



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.205.2026

**Pan
Łukasz Maślona
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie remontu ul. Straszewskiego, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 13 marca 2026 r., uprzejmie informuję.

W odniesieniu do kwestii trwającej przebudowy skrzyżowań ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego informuję, iż w zakres realizowanej inwestycji wchodzi nie tylko wskazane w interpelacji skrzyżowanie, ale również przebudowa ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu *Uniwersytet Jagielloński* wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, oświetlenia i odwodnienia ulicznego oraz przebudową kolidującej infrastruktury technicznej.

Wspomniany w interpelacji remont w Warszawie diametralnie różni się od inwestycji jaką jest przebudowa ul. Straszewskiego w Krakowie. W Warszawie harmonogram robót nie zakładał ingerencji w jakiegokolwiek podbudowy, wykonawca miał tylko rozebrać tory i ułożyć nowe płyty bez ingerencji w spód konstrukcji.

Natomiast tak jak opisano powyżej przebudowa ul. Straszewskiego polega na pełnej wymianie gruntu na 1,2 m w głąb, wykonaniu odwodnienia, przekładek kolidującego uzbrojenia. Jeżeli chodzi o porównanie tempa układania płyt, to na inwestycji przebudowy ul. Straszewskiego w ciągu 2 dni zostało ułożone 2/3 płyt na węźle.

Dodatkowo należy podkreślić jeszcze jedną różnicę pomiędzy inwestycją w Krakowie a remontem w Warszawie, która polega na dojeździe/dostępie do inwestycji. W Krakowie prace realizowane są w ścisłym centrum Miasta, gdzie jest jedna droga dojazdowa, a wokół kamienice a także ciągi piesze bezpośrednio przy budowie, co wprost wpływa na szybkość realizacji prac przy zachowaniu bezpieczeństwa.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa realizując omawianą inwestycję wykonuje budowę pierwszego w Krakowie węzła o konstrukcji toru z prefabrykowanych płyt torowych. Z informacji uzyskanych od producenta płyt wynika, że minimalny czas potrzebny na wykonanie projektów konstrukcyjnych płyt na węźle rozjazdowym o tak skomplikowanej geometrii wynosi około 6 miesięcy.

Biorąc pod uwagę przyjętą technologię robót, zakres przebudowy drogowej i sieciowej (w tym uwzględniając czas produkcji płyt około 6 miesięcy) planowany, umowny czas realizacji wynosi 290 dni od przekazania placu budowy, tj. do 14 maja 2026 r. Na chwilę obecną nie przewiduje się wydłużenia terminu realizacji.

Przebudową będzie objęte torowisko o długości 655,64 mtp. (metra toru pojedynczego). Powierzchnia płyt prefabrykowanych - 1 858,03 m², w tym powierzchnia węzła - 674,51 m². Na przedmiotowym odcinku zlokalizowane są dwa przystanki:

- przystanek tramwajowo-autobusowy *Uniwersytet Jagielloński* w ul. Piłsudskiego – peron dla podróżujących w kierunku ul. Straszewskiego,
- przystanek autobusowy *Uniwersytet Jagielloński* w ul. Straszewskiego – peron dla podróżujących w kierunku ul. Zwierzynieckiej.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków
- Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2026-03-24 16:54

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. Aa