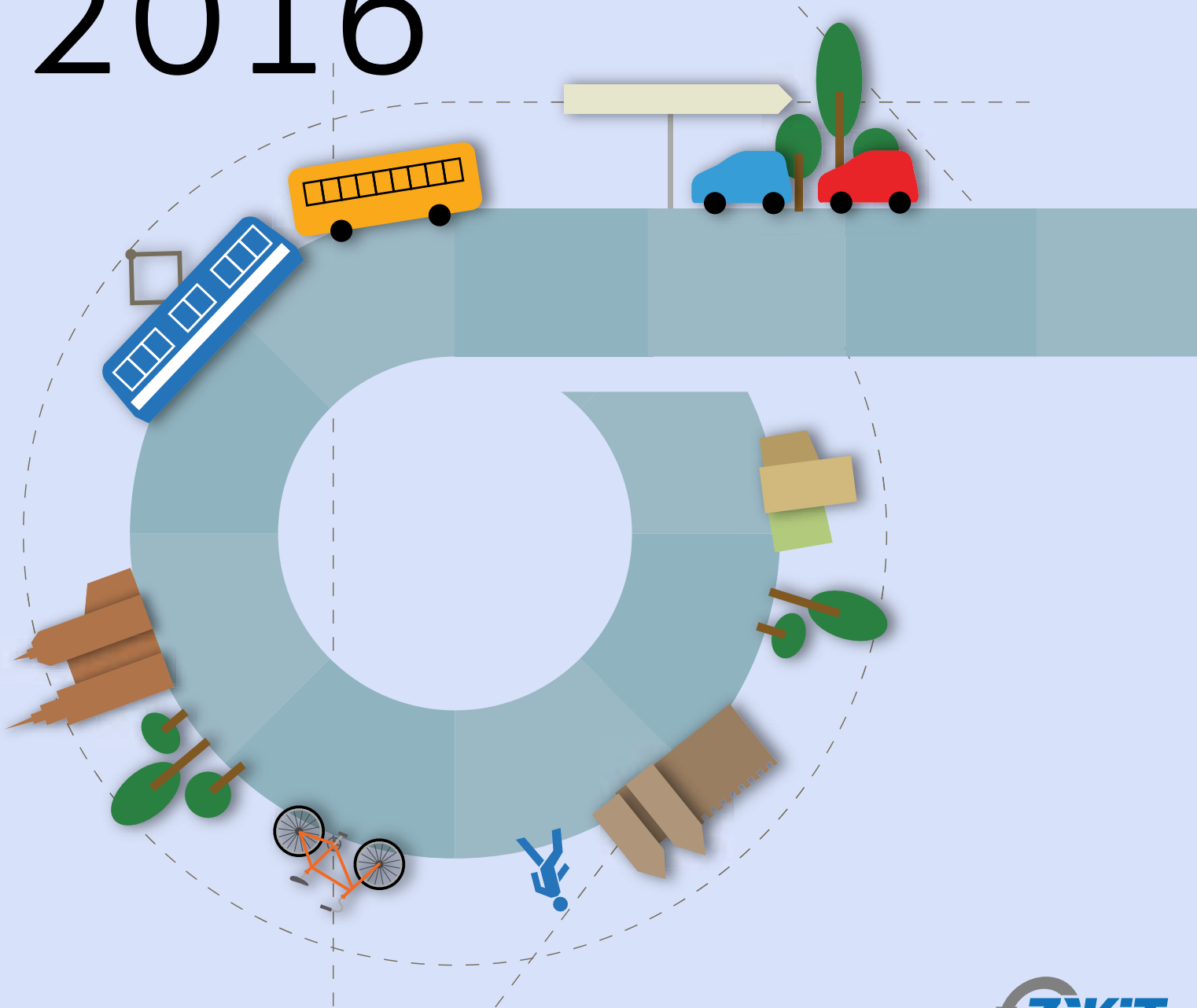


# Raport Roczny 2016



*Szanowni Państwo,*

*Rok 2016 był niewątpliwie dla naszego miasta wyzwaniem, szczególnie ze względu na organizację w Krakowie Światowych Dni Młodzieży. Najwięcej wysiłku i uwagi wymagała organizacja transportu zbiorowego. Tylko w ciągu jednego dnia liczba przejazdów komunikacji wzrosła dwukrotnie w porównaniu do normalnego dnia roboczego i osiągnęła rekordową liczbę – 2 miliony.*

*To wyjątkowe wydarzenie nie przysłoniło jednak innych ważnych zadań, przed jakimi stanął Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w tym roku. Udało się ogłosić przetargi na bardzo oczekiwane przez mieszkańców inwestycje drogowe, takie jak tramwaj na Górkę Narodową, rozbudowa al. 29 Listopada i przebudowa ul. Igołomskiej, o łącznej wartości ponad 700 mln złotych. Realizowaliśmy także dziesiątki mniejszych inwestycji, tak aby być bliżej potrzeb mieszkańców każdej dzielnicy. Także w 2016 r. ZIKiT wyremontował w Krakowie blisko 100 tys. metrów kwadratowych chodników i ponad 400 tysięcy metrów kwadratowych jezdni. Kosztowało to w sumie około 60 mln zł.*

*Więcej szczegółów dotyczących rozwoju miejskiej infrastruktury, prowadzonych projektów, a także nagród, którymi ZIKiT został wyróżniony w mijającym roku, znajdą Państwo w tym folderze.*

*Zapewniam Państwa, że w przyszłym roku dołożymy nie mniej starań, by kontynuować pracę na rzecz Krakowa i jego mieszkańców.*

*~ Jacek Majchrowski  
Prezydent Miasta Krakowa*



## ZIKiT bliżej mieszkańców

**Jesteśmy zdania, że to mieszkańcy znają najlepiej swoją okolicę i z łatwością wskażą, jakie rozwiązania mogą wpłynąć na poprawę jakości życia w ich dzielnicy. Zachęcamy zatem krakowian do kontaktu z nami i podzielenia się swoimi pomysłami!**

Jeśli chcesz coś zmienić w swojej dzielnicy, najpierw przedstaw swój pomysł sąsiadom i wszystkim osobom, które Twoim zdaniem mogą być zainteresowane tym tematem. Kolejnym krokiem będzie zebranie podpisów od tych, u których zyskałeś poparcie.

Inicjatorów zachęcamy także do kontaktu z radnymi dzielnicy, którzy już na tym etapie mogą być w stanie zweryfikować czy pomysł ma szansę na realizację czy też nie, np. czy w wybranym miejscu nie jest planowana jakaś inna inwestycja lub czy ktoś wcześniej nie proponował takiego rozwiązania i z jakich przyczyn nie doszło ono do skutku. Z radnymi dzielnicy można spotkać się na dyżurach lub podczas posiedzenia Rady Dzielnicy. Dużą pomocą byłaby sytuacja, w której Rada Dzielnicy poprze inicjatywę mieszkańców, podejmując uchwałę w tej sprawie. Ostatnim etapem jest moment, gdy uchwała Rady Dzielnicy opiniująca



pomysł mieszkańców dociera do ZIKiT-u. Wtedy pochylają się nad nią nasi inspektorzy, analizują i udzielają odpowiedzi w formie pisemnej. Jeżeli sprawa jest kontrowersyjna lub wprowadza duże zmiany, istnieje też możliwość zorganizowania konsultacji społecznych.

Chcesz wiedzieć na jakim etapie jest Twoja urzędowa sprawa? Dowiedzieć się czegoś więcej o inwestycji czy remoncie w Twojej dzielnicy? Masz uwagi dotyczące działalności ZIKiT-u? Skontaktuj się z nami przez Internet, telefon lub w jednym z naszych punktów informacyjnych.

Codziennie 24 godziny na dobę do dyspozycji mieszkańców jest dyspozytornia ZIKiT 12-616-7555, poprzez którą można zgłaszać wszelkie problemy związane z infrastrukturą zarządzaną przez ZIKiT. Ponadto w dni robocze od 7:30 do 15:30 do Państwa dyspozycji jest centrala telefoniczna (12-616-7000), na której uzyskają Państwo podstawowe informacje dotyczące zmian organizacji ruchu, czy też połączą się Państwo z pracownikiem prowadzącym interesującą was sprawę.



## Remonty jezdni i chodników w 2016 roku

**W 2016 roku wyremontowaliśmy około 100 000 m<sup>2</sup> chodników i 400 000 m<sup>2</sup> jezdni, co w sumie kosztowało 60 000 000 zł.** - *Stan krakowskich ulic wyraźnie się poprawił i jest to odczuwalne dla wszystkich użytkowników. Remontujemy duże powierzchnie, co daje bardziej korzystny efekt i większy komfort jazdy, niż wcześniejsze naprawianie ulic kawałkami* – mówi **Andrzej Olewicz, zastępca dyrektora ds. Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.**

Prowadziliśmy różnego rodzaju prace. Od kompleksowych remontów ulic, w trakcie których naprawiana była podbudowa, nawierzchnia



jezdni i chodników, wymieniane oświetlenie czy podziemna infrastruktura, po szybkie naprawy z wymianą warstwy ścieralnej jezdni, czyli tzw. „nakładki”. System nakładkowy stosowany był tam, gdzie niekonieczna była wymiana podziemnego uzbrojenia czy podbudowy, ale do naprawy kwalifikowała się warstwa asfaltowa. Takie prace przebiegają szybciej i kosztują mniej. Są też lepiej przyjmowane przez kierowców ze względu na wymianę większej partii nawierzchni – co daje odczuwalny, większy komfort jazdy. Staraliśmy się także realizować remonty w weekendy oraz w porach nocnych, tak aby utrudnienia były



jak najmniejsze. Należy zaznaczyć, że remonty polegające na wymianie warstwy ścieralnej nawierzchni powodują przedłużenie trwałości całej drogi i okresu eksploatacji o kilka lat.

Program remontów nakładkowych ruszył w Krakowie w 2013 r., od razu się sprawdził i od tej pory ZIKiT zabiega rok rocznie o zarezerwowanie środków na ten cel w budżecie miejskim. Tym bardziej, że wiele tych najstarszych nakładek, trzyma się do tej pory. To jednak nie wszystkie plusy. *W wyniku przeprowadzonych procedur przetargowych uzyskano oszczędności na realizacji wskazanych zadań, w wyniku czego udało się wyremontować dodatkowe ulice. Poza tym wyraźnie spada liczba wniosków o odszkodowania z powodu uszkodzenia pojazdu na drodze, co także przekłada się na realne oszczędności. Zaoszczędzone pieniądze można więc spożytkować na przykład na więcej remontów* – mówi Andrzej Olewicz.

W 2016 r. część remontów dróg musiała zostać przeprowadzona przed Świątami Młodzieży i dotyczyła naprawy nawierzchni na 15 ulicach, takich jak: ul. Królowej Jadwigi, ul. Junacka, ul. Piastowska, ul. Zakopiańska, ul. Nawojki, ul. Opolska, ul. Pod Strzechą, ul. Pasternik, ul. Jasnogórska, ul. Nowosądecka, ul. Reymonta, ul. Olszanicka, ul. Brożka, ul. Mirowska, ul. Skotnicka.

Ponadto w 2016 roku wyremontowanych zostało ponad 100 innych ulic jak np. ul. Królowej Jadwigi, ul. Mirowska, ul. Meissnera, ul. Powstańców, ul. Żywiecka, ul. Poselska, ul. Kanonicza, ul. Westerplatte, ul. Andersa, ul. Kocmyrzowska, ul. Nowohucka, ul. Nad Serafą. Jeżeli chodzi o remonty, które najbardziej ucieszyły pieszych, to zniszczone chodniki zostały wymienione i naprawione w 150 lokalizacjach, m.in. na ul. Kobierzyńskiej, ul. Grota Roweckiego, ul. Skąleckiej, ul. Izaaka, ul. św. Agnieszki, ul. Wenecja,



ul. Kamieńskiego, ul. Nowohuckiej, ul. Parkowej, ul. Wielickiej, ul. Zamoyskiego, ul. Prądnickiej, Alejach Trzech Wieszczów, ul. Królowej Jadwigi, Młynówce Królewskiej, al. Solidarności czy na os. Teatralnym.

O tym, że krakowskie drogi są w coraz lepszym stanie świadczą także sygnały jakie docierają do nas od mieszkańców. W 2013 r. ZIKiT otrzymał 689 zgłoszeń dotyczących uszkodzenia pojazdów na drodze w Krakowie. Już w 2014 r. było ich o prawie połowę mniej, bo 345; w 2015 r. – 283. W tym roku do początku listopada dotarło do nas 305 takich interwencji.

## Krakowska komunikacja miejska rośnie w siłę!

**Coraz więcej krakowian pozytywnie ocenia transport publiczny w naszym mieście, w dodatku Kraków wypada najlepiej na tle całego kraju – tak wynika z badań, które we wrześniu zaprezentował Eurostat (Europejski Urząd Statystyczny). Dobry wynik potwierdzają także dane ze sprzedaży biletów. Tylko w październiku pasażerowie kupili o 15 proc. więcej biletów niż w tym czasie w roku ubiegłym, mimo wprowadzenia bezpłatnych przejazdów dla uczniów.**



Z pewnością przyczynił się do tego nowoczesny tabor oraz częstsze kursy tramwajów i autobusów. Przypomnijmy, że od 3 października w Krakowie już trzy linie tramwajowe kursują co 5 minut (18, 50 i 52). Od tego też dnia zwiększyła się częstotliwość kursowania kilku innych linii tramwajowych oraz autobusowych. W tym roku na ulice Krakowa wyjechało już ponad 60 nowych autobusów. MPK S.A. czeka na dostawę kolejnych 124 nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska pojazdów, w tym 12 autobusów hybrydowych i 20 elektrycznych.



W zachęcaniu do korzystania z komunikacji miejskiej pomaga wprowadzanie priorytetów dla tramwajów i autobusów na ulicach, które przyspieszają przejazd przez centrum miasta. Przykładem może być przebudowa I Obwodnicy i zmiana organizacji ruchu na ul. Kalwaryjskiej.

W tym roku na ulice Krakowa wyjechało już ponad 60 nowych autobusów. MPK S.A. czeka na dostawę kolejnych 124 nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska pojazdów, w tym 12 autobusów hybrydowych i 20 elektrycznych.

Warto także dodać, że Kraków został doceniony za największą transformację w zakresie zrównoważonego transportu na arenie międzynarodowej, wyprzedzając tym samym włoską Parmę, hiszpańską Palmę de Mallorca, szwedzki Göteborg i duńskie Odense.

Nagrodę Civitas, w imieniu Prezydenta Miasta Krakowa, odebrał Dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. – *W jury konkursu zasiadają władarze największych miast europejskich, którzy mają naprawdę duże osiągnięcia w zakresie mobilności. Wyróżnienie dla Krakowa tym bardziej cieszy – podkreśla Marcin Korusiewicz.*

Kapituła była pod wrażeniem metamorfozy, jaką przeszło ścisłe centrum miasta, a konkretnie ul. Grodzka i rejon I obwodnicy, czyli przebudowane niedawno ul. Podwale i Dunajewskiego. To efekt długotrwałej strategii transportowej, która jest krok po kroku wdrażana od lat. Efekty widać już dziś. – *Na przykład pod względem długości ulic otwartych wyłącznie dla pieszych jesteśmy jednymi z najlepszych na świecie. O palmę pierwszeństwa rywalizujemy tylko z Kopenhagą – mówi Łukasz Franek, zastępca dyrektora ZIKiT ds. transportu.*

Jak jeszcze zmieniła się komunikacja miejska w Krakowie w 2016 roku? Np. linia 139 od września kursuje co 7,5 minuty w godzinach szczytu na pełnej trasie z Kombinat do Mydlnik – jest to linia autobusowa przewożąca

najwięcej pasażerów w mieście. Kolejne zmiany to wzmocnienie linii 9 do częstotliwości 10 minut w szczycie, przedłużenie linii 12 do Kopca Wandy, zwiększenie częstotliwości linii 18 do 5 minut w szczycie i linii 19 do 10 minut poza szczytem. Poza tym zwiększenie częstotliwości linii 503 do 7,5 minuty w szczycie, uruchomienie linii 511 kursującej co 15 minut w godzinach szczytu oraz linii 192 na trasie Czyżyny Dworzec – Chełm (początkowo była to linia 452) z częstotliwością co 20 minut, zwiększenie częstotliwości linii kursującej od strony pętli w Łagiewnikach do Centrum Jana Pawła II do 40 minut, zwiększenie częstotliwości kursowania linii 169 zwłaszcza w dni wolne oraz małe wzmocnienia – dodawanie pojedynczych kursów w celu realizacji wniosków mieszkańców.

Kraków jako pierwsze miasto w Polsce wprowadził umundurowanych kontrolerów biletów, którzy dodatkowo pełnią funkcję informacyjną dla pasażerów. Ponadto kontrolerzy zostali przeszkoleni z pierwszej pomocy przedmedycznej, aby pasażerowie czuli się w ich obecności jeszcze bezpieczniej.

## Inwestycje drogowe 2016

To nie był łatwy rok dla nowych inwestycji w Krakowie, ponieważ najważniejszym zadaniem było oczywiście przygotowanie miasta na czas Świątecznych Dni Młodzieży. Już na wiosnę ruszyliśmy z szybkimi remontami, które były niezbędne na głównych trasach pielgrzymów. W planach inwestycyjnych pod uwagę brana była także przebudowa łącznicy PKP Zabłocie-Krzemionki i związane z nią utrudnienia w ruchu. Ogłosiliśmy bardzo ważne przetargi na takie inwestycje takie jak tramwaj na Górkę Narodową, rozbudowa al. 29 Listopada i przebudowa ul. Igołomskiej. Realizowaliśmy także dziesiątki mniejszych inwestycji, tak aby być bliżej potrzeb mieszkańców każdej dzielnicy.



Warto także wspomnieć o trwającej wymianie wiat przystankowych, które mają już kilkanaście lat i są mocno wyeksploatowane. Najwięcej wiat, bo blisko 200, wymienionych będzie (po 50 rocznie) do 2018 roku. Koncesja obejmuje również odremontowanie i posadowienie w nowych lokalizacjach, wybranych przez mieszkańców i ZIKiT - 125 wiat, zdemontowanych w ramach wymiany, które zostaną odnowione i posadowione w nowych lokalizacjach. Wiaty montowane są w różnych wariantach w zależności od lokalizacji, np. stylowe w zabytkowym centrum, stylizowane na tle krakowskich kamienic, czy premium w pobliżu nowoczesnych obiektów, np. przy Centrum Kongresowym. Cały czas też są testowane nowe rozwiązania na przystankach, które są ukłonem w stronę pasażerów, np. montaż Wi-Fi na wiatkach czy podgrzewane ławeczki.



### » Aleja 29 Listopada

Pod koniec listopada została podpisana umowa na dofinansowanie rozbudowy alei 29 Listopada. Zadanie w większej części zostanie dofinansowane z UE (150 mln zł). Aleja zostanie poszerzona do dwóch pasów w każdym kierunku, a miejscami jeszcze o buspas.

Przebudowa obejmie odcinek od ul. Opolskiej do granic miasta. Przetarg ogłoszony w trybie „zaprojektuj i wybuduj” zakłada wykonanie projektu

w ciągu roku oraz realizację inwestycji w dwa lata, czyli zakończenie prac na przełomie 2019 i 2020 roku.

*- Jest to duża inwestycja, która wymagała starannego przygotowania. Oprócz rozbudowy alei, obejmie także przebudowę dwóch obiektów kolejowych, więc będzie to kosztowne zadanie, ale mamy także świadomość, że bardzo cenne dla mieszkańców - mówi Marcin Korusiewicz, dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu.*



Aby ułatwić jazdę skrzyżowań, zostaną wydzielone pasy do lewoskrętu lub drogi serwisowe. Wszystkie przejazdy przez jezdnie zyskają sygnalizację świetlną.

*- Parametry drogi zostały dostosowane do istniejących potrzeb i natężenia ruchu. Ponadto po obu stronach ulicy powstaną ciągi piesze i ścieżki rowerowe. Natomiast na odcinku od pętli tramwajowo-autobusowej do granic miasta zostaną wydzielone dodatkowo buspasy – dodaje Krzysztof Migdał z ZIKiT.*

Co ważne, na czas prac budowlanych, ruch na al. 29 Listopada zostanie utrzymany, choć oczywiście nie unikniemy utrudnień. Koszt prac szacuje się na ok. 200 mln zł.



Inwestycja jest szczególnie ważna dla mieszkańców Krowodrzy Górki i Górki Narodowej, którzy oprócz możliwości dojazdu do centrum tramwajem w ramach zadania „Budowa linii tramwajowej Krowodrza Górka-Górka Narodowa”, zyskają również szybsze połączenie drogowe. Będzie ono miało także korzystny wpływ na usprawnienie ruchu przy wjeździe i wyjeździe z Krakowa.

#### » Linia tramwajowa Krowodrza Górka – Górka Narodowa.

W tym roku został także ogłoszony przetarg na budowę linii tramwajowej Krowodrza Górka – Górka Narodowa. Będzie to III etap Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, szczególnie oczekiwany przez mieszkańców północnego Krakowa, którzy liczą na lepsze skomunikowanie z centrum miasta. Jak pokazał przykład innych dużych osiedli - Kurdwanowa i Ruczaju, szybki tramwaj jest najlepszym rozwiązaniem komunikacyjnym na takich trasach. Pięciokilometrowa trasa poprowadzi przez osiedla Krowodrza Górka, Prądnik Biały i ul. Pachońskiego do Górki Narodowej.

Inwestycja obejmuje min. budowę i rozbudowę torowiska tramwajowego wraz z budową (przebudową) przystanków tramwajowych, peronów i zatok autobusowych oraz budowę sieci trakcyjnej. W zakres prac wchodzi także



przebudowa pętli tramwajowo - autobusowej Krowodrza Górka, budowa pętli tramwajowo - autobusowej Górka Narodowa, a także budowa trzech parkingów w systemie „P&R”: w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka, przy skrzyżowaniu z ul. Pachońskiego oraz przy pętli końcowej Górka Narodowa. Budowa tej linii to dobre wieści również dla kierowców. W ramach zadania przebudowane zostaną ulice Pachońskiego, Siewna, Bociana oraz powstanie nowy odcinek drogi na osiedlu Górka Narodowa - od projektowanego skrzyżowania z ul. Banacha do al. 29 Listopada. Nie zapominajmy również o trzech parkingach P&R.

Rozbudowa układu drogowego to także budowa nowych obiektów inżynierskich, np. tunelu w ciągu ul. Opolskiej, estakady nad doliną Sudoł, kładki dla pieszych nad trasą KST (na wysokości ul. Szopkarzy i Danki), mostów na rzece Białucha i na potoku Bibiczanka oraz tunelu nad linią kolejową, którym poruszać będzie się nie tylko tramwaj, ale też rowerzyści i piesi.

Koszt inwestycji szacowany jest na ok. 350 mln zł, część z tej kwoty stanowić będzie dofinansowanie z Unii Europejskiej.

#### » Ulica Igołomska

W tym roku zakończył się także pierwszy etap inwestycji przy ul. Igołomskiej, który obejmował przebudowę skrzyżowania ul. Igołomskiej

z ul. Brzeską wraz z sygnalizacją świetlną, a także odcinka drogi od skrzyżowania do granicy miasta. Koszt I etapu to 19 mln zł. *- Etapowanie zostało wprowadzone, ponieważ przebudowa skrzyżowania była niezbędna ze względu na bardzo trudne warunki włączenia się kierowców z ul. Brzeskiej do Igołomskiej. Chodziło także o to, żeby te prace udało by się zakończyć przed Światowymi Dniami Młodzieży – wyjaśnia Krzysztof Migdał z ZIKiT.*



Natomiast etap II obejmuje przebudowę ul. Igołomskiej od ul. Giedroycia do skrzyżowania ul. Brzeskiej z Igołomską. Na długości całego tego odcinka (8 km) powstaną ścieżki rowerowe, zostaną również przebudowane wiadukty kolejowe, przewidziana jest budowa zatok i przystanków autobusowych oraz odcinków torowiska.

#### » Ulica Drukarska

W lipcu zakończył się remont ul. Drukarskiej. *- To ważna inwestycja dla mieszkańców tego rejonu, którzy do tej pory zmuszeni byli korzystać z nieutwardzonej drogi pozbawionej chodników. Cieszę się, że już wkrótce będą mogli o tym zapomnieć i poruszać się bez przeszkód i bezpiecznie w pobliżu swoich domów – mówi Marcin Korusiewicz, Dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.*

Drogę wybudowali deweloperzy na podstawie umowy z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Podstawą do zawarcia takiej umowy jest artykuł 16. ustawy o drogach publicznych. Dzięki temu mieszkańcy nowych osiedli nie muszą się już borykać z kłopotliwym dojazdem.

*- Wcześniej była tutaj droga szutrowa bardzo niskiej jakości. Nieustannie wybijały się dziury, które kilka razy w roku trzeba było naprawiać. Dodatkowo w deszczowe dni bardzo uciążliwe były kałuże i błoto, ponieważ brakowało kanalizacji opadowej. W czasie suszy natomiast nad ulicą unosił się kurz – opisuje inspektor ZIKiT.*

Prace ruszyły wiosną tego roku. Najpierw została wykonana ul. Zalesie na odcinku od ul. Kobierzyńskiej do ul. Drukarskiej. Obecnie trwają prace na ul. Drukarskiej od ul. Zalesie do ul. Bobrzyńskiego. W ramach remontu położona zostanie asfaltowa nawierzchnia, natomiast piesi zyskają chodnik. Zwiększy się komfort i bezpieczeństwo na osiedlowej ulicy.



#### » Ulica Przewóz

Kolejna ulica przebudowana w tym roku to ul. Przewóz. Remont kosztował blisko 2 mln zł i udało się go zakończyć na długo przed terminem. Co ważne, mimo utrudnień - ulica była przejezdna przez cały czas przebudowy.

Ulica Przewóz przebudowywana była na odcinku od skrzyżowania z ul. Rzebika do dojazdu do budynku 40 a. W sumie na ok. 430 metrach. W ramach przebudowy m.in. droga została poszerzona do 6 m, wybudowano obustronne chodniki oraz powstała zatoka parkingowa. Wcześniej była tutaj tylko asfaltowa jezdnia i pobocza. Brakowało odwodnienia i chodników. Po każdym większym deszczu ulicą płynęła woda. Ponadto gwałtownie wzrósł ruch samochodowy i pieszych, którzy skarżyli się na brak chodników. - W dodatku w ostatnich latach w sąsiedztwie powstały duże osiedla mieszkaniowe i tylko przebudowa tej drogi mogła zapewnić sprawną i bezpieczną komunikację - mówi dyrektor Marcin Korusiewicz z Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu.

Przekazanie placu budowy nastąpiło 16 października 2015 roku. W grudniu ruszyła budowa kanalizacji, natomiast w lutym rozpoczęła się budowa krawężników i pierwszych odcinków chodnika. W kolejnych etapach położona została podbudowa pod drogę a następnie dwie warstwy asfaltowe. Potem zostało jeszcze dokończenie robót brukarskich.

*- Mieszkańcy zabiegali o tą inwestycję od lat i uważam, że to jest duży sukces lokalnej społeczności i wspólnot mieszkaniowych, także dlatego, że konsekwentnie zgłaszali potrzebę remontu radnym miasta i dzielnicy. Bardzo dobrze, że udało się zrealizować ten remont – podsumowuje Jacek Bednarz, Przewodniczący Rady Dzielnicy XIII Podgórze.*

#### » Ulica Wrobela

Po zakończonym gruntownym remoncie ulicy Przewóz i ul. Drukarskiej, przyszedł czas na zakończenie prac na kolejnej podgórskiej ulicy – ul. Feliksa Wrobela. Przebudowa I odcinka kosztowała ponad 1,5 mln zł. Etap I obejmował odcinek od ul. Śliwiaka do skrzyżowania ul. Rącznej i Łutnia, czyli ok. 460 metrów. Przed rozpoczęciem prac ulica była pozbawiona kanalizacji opadowej,

brakowało chodników a stara nawierzchnia bitumiczna nie pozwalała na komfortową jazdę.

Prace rozpoczęły się w maju 2016 r. budową kanalizacji, następnie wykonana została podbudowa drogi i ułożona nawierzchnia. Ułożone zostały także granitowe krawężniki, chodniki i wjazdy z kostki betonowej. Wymienione zostało oświetlenie na nowoczesne i energooszczędne typu LED.

Trwają przygotowania do remontu kolejnych etapów ul. Wrobela, których realizacja uzależniona jest od zabezpieczenia środków na ten cel w budżecie miasta w latach następnych. Jak na razie dla II i III etapu wydana jest decyzja ZRiD.



#### » Ulica Szymanowskiego

Także w tym roku zakończył się remont ul. Szymanowskiego. Prace zostały wykonane przed założonym terminem (listopad 2017) i kosztowały 1 mln 426 tys. zł. Remont poprawił estetykę i bezpieczeństwo na ulicy oraz uporządkowane zostało parkowanie pojazdów, wykonane nowe oświetlenie uliczne i odwodnienie całej ul. Szymanowskiego. Pierwszy etap prac wykonano w ubiegłym roku i obejmował odcinek od ul. Lea do ul. Karłowicza. Drugi etap z 2016 r. dotyczył odcinka od ul. Karłowicza do Czarnowiejskiej.

Remont był konieczny ponieważ nawierzchnia ulicy i chodniki były popękane i pofalowane od stojącej po deszczu wody oraz intensywnego użytkowania. Przebudowa wykonana została na podstawie dokumentacji projektowej uwzględniającej planowaną w przyszłości renowację Parku Krakowskiego, który bezpośrednio przylega do Ul. Szymanowskiego. Znajdują się też przy niej kamienice, stąd zauważalny jest duży ruch nie tylko samochodów, ale również pieszych.

W ramach remontu wykonane zostało nowe odwodnienie, oświetlenie, wymienione zostały chodniki i asfalt na jezdni. Ponadto powstały trzy przejścia dla pieszych w formie wyniesionych, czerwonych wysepek (3,5 x 5 m), które mają przynieść podobny efekt jak progi zwalniające.

*- Z uwagi na pobliski park i kamienice, czyli duży ruch pieszych, potrzeby tej grupy użytkowników zostały przez nas szczególnie potraktowane – mówi Marcin Korusiewicz, dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu.*

Także z tej przyczyny wprowadzona została na ul. Szymanowskiego strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h (znak B-43).

Przebudowane zostały dwa skrzyżowania: ul. Szymanowskiego i ul. Karłowicza oraz ul. Szymanowskiego i ul. Chopina, dzięki czemu kierowcy mają lepszą widoczność i bezpieczniejszy przejazd. Przy skrzyżowaniach ustawione są także stojaki rowerowe.

Uporządkowana została także kwestia parkowania. Wcześniej kierowcy parkowali w dowolny sposób, a teraz mają wyznaczone zatoki parkingowe. Są też oznakowane miejsca dla niepełnosprawnych kierowców.

#### » Ulica Korbutowa

Blisko 5 mln zł kosztować będzie budowa systemu odwadniającego ulicę Korbutowej, która jest

przeczną od ul. Królowej Jadwigi. Ta osiedlowa droga, przy której stoją domy jednorodzinne, po każdym większym opadach jest zalewana wodą. Doraźne budowanie przepustów i rowów niewiele pomogło, a mieszkańcy skarżyli się, że podtapiane są ich domy. Kompleksowy remont był więc konieczny. Inwestycja na ul. Korbutowej ma bardzo szeroki zakres. W tym roku wykonano kanalizację opadową wraz z przepompownią wód opadowych w pobliżu wałów Rudawy. Zgodnie z harmonogramem, koniec remontu na ul. Korbutowej planowany jest na półrocze 2018 r., ale ponieważ prace idą w szybkim tempie, zakończą się prawdopodobnie w 2017r.

#### » „Most Miłosierdzia”, czyli kładka na Wildze

Nad rzeką Wilgą powstała czterdziestometrowa kładka. Jest wysoko położona nad rzeką Wilgą i sprawia wrażenie mostu. Łączy Sanktuarium Bożego Miłosierdzia i Centrum Jana Pawła II Nie lękajcie się. Propozycja połączenia tych dwóch obiektów funkcjonalnym układem komunikacyjnym dla pieszych pojawiła się kilka lat temu wobec narastającego ruchu pieszego w tym obszarze. Była także znacznym ułatwieniem podczas ŚDM. Koszt 2,5 mln zł. Z inwestycji korzystać może nawet 2 mln osób rocznie, które – jak wynika z badań ruchu turystycznego – odwiedzają krakowskie sanktuaria. Turystyka sakralna to jedna z najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi lokalnego rynku turystycznego.

Wśród tegorocznych inwestycji warto także wspomnieć o przebudowie ulicy **Siewnej**, ul. Lubostroń i ul. Golikówki. W ramach prac zostały m.in. przebudowane jezdnie, chodniki, zamontowano oświetlenie i zbudowana została kanalizacja.

## Przez Kraków na rowerze

**Kraków pierwszy w Polsce uruchomił system rowerów miejskich, a od 2016 roku jest pierwszym polskim miastem, którego mieszkańcy zyskali rowery czwartej generacji, czyli z komputerem pokładowym i systemem GPS, o bardziej nowoczesnym i ergonomicznym kształcie, a w dodatku dostępne przez cały rok. Ponadto w tym roku w naszym mieście pojawiło się 35 nowych kontrapasów (i jest ich już w sumie 100 na krakowskich ulicach), stojaki, podpórki dla rowerzystów oraz piętrowy parking rowerowy przy Dworcu Głównym.**



Nowy rower miejski nazywa się Wavelo. Na początek uruchomionych zostało 100 pojazdów w 15 stacjach, ale docelowo, czyli do wiosny przyszłego roku, rowerów będzie 1500. - *Istotny jest tutaj wybór formuły wyłonienia wykonawcy, czyli w koncesji zamiast w przetargu. Jednym z dużych plusów takiego rozwiązania, jest to, że koncesja ogłaszana jest na świadczenie usługi bez konieczności kupowania sprzętu, a gwarantem tego, że rowery będą najwyższej jakości (tzw. czwartej generacji) były w Krakowie zapisy w umowie oraz dwa próbne rowery przekazane ZIKiT-owi* – mówi Marcin Wójcik, oficer rowerowy ZIKiT.

Jednoślady 4G to prawdziwa rewolucja technologiczna. Wszystkie rowery Wavelo

mają ramę stworzoną z odpornego na korozję i rdzę aluminium z elementami stali nierdzewnej. Wygodne, regulowane siodełko umożliwia siedzenie w pozycji wyprostowanej, co bardzo dobrze wpływa na kręgosłup. Rower nie ma łańcucha (napęd przekazywany jest za pomocą wału Cardana), co minimalizuje ryzyko usterek w trakcie jazdy i zwiększa odporność roweru na jazdę w trudnych warunkach atmosferycznych.

- *Kraków zyskał najbardziej innowacyjny model roweru miejskiego, który będzie dla użytkowników jeszcze bardziej wygodny, bezpieczny i łatwiej dostępny. Nowy system zostanie jeszcze rozbudowany, ale już teraz zachęcam wszystkich do wypróbowania nowych możliwości krakowskiego roweru miejskiego* – mówi Marcin Korusiewicz, Dyrektor ZIKiT.

Warto dodać, że rower miejski cieszy się w Krakowie coraz większą popularnością. W ubiegłym roku rekordowym miesiącem był maj, w czasie którego skorzystało z roweru 56 tys. użytkowników, w czerwcu – 55 tysięcy. W chłodniejsze dni też chętnych nie brakowało: w październiku rower wypożyczono 18 tys. razy, w listopadzie – 8 tysięcy.



Dzięki temu, że rower miejski został uruchomiony w trybie koncesji, zamiast w przetargu, udało się pod koniec roku przeznaczyć 2,5 mln zł na remont następujących dróg rowerowych: na ul. Lubomirskiego (od ul. Rakowickiej do szkieletora), ul. Kapelanka (od ul. Słomianej do ul. Brożka) oraz na ul. Brożka (w rejonie ul. Borsuczej), Powstańców

Śląskich (od ul. Kamieńskiego do wysokości ul. Parkowej), Młyńskiej (od Ronda Polsadu do Ronda Młyńskiego), Bora Komorowskiego (od str. ul. Wiślickiej do ul. F. Książnika) oraz Armii Krajowej (od torów kolejowych do ul. Zarzecze), na ul. Lublańskiej (od nr 20 do Al. 29 Listopada), fragmentu Młynówki Królewskiej (wzdłuż ul. Podchorążych), na ul. Warszawskiej (od ul. Filipa do ul. Szlak), na al. Pokoju (przy skrzyżowaniu z ul. Ofiar Dąbia) oraz remont kontrapasa na ul. Batorego.

Każdego roku powstaje także nowa infrastruktura dla rowerzystów. Na przykład w tym roku powstało 35 kontrapasów, m.in. na ulicy Małej, ul. Pijarskiej, ul. Litewskiej, ul. Długiej, al. 29 Listopada, Rynku Podgórskim, ul. Zamoyskiego, ul. Smolki, ul. Przy moście, ul. Na wiankach, Rynku Dębnickim, ul. Zarzecze, ul. Zarudawie, ul. Urzędniczej, ul. Przybyszewskiego, i ul. Sielskiej.

Obecnie mamy blisko 180 km całej infrastruktury rowerowej (dla porównania w 2014 r. było to 145 km), i ta liczba będzie sukcesywnie rosła już w najbliższych latach.

Warto także dodać, że przy przejazdach rowerowych na skrzyżowaniach pojawiły się metalowe podpórki, dzięki którym rowerzyści w bardziej komfortowy sposób mogą poczekać na zmianę świateł. Korzystając z oparcia (nogą lub ręką), nie muszą zsiadać z roweru podczas oczekiwania, mogą też szybciej ruszyć, kiedy pojawi się „zielone”. Dotychczas w Krakowie było 15 takich podpórek, a ponieważ się sprawdziły – od tego roku jest ich w sumie 65. W tym roku zamontowane zostały „pojedyncze” podpórki ponieważ są tańsze, bardziej poręczne i łatwiejsze w montażu. Ich koszt to w sumie 18 tys. zł. Jednym z pierwszych miast, które wprowadziło takie udogodnienie, była Kopenhaga.



## Wszystko o krakowskich LED-ach

**W Krakowie jest obecnie 67 tysięcy punktów świetlnych, z czego ok. 12 procent stanowią oprawy ledowe. Gmina Kraków jest liderem w zakresie oświetlenia ulicznego w skali kraju i 2016 roku uczestniczyła w innowacyjnym projekcie – ISE, który ZIKiT realizował wspólnie z Akademią Górniczo-Hutniczą. Dzięki niemu w Krakowie pojawiło się inteligentne oświetlenie, czyli takie, którego natężenie dostosowuje się do warunków pogodowych, natężenia ruchu a nawet naturalnego oświetlenia nieba.**



ISE to pilotażowy projekt modernizacji oświetlenia, który obejmował montaż 3768 punktów świetlnych zlokalizowanych w rejonach: Aleje Trzech Wieszców i Stare Miasto, Salwator, Łobzów, Bronowice na terenie Krowodrzy i Śródmieścia, ale również przygotowanie projektu oświetlenia LED, stworzenie systemu sterowania światłem i sprzężenie go z systemem sterowania ruchem.

*- Pomysł zaczerpnęliśmy od Belgów, dla których temat oszczędności na oświetleniu jest bardzo żywy. Oświetlenie ledowe wpisuje się w ten temat idealnie, bo jest bardziej oszczędne i pozwala się dynamicznie sterować. Gmina Kraków jest liderem w zakresie oświetlenia ulicznego w skali kraju i nie boi*

*się poszukiwać nowych rozwiązań – mówił podczas konferencji poświęconej ISE prof. Leszek Kotulski z Akademii Górniczo-Hutniczej.*

W Krakowie jest obecnie 67 tysięcy punktów świetlnych, z czego ok. 12 procent stanowią oprawy ledowe. Ponadto 800 opraw zamontowanych jest w przejściach podziemnych, a 3542 lampy są wykorzystywane do iluminacji zabytków i obiektów inżynierskich. Wśród nich są m.in. Wawel, Sukiennice, Barbakan, Rynek Podgórski, kościół Mariacki, kościół Karmelitów, kościół św. Wojciecha, kościół św. Idziego, kościół oo. Redemptorystów, Klasztor Kamedułów, Kościół Najświętszego Salwatora, Klasztor ss. Norbertanek, Kopiec Kościuszki, Kładka Ojca Bernatka, estakada Lipska-Wielicka, estakada Rondo Ofiar Katynia oraz mosty i wybrane kamienice.

Warto także zauważyć, że w obsłudze tych wszystkich obiektów bardzo ważną rolę pełni system sterowania oświetleniem, który pozwala na dostosowanie poziomu oświetlenia do aktualnych potrzeb – np. warunków pogodowych, natężenia ruchu drogowego, pory dnia, miejsca (np. bliskość przejścia dla pieszych i skrzyżowania) oraz obowiązujących norm:

*- System sterowania oświetleniem pozwala także na przykład na zdalną kontrolę nad każdą lampą, co jest przydatne w przypadku awarii, jak również umożliwia zmianę kolorów na kładce Bernatka, która jest kolorystycznie dopasowywana do ważnych wydarzeń historycznych, sportowych i społecznych – mówi Władysław Reczyński z ZIKiT.*

Także w mijającym roku w ramach bieżącego utrzymania oraz zadań z puli środków Rad Dzielnic zmodernizowano 719 opraw oświetleniowych (ulicznych i parkowych), zmodernizowano 136 słupów oświetleniowych, dobudowano 185 punktów świetlnych oraz zmodernizowano 12 szaf sterowniczo-zasilających. Warto wiedzieć, że obecnie w Krakowie mamy 1320 szaf sterowniczo – rozdzielczych, w tym 200 szaf przystosowanych do zdalnego sterowania.

W tym roku zostało zamontowane oświetlenie i iluminacja na Bulwarze Kurlandzkim (od mostu Kotlarskiego do mostu Piłsudskiego) oraz na Bulwarze Czerwieńskim (od mostu Dębnickiego do Grunwaldzkiego). Dzięki temu krakowianie będą czuć się nad Wisłą bezpieczniej, a atrakcyjne miejsce spacerowe zyska dodatkowe walory estetyczne. Koszt całej inwestycji to 1,9 mln zł. Ze względu na lokalizację, prace prowadzone były pod nadzorem archeologicznym i w oparciu o pozwolenie konserwatora zabytków. Ekipa budowlana natrafiła



Oczekiwana przez mieszkańców inwestycja przyczyni się do popularyzacji bulwarów wiślanych i zachęci jeszcze więcej osób do wieczornych spacerów. Z pewnością miejsce zyska także w oczach turystów, tym bardziej, że jest to jedna z wizytówek miasta.

na kilka podziemnych pamiątek z przeszłości: fragmenty płotów, starego portu, pozostałości dróg i torów kolejowych.

W sumie w tych dwóch miejscach zamontowanych zostało 112 słupów oświetleniowych raz 61 lamp iluminacyjnych. Dodatkowo wzdłuż nowobudowanego oświetlenia LED poprowadzona jest kanalizacja teletechniczna dla zamontowania w przyszłości monitoringu oraz Wi-Fi.

Przypominamy także, że od początku lipca tunel w rejonie Dworca Głównego rozświetla 250 świateł

ledowych, dzięki czemu światło rozchodzi się bardziej równomiernie, jest jaśniejsze, a lampy energooszczędne. Oświetlenie zostało wymienione bezkosztowo. Firma, która bezpłatnie przekazała i zamontowała światła, będzie je także obsługiwać jako serwis. W zamian za to gmina Kraków zapłaci wykonawcy tyle, ile uda się zaoszczędzić na montażu ekologicznych lamp pod względem zużycia energii. Kolejna partia lamp zostanie prawdopodobnie zamontowana w pobliżu stacji Politechniki Krakowskiej.

Jak już informowaliśmy na stronie internetowej, 20 października Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie uczestniczył w konferencji Computerworld „Miasto 2.0 – Smart City”, podczas której odebraliśmy dyplom Lidera Miejskich Innowacji właśnie za modernizację oświetlenia. Do konkursu zostało zgłoszonych ponad 20 projektów z całego kraju. Celem inicjatywy było pokazanie dobrych praktyk i nowoczesnych rozwiązań, wpisujących się w ideę inteligentnego miasta (Smart City).

## ZIKiT w trosce o przestrzeń publiczną

**Denerwują Cię nielegalne reklamy, które szpecą ulice Krakowa? Inwestorzy, którzy prowadzą budowę, bezprawnie zajmują chodnik i ulicę? Z takimi sytuacjami każdego dnia mierzy się „patrol” ZIKiT-u, czyli inspektorzy z ochrony pasa drogowego. Te osoby systematycznie przeprowadzają kontrole w terenie, m.in. w zakresie legalności umieszczonych w pasie drogowym reklam, jak również rusztowań czy wygrodzeń, ustawianych w czasie prac budowlanych.**

Takich interwencji jest naprawdę sporo. W 2016 roku w związku ze stwierdzonym podczas kontroli nielegalnym zajęciem pasa drogowego do połowy listopada wszczęto 194 postępowań administracyjnych, zakończonych nałożoną opłatą karną na łączną kwotę ponad 130 tys. zł. Natomiast



w związku ze stwierdzonym, prowadzonym bez zezwolenia ZIKiT handlem (punkty handlu obwoźnego, ogródki gastronomiczne) wystawiono 17 decyzji karnych na kwotę 27 tys. zł.

- Pracownicy ZIKiT nie są upoważnieni do wystawiania mandatów ani pouczeń. Przepisy prawa dają nam możliwość jedynie nałożenia opłaty karnej w formie decyzji administracyjnej, z tytułu nielegalnie zajmowanego pasa drogowego – wyjaśnia inspektor ZIKiT.

W przypadku stwierdzenia reklam bez zezwolenia, najpierw właściciele informowani są przez pracowników ZIKiT o konieczności legalizacji bądź usunięcia urządzenia takiego nośnika. Poza ustną informacją przekazywane są druki zawierające pełną informację o sposobach legalizacji oraz o opłatach wynikających z nielegalnego zajęcia pasa drogowego.

W przypadku braku reakcji właścicieli reklam, po ponownym stwierdzeniu, iż dana reklama nadal zajmuje pas drogowy bez zezwolenia, do właściciela reklamy kierowane jest pisemne wezwanie do jej niezwłocznego usunięcia.

Znaczna większość właścicieli reklam usuwa je po interwencji ZIKiT, część z nich podejmuje czynności zmierzające do legalizacji – uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Wobec nielicznych,

Warto także wiedzieć, że w 2016 r. spowodowano usunięcie ponad 500 sztuk nielegalnych urządzeń reklamowych. Za niewątpliwy sukces uznać można „oczyszczenie” z reklam praktycznie wszystkich, znajdujących się na terenie Krakowa wiaduktów kolejowych (22szt), z których usunięto łącznie 100 reklam.

którzy pozostają bez reakcji na wezwania ZIKiT, wszczynane są postępowania administracyjne, mające na celu naliczenie opłat karnych. I tak w 2016 r. wystawiono 8 decyzji karnych za nielegalną reklamę, na łączną kwotę blisko 12,5 tysięcy złotych.

Podjęto również walkę z reklamami (w formie przyczep) na pojazdach parkujących w pasie drogowym – usunięto 10 sztuk oraz reklamami na rowerach, które na przykład dodatkowo zasłaniały przejście dla pieszych.

Bałagan i chaos w rozmieszczeniu reklam, niska dbałość o ich wkomponowanie w otoczenie, brak podstawowych wymagań estetycznych i troski o ich jakość negatywnie wpływają na odbiór estetyczny miasta, przy czym korzystny wizerunek miasta ma ogromny wpływ na wzrost jego konkurencyjności choćby w zakresie atrakcyjności turystycznej. Dlatego dążąc do zaprowadzenia ładu przestrzennego oraz mając na uwadze troskę i dbałość - zarówno pracowników ZIKiT jak i mieszkańców Krakowa o wizerunek naszego miasta, zwracamy się z prośbą o współpracę w tym zakresie. Procedury dotyczące lokalizacji reklam w pasach drogowych znajdują się na stronie [www.zikit.krakow.pl](http://www.zikit.krakow.pl) (procedura ZIKiT -61 oraz ZIKiT-27). W przypadku jakichkolwiek wątpliwości, pracownicy służą pomocą i radą.

## Odnowiony pomnik Grunwaldzki

60 kilogramów ścierniwa, które powstało ze sproszkowanych łupin orzechów arachidowych oraz kilka kilogramów wosku wykorzystano do odnowy pomnika Grunwaldzkiego, który odzyskał dawny blask. Remont przeprowadził Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Na taką odnowę pomnik czekał 40 lat.



- Prace przebiegały zgodnie z programem konserwatorskim, pomnik został oczyszczony i zabezpieczony przed zabrudzeniem na długi okres czasu. Wygląda teraz pięknie i na miarę reprezentatywnego miejsca, w którym stoi – mówi dr Elżbieta Nosek, specjalista ds. konserwacji metalu.

Remont pomnika Grunwaldzkiego został zalecony przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Jest patriotycznym symbolem (tutaj odbywają się obchody ważnych świąt narodowych) oraz miejscem, w którym rozpoczyna się Droga Królewska i oprowadzanie turystów po Krakowie.

Kompleksowa odnowa pomnika objęła zarówno oczyszczenie kamienia jak i metalu. Figury i elementy z brązu najpierw zostały odkurzone pędzlami, potem oczyszczone parą wodną, a następnie pod ciśnieniem – sproszkowanymi i odłuszczoneymi łupinami orzechów arachidowych. Po czyszczeniu mechanicznym, elementy z metalu zostały pokryte

gorącym woskiem (jest bardzo wytrzymały, topi się w temperaturze ok. 100 stopni C), a następnie wypolerowane materiałem i watą z brązu.

## Nagrody i wyróżnienia 2016

**Nagroda Civitas:** Kraków został doceniony za największą transformację w zakresie zrównoważonego transportu. Inicjatywa CIVITAS została powołana w 2002 r. przez Unię Europejską. Jest to najbardziej znany i największy program unijny dotyczący rozwoju mobilności w miastach. Kapituła była pod wrażeniem metamorfozy, jaką przeszło ścisłe centrum Krakowa, a konkretnie ul. Grodzka i rejon I obwodnicy, czyli przebudowane niedawno ul. Podwale i Dunajewskiego.



**ZIKiT Liderem Miejskich Innowacji:** do konkursu zostało zgłoszonych ponad 20 projektów z całego kraju. Celem inicjatywy jest pokazanie dobrych praktyk i nowoczesnych rozwiązań, wpisujących się w ideę inteligentnego miasta (Smart City). ZIKiT zdobył wyróżnienie dzięki projektom dotyczącymi oświetlenia: SOWA - Energooszczędne oświetlenie uliczne” oraz ISE - pilotażowy projekt modernizacji oświetlenia ulicznego wraz z rozbudową warstwy telemetrycznej i stworzeniem systemu sterowania.

**Laureat plebiscytu „Kraków mój dom”:** Estakada Lipska-Wielicka, kluczowy odcinek Krakowskiego

Szybkiego Tramwaju, otwarta w sierpniu ubiegłego roku, została nagrodzona w tegorocznym plebiscycie architektonicznym Dziennika Polskiego „Kraków mój dom”.

**Kraków bez barier:** ZIKiT został nagrodzony za pierwszy integracyjny ogródek jordanowski przy ul. Meissnera, przystosowany do potrzeb dzieci o różnej sprawności, w tym także niepełnosprawnych. Bardzo dziękujemy za to wyróżnienie!

**Miejsca przyjazne seniorom:** wyróżnienie dla ZIKiT przyznane za wprowadzanie ułatwień w infrastrukturze miejskiej dla osób starszych, np. wind (na Rondzie Czyżyńskim, Rondzie Mogińskim, przy estakadzie Lipska – Wielicka), modernizację przystanków (np. przekształcanie w przystanki wiedeńskie) i torowisk, tak aby były przystosowane do taboru niskopodłogowego. Rośnie liczba tablic elektronicznych i komunikatorów głosowych w komunikacji miejskiej i na przystankach.

**Przyjaciel Teatru Groteska:** ZIKiT od lat współpracuje z Teatrem Groteską przy organizacji Parady Smoków, a także wystaw i wydarzeń okolicznościowych. Zatwierdza organizację ruchu podczas tych wydarzeń, wydaje zezwolenia na organizację imprez na drodze, jak również zezwolenia na zajęcie pasa drogowego.

## Kraków jako pierwszy w Polsce ubezpieczył swoje mosty

**Dwadzieścia obiektów inżynierskich, o łącznej wartości 650 milionów złotych, zostało ubezpieczonych od ryzyka jakie niosą klęski żywiołowe. Do tej pory żadne inne polskie miasto nie ubezpieczyło swojego strategicznego mienia na taką skalę.**

Do obowiązków Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu należy opieka nad krakowską infrastrukturą mostową. Przeciwnie brzegi Wisły w Krakowie łączy wiele przepraw, z czego część posiada niezwykle walory historyczne i została wpisana do rejestru zabytków. Dlatego ich utrzymanie w należytym stanie technicznym ma dla nas szczególne znaczenie. Często jest to trudne do zaobserwowania, ponieważ prace konserwacyjne prowadzone są w miejscach niedostępnych dla przechodniów. Rocznie Kraków na utrzymanie mostów wydaje ok. 4 miliony złotych.

Mosty są kluczowymi obiektami dla sprawnego funkcjonowania krakowskiego układu komunikacyjnego. Nagłośniony w całym kraju przypadek pożaru stołecznego mostu Łazienkowskiego, w lutym 2015 roku, uświadomił zagrożenia wynikające z braku przywiązywania należytej uwagi do utrzymania tego rodzaju obiektów. Wszyscy pamiętamy również zagrożenie mostu Dębnickiego, do którego doszło podczas powodzi w 2010 roku. Ewentualne jego zniszczenie mogłoby spowodować znaczące konsekwencje dla budżetu miasta Krakowa. Odbudowa pochłonęłaby miliony złotych.

Dlatego pracownicy ZIKiT opracowali założenia do ubezpieczenia strategicznej infrastruktury miasta. W jej skład wchodziły wybrane mosty, wiadukty i tunele. Prowadzenie prac utrudniał brak podobnych rozwiązań w skali całego kraju. Ubezpieczano co prawda pojedyncze nowe mosty lub tunele, jednak nigdy nie podchodzono do sprawy tak kompleksowo i szeroko.

Ostatecznie, po długich i złożonych analizach, wytypowano do ubezpieczenia dwadzieścia obiektów (dziewięć mostów, dwa tunele oraz dziewięć wiaduktów) o łącznej wartości około 650 milionów złotych.

Było to przedsięwzięcie innowacyjne i jedyne w swoim rodzaju, jeśli chodzi o krajowy rynek ubezpieczeń, które spotkało się z silnym zainteresowaniem ze strony nie tylko ubezpieczycieli, ale i innych miast. Nikt do chwili obecnej nie rozważał objęcia ochroną ubezpieczeniową tak specyficznych obiektów, odznaczających się również znaczną wartością historyczną.

Finalnie udało się wyłonić konsorcjum towarzystw ubezpieczeniowych, które zobowiązało się do pokrycia strat miasta w przypadku zniszczenia, między innymi: Mostu Nowohuckiego, Grunwaldzkiego, Piłsudskiego i Dębnickiego. Na co dzień nie myślimy o samym zaistnieniu i konsekwencjach tego rodzaju zdarzeń, dobrze jednak wiedzieć, że i na taką okoliczność jesteśmy jako miasto przygotowani.

## Daliśmy z siebie wszystko podczas ŚDM

**Podczas Światowych Dni Młodzieży każdego dnia przez 24 godziny na dobę pracownicy Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu monitorowali sytuację na drogach i trasach komunikacji miejskiej oraz reagowali na bieżąco na wszystkie dodatkowe utrudnienia i niespodziewane sytuacje. Najwięcej wysiłku i uwagi wymagała organizacja transportu zbiorowego, gdyż w ciągu jednego dnia liczba przejazdów sięgnęła 2000 000. Pracownicy ZIKiT nadzorowali sytuację w mieście zarówno dzięki 160 kamerom, rozmieszczonym na skrzyżowaniach, które przesyłały obraz do Centrum Sterowania Ruchem, jak również bezpośrednio na ulicach Krakowa i na przystankach komunikacji miejskiej.**

Mimo staranie przygotowanej organizacji ruchu na czas ŚDM, każdego dnia pojawiały się zdarzenia, które mobilizowały cały zespół do szybkiej reorganizacji ruchu, np. czasowego zamknięcia dodatkowych ulic dla zapewnienia bezpieczeństwa podróżującym pielgrzymom lub na skutek zmiany planów papieskich. Do tego należy wspomnieć o bardziej prozaicznych, ale równie istotnych obowiązkach, jak dopilnowanie odpowiedniego oznakowania na drogach i ulicach, takich jak znaki, barierki, taśmy ograniczające, czyli zapanowanie każdego dnia nad 30 tysiącami elementów, niezbędnych z przyczyn bezpieczeństwa i rozmieszczonych po całym mieście.



Również na wszystkich kanałach informacyjnych ZIKiT zamieszczaliśmy bieżące komunikaty (w tym filmy video) i podsumowujące każdy dzień artykuły, np. na [www.zikit.krakow.pl](http://www.zikit.krakow.pl), profilu ZIKiT na Facebooku, twitterze oraz w TVP Kraków, która co kilka minut nagrywała krótkie wejścia z Centrum Sterowania ZIKiT. Ponadto każdego dnia mieszkańcy i turyści mogli uzyskać informację osobiście, odwiedzając jeden z trzech punktów informacji ZIKiT (Rondo Mogińskie, Politechnika Krakowska, Plac Bohaterów Getta), przy czym Punkt Informacyjny przy Rondzie Mogińskim w czasie ŚDM był czynny 24 h i jak przekazał nam pracownik punktu – dziennie zaglądało tutaj kilkaset osób.

Kolejną sprawą, która stała się priorytetem w ZIKiT w okresie ŚDM (jak również na kilka tygodni przez rozpoczęciem wydarzenia) było przekazywanie bieżących informacji na temat sytuacji w mieście – mieszkańcom, pielgrzymom i mediom. Dyżurujący przy telefonach pracownicy ZIKiT przez 13 godzin (7.30-20.30) odpowiadali na wszystkie pytania.

Czasochłonnym zajęciem było także wydawanie specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po Krakowie w szczególnych przypadkach. W sumie wydanych zostało 4.512 zezwoleń, w tym ponad tysiąc dla dziennikarzy, reprezentujących media z różnych krajów.

#### Podsumowanie ŚDM w liczbach:

**Ok. 2 mln podróży dziennie (normalnie ok 1,1 mln) - liczba przewiezionych pasażerów**

**1 mln każdego dnia - tylu pasażerów skorzystało z komunikacji miejskiej**

**Ponad 35 tysięcy - tyle biletów okazjonalnych na czas ŚDM kupili krakowianie i turyści**

**150 - tyle pracowników ZIKiT pracowało podczas ŚDM**

## Szanowni Państwo,

*Kraków jest cenionym centrum akademickim i warto o tym pamiętać także przy planowaniu nowych inwestycji i rozwiązań komunikacyjnych. Jak wykorzystać potencjał naukowy Krakowa? Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w tym roku kontynuował współpracę z Politechniką Krakowską. Uzyskaliśmy cenne wsparcie naukowców przy rozwiązywaniu nietypowych problemów komunikacyjnych miasta, zaś uczelnia - materiał dydaktyczny, który w nowoczesny sposób pomógł w kształceniu studentów.*

*W 2016 roku uczestniczyliśmy także w innowacyjnym projekcie – ISE, który ZIKiT realizował wspólnie z Akademią Górniczo-Hutniczą i dotyczył modernizacji oświetlenia w Krakowie. Dzięki niemu w naszym mieście pojawiło się inteligentne oświetlenie, czyli takie, którego natężenie dostosowuje się do warunków pogodowych, natężenia ruchu a nawet naturalnego oświetlenia nieba. Za efekty tej współpracy otrzymaliśmy wyróżnienie Lidera Miejskich Innowacji, o który w 2016 r. walczyło ponad 20 projektów z całego kraju.*

*To tylko dwa przykłady inspirującej wymiany doświadczeń z krakowskimi ośrodkami naukowymi, ale mam nadzieję, że dzięki nim Kraków stał się miastem jeszcze bardziej komfortowym i przyjaznym dla mieszkańców. W tym kierunku będziemy zmierzać w nowym roku.*

~ Tadeusz Trzmiel

Zastępca Prezydenta ds. Inwestycji Miejskich

