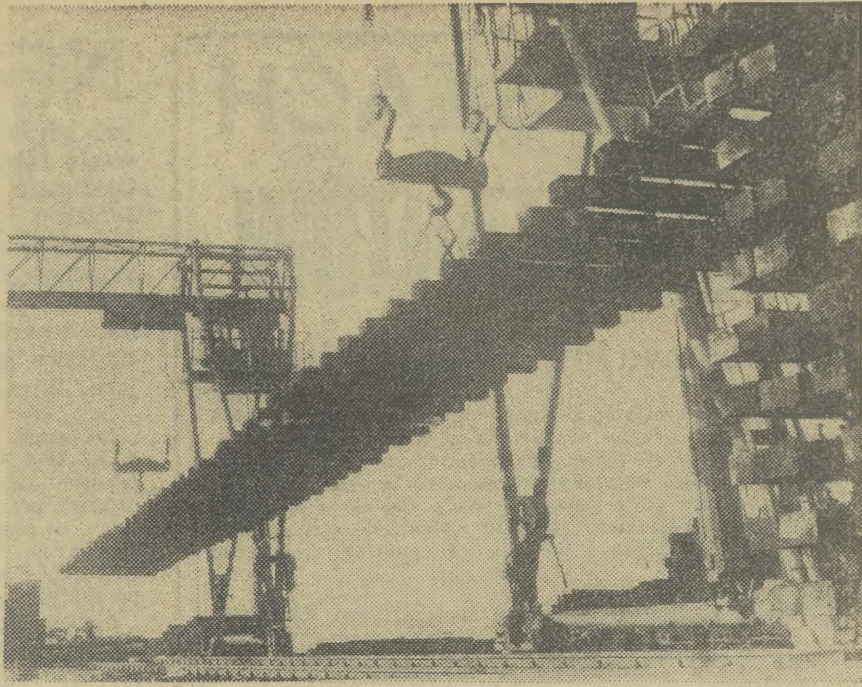
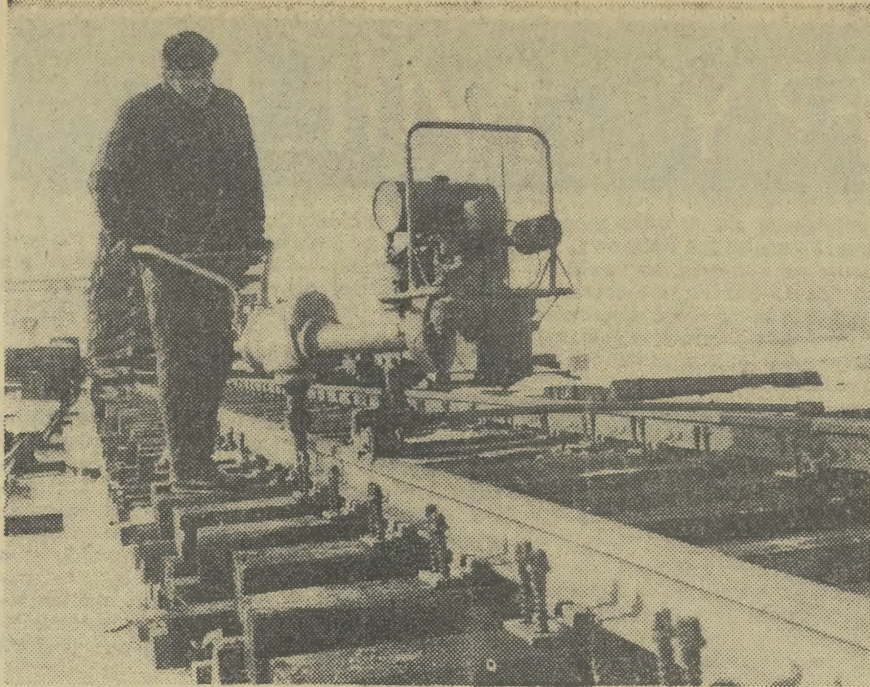
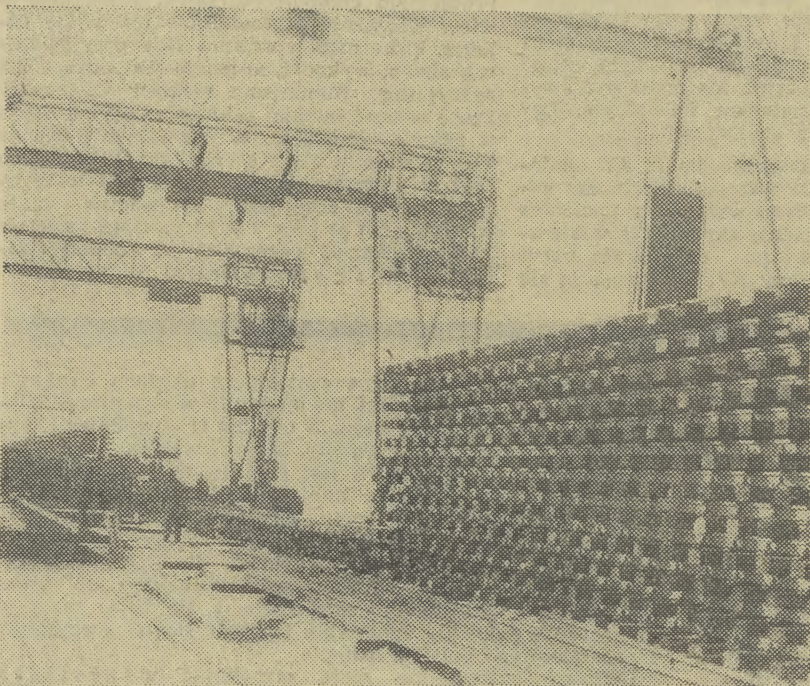




FABRYKA TORÓW



Koleją jadą przesyłki pocztowe. Do hut muszą dotrzeć surowce, do portów węgiel, siarka, ruda miedzi. Jak podołać tym wszystkim potrzebom? Jak dowieźć, i to dowieźć na czas?

Trakcja kolejowa pęka w szwach. Pociągi na niektórych szlakach jeżdżą co minutę. Każda przeszkoda na torach to potężny zgrzyt w ruchu tego olbrzymiego mechanizmu. A przecież trzeba remontować trakcję, naprawiać ją i modernizować. Mimo, że szyny są ze stali, nie wytrzymują obciążenia i trzeba je wymieniać. Rzecz w tym, żeby wymieniać szybko. Dlatego w fabryce torów buduje się całe przesła, aby potem tylko zdzierać na szlaku stare i błyskawicznie montować nowe.

Zakład w Dębicy to jedyna wytwórnia torów w Południowej Dyrekcji Kolei Państwowych. Stąd wyjeżdżały pociągi zmechanizowane z dziesiątkami kilometrów torów na modernizację trasy Kraków — Zakopane i Kraków — Medyka. Wytwórnia zabezpiecza potrzeby olbrzymiego obszaru od Zagórza w Bieszczadach i Medyki aż po Krzeszowice i Oświęcim.

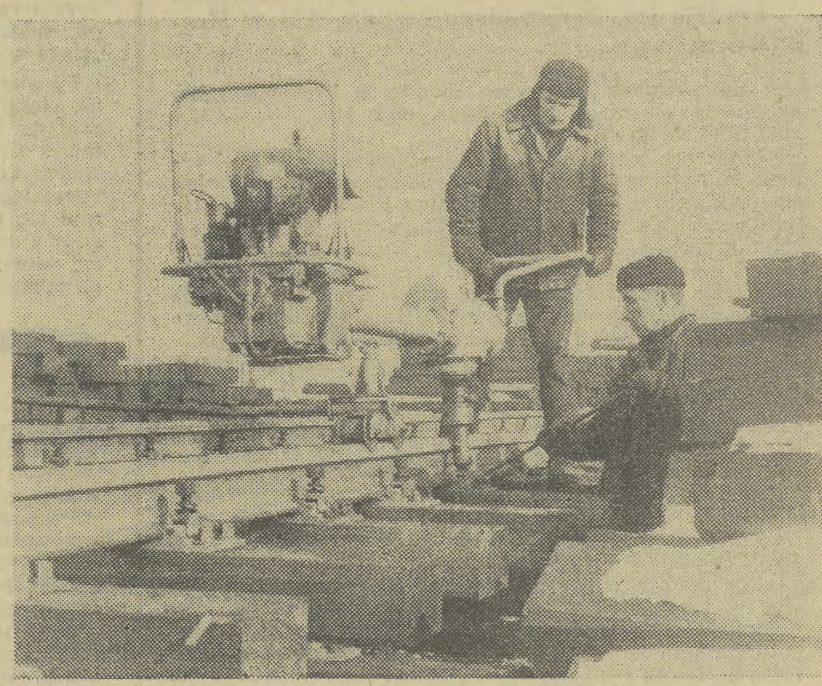
W ciągu godziny wykonuje się tu 1,2 km prześle kolejowych. W ub. roku „fabrykę” opuściło 176 km torów, w tym roku będzie ich więcej o 50 km.

Na takie tempo pozwala mechanizacja pracy. Potężne suwnice załadują i wyładują najcięższe elementy. Rocznie zużywa się tu ćwierć miliona podkładów drewnianych i 100 tysięcy betonowych.

W wytwórni pracuje 40 osób. Solidna, ofiarna załoga. Szczególnie wyróżniający się kolejarze to: monter prześle kolejowych Mieczysław Ponisz, członkowie brygad demontujących torowiska Zdzisław Szerba i Jan Strojek, operatorzy — Zdzisław Łabaj, Stanisław Momola i Jan Niedźwiedz.

ZBIGNIEW SATAŁA

Fot. OTTO LINK



OD
DO

SRODY
ŚRODY

● Dziecko podlega wpływom rodziny, szkoły, następnie dużym wpływom grupy rówieśniczej. Nielatwo osiąga się stan, w którym te trzy ośrodki oddziaływania propagują zbieżne cele. Ale po to właśnie tyle czasu i wysiłku poświęcamy sprawom wychowania, by ową zbieżność osiągnąć. (Bolesław Górnicki — TRYBUNA LUDU)

● Smieszne i głupie jest nie widzieć świata zza papierków, chociaż to właśnie w papierach tkwi najdosłowniej, bez żadnej symboliki i przesady — los każdego z nas. (Włodzimierz Krzemieński — KULTURA)

● Trzeba dużej indywidualności, aby poradzić sobie z wyborem — w życiu i w sztuce. Jeśli kogoś na to nie stać, próbuje zastąpić jakoś i głębokość poglądów — ich ilością i powierzchownością. (Paweł Ziemiński — POLITYKA)

● Literatura nasza staje się gmachem wielopiętrowym: trzeba pilnować porządku na poszczególnych piętrach. Konwencje i normy nie mogą być łamane, nic nie powinno się dziać poniżej obowiązującego poziomu, bo wtedy wszystko w wielopiętrowym gmachu literatury traci sens. I trzeba na ten gmach spoglądać tak, by widzieć go w całości i w całym bogactwie przekrojów. (Witold Nawrocki — LITERATURA)

● Tydzień pracowitego człowieka, to siedem dni, tydzień leniwego, to siedem razy jutro. (PRZEKRÓJ)

MYŚLI TYGODNIA (19 — 25 II 1976 r.)

NR 8 (152)

Sredniowieczny Kraków rozciągał się — od Bramy Floriańskiej do Wawelu i od Bramy Nowej (zamykającej ongiś ul. Sienna) do Szewskiej licząc — w pasie na kilometr długim i 800 m szerokim. Za Kazimierza Wielkiego było to miasto 10-tysięczne, za ostatnich Jagiellonów — wraz z przedmieściami i sąsiednimi miastami: Kazimierzem i Kleparzem — liczyło sobie 30 tys. mieszkańców. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku liczba krakowian osiągnie milion, ale nic nie wskazuje na to, by sercem owej milionowej aglomeracji przestał być ten sam, na kilometr długi i 800 m szeroki pas średniowiecznego miasta.

Jedną z cech kultury współczesnej jest wrastająca ciągle atrakcyjność zabytkowych zespołów architektonicznych. Człowiek naszych czasów, znudzony monotonią standardowych dzielnic mieszkaniowych i oszołomiony kształtem nowoczesnych budowli reprezentacyjnych, chętnie wraca do wartości estetycznych, zawartych w zabudowie historycznej. Może to napawać dumą z trwałości kultury, stworzonej przez naszych przodków, ale problemów rodzi się przy tej okazji sporo. Jednym z nich są kłopoty komunikacyjne.

SPECYFIKA GRODU KRAKA

Szczegółowe, oparte na wieloletnich badaniach analizy wykazały, iż bez radykalnej zmiany obecnego układu komunikacyjnego Krakowa dalszy rozwój miasta jest niemożliwy. Jak do tego doszło?

Ogromny wpływ na ukształtowanie miasta miał początek wieku XIX, kiedy to Kraków opasany został pierścieniem fortyfikacji. One to właśnie złamały pierwotny, średniowieczny jeszcze układ szachownicowy przecinających się pod kątem prostym ulic i zastąpiły go dzisiejszym — promienistobowoidnym. Dalszy rozwój miasta — aż do naszych czasów — odbywał się przez narastanie coraz to nowych „pierścieni”, łączonych promienistymi ulicami z częścią centralną. Temu właśnie zawdzięczamy fakt, że jadąc z Katowic czy Warszawy w kierunku Zakopanego musimy przejechać centralny, położony wewnątrz II obwodnicy (Aleje Trzech Wieszczów) obszar miasta; to jest też powodem, iż jadąc np. z Bronowia na Grzegorzki musimy „otrzeć się” o Planty.

Paradoksalne stwierdzenie, że głównym nieszczęściem Krakowa jest to, iż miasto nie zostało zniszczone w wyniku działań II wojny światowej, zawiera, niestety, szczyptę gorzkiej prawdy. Młode państwo ludowe skupiło wszystkie swe siły na odbudowie i rozbudowie zrujnowanych ośrodków miejskich. Stan taki — uzasadniony na pewno w pierwszych latach powojennych — trwał jednak zbyt długo. Nawet powstanie Nowej Huty i gwałtowny rozwój Krakowa jako ośrodka przemysłu, nauki, kultury nie wpłynął na większe zmiany w dziedzinie infrastruktury miasta, budownictwa mieszkaniowego, usługowego, inwestycji ciepłowniczych, wodno-kanalizacyjnych, komunikacyjnych. Widoczna od kilku lat poprawa w tym względzie może napawać optymizmem, ale pamiętać trzeba, że 30-letnich zaniedbań nie odrobimy w ciągu kilku miesięcy. Dotyczy to naturalnie także interesujących nas tu problemów komunikacji.

PROBLEMY

Kraków znajduje się w grupie miast o najgorszej — z urbanistycznego punktu widzenia — sytuacji. Stosunkowo łatwo można rozwiązać problemy komunikacyjne w małych miastach (jak St. Michel, Carcassonne czy jego polski odpowiednik — Paczków), które ze względów historycznych zatrzymały się na pierwszym etapie rozwoju. Małe rozmiary zespołu zabytkowego pozwalają na poruszanie się po nim pieszo, a luźna z reguły zabudowa na obrzeżach umożliwia organizację sieci dogodnych parkingów wraz z bazą noclegową, gastronomiczną, handlową i usługową. Nieco gorzej jest w wypadku dużych skupisk miejskich, w których na pewnym etapie rozwoju uformował się nowy ośrodek cen-

ma dwie podstawowe zalety: pozwala na częściowe przy najmniej rozładowanie napięć komunikacyjnych w centrum i jest układem otwartym, elastycznym — można go dowolnie przedłużać w każdym z kierunków rozwojowych miasta.

Wytęczenie przebiegu takiego „rusztu” nie było sprawą prostą. Poprzedziło go szczegółowe zbilansowanie obecných i przyszłych ośrodków mieszkaniowych, miejsc pracy, ośrodków handlu, usług, gastronomii, centrów kultury, rekreacji oraz dokładna analiza kierunków i wielkości przemieszczeń między tymi ośrodkami. Przy wytęczeniu tras przyszłych arterii komunikacyjnych brano pod uwagę zarówno stan istniejącej zabudowy, jak i względy krajobrazowe, zasady ochrony środowiska naturalnego, koszty itp.

miasta z terenami przemysłowymi w Piaszowie umożliwi ul. Noworadomska wraz z istniejącymi: Marchlewskiego i Powstańców Warszawy oraz projektowanym mostem Kotlańskim. Kombinat nowohucki z bazami w rejonie Piaszowa i przyszłą dzielnicą mieszkaniową Wieliczka — Północ połączy droga Nowa Huta — Wieliczka i jej odnoga — przez ul. Krzywdę, Przewóz do ul. Piaszowskiej.

CO ZROBIŁIMY? CO NAS JESZCZE CZEKA?

Największymi osiągnięciami minionej pięćdziesiątki były dla mnie kompleksowe rozwiązania dwóch wielkich systemów: dostawy wody i ciepła dla Krakowa — mówi wiceprezydent miasta, dr JAN SKIBA. — Dlaczego podkreślam tak mocno akurat te problemy? Z dwóch względów: po pierwsze — ich rozwiązanie stwarza dopiero podstawy nowoczesnego miasta i umożliwia zintegrowanie całej aglomeracji krakowskiej w jeden, sprawnie funkcjonujący organizm; po drugie — nowy budynek mieszkalny czy nową ulicę zauważa każdy, zaś kilometry nowych rurociągów wywołują najwyżej komentarze „no i znowu rozkopali Kraków”. Zabezpieczenie dostaw wody i ciepła umożliwiło rozwiązanie innych problemów komunalnych, m. in. stworzenie systemu komunikacji drogowej i szynowej, który, nawiązując do istniejącego układu komunikacyjnego, stwarza jednocześnie warunki dla prawidłowego rozwoju miasta. Budując elementy nowego systemu nie możemy jednak zapominać o maksymalnym wykorzystaniu tego, czym już dziś dysponujemy. Znakomitym usprawnieniem dojazdów do pracy dla części ludności będzie np. utworzenie nowych przystanków PKP (w pierwszej kolejności powstaną Łobzów i Zabłocie) i wykorzystanie tym samym szlaków kolejowych do obsługi ruchu miejskiego. Specjalna komisja pracuje też obecnie nad synchronizacją komunikacji MPK i PKS na terenie całej aglomeracji krakowskiej. Problem ten ma niebagatelne znaczenie dla integracji nowego województwa miejskiego.

W latach 1971—75 wydaliśmy na budownictwo drogową na terenie miasta 1 miliard 371 milionów zł, a więc przeszło 3 razy więcej, niż w poprzednim pięćleciu. Kosztom tym wykonano lub zmodernizowano przeszło 150 km ulic. Wielkość zadań, wykonanych w tym okresie, sprawiała się do kompleksowej przebudowy układu komunikacyjnego, skrzyżowań i węzłów drogowych, oraz całej sieci uzbrojenia podziemnego (kanalizacji, wodociągów, sieci gazowej, telekomunikacyjnej i energetycznej). Do ważniejszych ciągów komunikacyjnych, przebudowanych w latach 1971—75 należą: ul. Wadowicka — Zakopiańska, Koniewa — Władysława Bronowicka — Balicka, Podgórska, Olszyny — Pilotów, Igołomska, Prądnicka — Radzikowskiego, Przewóz.

W latach 1976—80 — oprócz kontynuacji prac rozpoczętych — ruszy kilka ważnych dla nowego układu komunikacyjnego inwestycji. Podstawowe znaczenie będzie tu miała budowa ulic Telewizyjnej i Noworadomskiej, drogi Nowa Huta — Wieliczka oraz powstanie drugiej jezdni w ulicach Opolskiej i Wielickiej. Globalna wartość nakładów na budownictwo drogowe w latach 1976—80 wynosi 3 miliardy zł. Jak na potrzeby krakowskiej komunikacji nie jest to — mówiąc szczerze — zbyt wiele...

KŁOPOTÓW CIĄG DALSZY

W godzinach szczytu natężenie ruchu na niektórych skrzyżowaniach w centrum Krakowa dochodzi do 3,5 tys. pojazdów/godz., średnia szybkość spada do 5 km/godz., natężenie ruchu na ciągach pieszych wynosi 10 tys. osób/godz., nominalna wielkość 90 pasażerów w wozie tramwajowym urasta do 120 osób, w ciągu godziny ul. Franciszkańska np. przejeżdża zamiast normatywnych 40 — aż 58 składów tramwajowych (chodzi tu naturalnie o normy techniczno-organizacyjne komunikacji tramwajowej; gdyby wziąć pod uwagę

(c. d. na str. 2 i 3)

Co zrobiliśmy?

KOMUNIKACJA W KRAKOWIE

Co nas jeszcze czeka?

tralny, leżący poza zabytkową częścią miasta — przykładem może tu być warszawskie Stare Miasto czy Dzielnica Łacińska w Paryżu. W Krakowie natomiast zabytkowe śródmieście do dzisiaj spełnia rolę centralnego ośrodka organizmu miejskiego.

Budowa nowego centrum poza miastem jest po prostu niemożliwa. Pomijając już względy ekonomiczne takiego przedsięwzięcia i fakt, iż nowe centrum musiałoby być znacznie oddalone od obecnego (wartość istniejącej zabudowy!) — istnieje niebezpieczeństwo uczynienia z rejonu Plant gigantycznego muzeum — martwej enklawy organizmu miejskiego.

Jakie konsekwencje wiąże się więc z koniecznością pozostawienia centrum Krakowa na obecnym terenie? Pierwszy duży zespół problemów to sprawy wyeliminowania z obszaru II obwodnicy ruchu tranzytowego i przejazdów międzydzielnicowych, innymi słowy — stworzenie takiej sieci dróg i ulic, która pozwoli na ominięcie centrum przez osoby, nie zainteresowane w danej chwili obiektami, łączącymi na jego terenie. Następnym problemem jest obsługa komunikacyjna samego centrum, tzn. doprowadzenie ruchu — zarówno środkami komunikacji masowej, jak i indywidualnej — do obiektów, znajdujących się wewnątrz II obwodnicy i organizacją ruchu na tym terenie.

WIZJE PRZYSZŁOŚCI

Promienisto-obwodnicowy układ krakowskiej komunikacji zastąpiony zostanie w przyszłości układem rusztowym — siatką przecinających się pod kątem prostym arterii, „nałożoną” jakby na system istniejących ulic. Układ rusztowy

