

Trasa Łagiewnicka powstanie w Krakowie

Utworzono: czwartek, 18, luty 2016 12:06



Trasa Łagiewnicka to ponad trzykilometrowa droga, która miałaby połączyć ul. Grota-Roweckiego z ul. Witosa. Razem z kolejnymi odcinkami tj. Trasą Pychowicką (układ mostowy) i Zwierzyniecką (układ tunelowy) miałaby przejąć ruch ze śródmieścia, tworząc III obwodnicę Krakowa. Plany dotyczące jej budowy mają już prawie pół wieku, a kompromisu w sprawie czy budować i jak powinna ona wyglądać nadal nie ma.

W poniedziałek, 15 lutego, odbyła się debata, podczas której mieszkańcy, przedstawiciele władz miasta, organizacji ekologicznych, krakowscy aktywiści, politycy i eksperci z Politechniki Krakowskiej zastanawiali się, czy trasa w ogóle powinna powstać, a jeśli tak, to w jakim kształcie.

Trasa Łagiewnicka powstanie w Krakowie

Utworzono: czwartek, 18, luty 2016 12:06



To ogromne przedsięwzięcie: 3,9 km trasa, z pięcioma węzłami, 2,2 km w tunelu oraz 1,7 km linia tramwajowa, częściowo również w tunelu. Szacowana suma kosztów inwestycji w latach 2020-2042 wyniesie ok. 1,277 mld zł. Finansowaniem inwestycji miałyby zająć się spółka Trasa Łagiewnicka S.A., należąca do miasta, która weźmie kredyt, a następnie ogłosi przetarg na wykonanie projektu i budowę drogi w systemie „Projektuj i buduj” (przetarg ukaże się do końca 2016 roku z uwagi na termin graniczny absorpcji środków z Unii Europejskiej). Pożyczek udzieliłyby Państwowe Inwestycje Rozwojowe oraz Europejski Bank Inwestycyjny. Miasto może ubiegać się o ok. 100 mln zł dofinansowania na rzecz budowy tramwaju, planuje także pozyskać do 300 mln zł z PIR. Największym źródłem finansowania ma być jednak 20-letni kredyt, którego roczna transza wynosiłaby 61 mln zł. Jak wskazuje Zastępca Prezydenta Krakowa ds. Inwestycji Miejskich Tadeusz Trzmiel, model finansowania został już zaaprobowany przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Regionalną Izbę Obrachunkową.

Podczas debaty wiceprezydent zwrócił uwagę, że po wykonaniu analiz kosztowych najbardziej opłacalnym rozwiązaniem będzie utworzenie spółki celowej. Jej 100% udziałowcem ma być Gmina Kraków. Wśród podawanych podczas poniedziałkowej

Trasa Łagiewnicka powstanie w Krakowie

Utworzono: czwartek, 18, luty 2016 12:06

debaty zalet utworzenia spółki znalazły się m.in.: możliwość odliczenia VAT-u, optymalizacja kosztów, uzyskanie dodatkowych oszczędności w drodze postępowań przetargowych (podano przykład ul. Igołomskiej, gdzie tzw. „oszczędności” wynikające z najniższej ceny wyniosły ponad 10%). Argumenty te spotkały się jednak z ostrą krytyką, wskazującą na przygotowywaną nowelizację ustawy o VAT, która ma ograniczyć możliwość podejmowania zabiegów optymalizacji podatkowej, jak również fakt, iż poprzez utworzenie spółki celowej miasto próbuje obejść ustawę wskazującą limit zadłużenia gminy (60%, obecne zadłużenie Krakowa wynosi ok. 50%), przenosząc zadłużenie miasta na spółkę, której i tak jest 100% właścicielem. Krytyka i obawy związane są również z przyszłymi wynagrodzeniami zarządu spółki oraz odpowiedzialnością za ewentualne niewywiązywanie się spółki z obowiązku spłaty kredytu.

Trasa Łagiewnicka powstanie w Krakowie

Utworzono: czwartek, 18, luty 2016 12:06



Uchwała o powołaniu spółki została przyjęta podczas wczorajszego posiedzenia Rady Miasta Krakowa w drodze głosowania i została przyjęta większością głosów 22:16 (nikt się nie wstrzymał). Spółka ma zostać zarejestrowana w ciągu 2 do 2,5 miesiąca. Głosowaniu towarzyszyła grupa mieszkańców terenów położonych bezpośrednio w otoczeniu planowanej trasy, jak również krakowskich aktywistów i środowisk ekologicznych.

Tadeusz Trzmieł nie ma wątpliwości, że budowa Trasy Łagiewnickiej powinna wkrótce się rozpocząć. Przygotowania do budowy tego odcinka są najbardziej zaawansowane, wykupiono już wszystkie działki należące do pasa rozdzielającego

Trasa Łagiewnicka powstanie w Krakowie

Utworzono: czwartek, 18, luty 2016 12:06

(ok. 70 mln zł) i uzyskano już m.in. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Zdaniem wiceprezydenta to właśnie Trasa Łagiewnicka powinna stanowić priorytet z uwagi na planowaną linię tramwajową.

Według urzędników budowa III obwodnicy jest konieczna, ponieważ niezbędne jest wyprowadzenie części aut z II obwodnicy, zmniejszenie natężenia ruchu i zanieczyszczenia powietrza. Jej budowa w opinii obecnych na debacie wykładowców Politechniki Krakowskiej (dr inż. Marek Bauer i mgr inż. Łukasz Franek) mogłaby skutkować również podejmowaniem dalszych decyzji takich jak m.in. zawężenie Alei Trzech Wieszców do 1 pasa oraz 1 bezkolizyjnego pasa dla komunikacji zbiorowej, którym poruszałyby się autobusy hybrydowe i elektryczne lub też metrobuses. Rozważane jest także stopniowe wprowadzanie tzw. stref ekologicznych.

Część radnych obawia się jednak obciążenia budżetu miasta na ponad 20 lat i zablokowania innych inwestycji. Zastanawiają się także, czy w Krakowie, podobnie jak w niektórych miastach zachodniej Europy, liczba samochodów nie zacznie się zmniejszać, a wtedy tak duża inwestycja nie będzie potrzebna i właściwie wykorzystana. Radni rozważają również możliwość sfinansowania dwóch kolejnych części III obwodnicy, bo budowa tylko jednego nie przyniesie korzyści komunikacyjnych.

Mieszkańcy oraz organizacje ekologiczne protestują. Jawnie sprzeciwiają się planom inwestycyjnym w ich obecnym kształcie, jak również pośpiechowi związanemu z dążeniem do realizacji inwestycji. Argumentują, że budowa części III obwodnicy nie ma sensu, bo potrzebna jest całość, aby spełniała swoją funkcję. Zwracają uwagę, że plan pochodzi sprzed lat, gdy nie było większości zabudowań na okolicznych terenach, a budowa tak szerokiej arterii zachęci do korzystania z aut zamiast z komunikacji zbiorowej. Boją się wzmożonego ruchu, spalin, hałasu oraz dewastacji zielonych i rekreacyjnych terenów (m.in. las w Przegorzałach, kamieniołom i jaskinia w Pychowicach, tereny byłego kamieniołomu w Zakrzówku) czy możliwości podtopień w wyniku regulacji cieków wodnych ułożonych na trasie planowanej inwestycji. Jak wskazuje Mariusz Waszkiewicz, prezes Towarzystwa na rzecz Ochrony Przyrody, inwestycja nie będzie uwzględniała efektów skumulowanych oddziaływana na środowisko wszystkich trzech odcinków na raz, ale tylko pojedynczych odcinków. Mieszkańcy chcą też, aby większa część trasy przebiegała w tunelach. Zwracają jednocześnie uwagę, że nie byli oni zapraszani na konsultacje społeczne, a pierwsza debata publiczna na temat inwestycji zorganizowana została na zaawansowanym etapie przygotowań do jej realizacji – dwa dni przed uchwałą Rady Miasta oraz po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Eksperti Politechniki Krakowskiej częściowo się zgadzają z ideą III obwodnicy. Częściowo, bo ich zdaniem domknięcie III obwodnicy jest potrzebne, ale niekoniecznie w takim zakresie jak proponują władze miasta. Dr inż. Marek Bauer zwraca uwagę, że inwestycja zacznie pełnić funkcję obwodnicy jedynie wówczas, gdy, niezależnie od parametrów drogi, zostanie ona zrealizowana w całości (jako Trasa Łagiewnicka, Pychowicka i Zwierzyniecka), a budowa poszczególnych odcinków nie będzie nadto rozciągnięta w czasie. Obawiają się jednak, że budowa

Trasa Łagiewnicka powstanie w Krakowie

Utworzono: czwartek, 18, luty 2016 12:06

dwujezdniowej drogi z trzema pasami ruchu w każdym kierunku to za dużo jak na miejskie uwarunkowania. Taka miejska autostrada byłaby alternatywą nie tyle dla A1. Trzech Wieszców, co dla A4. Również prognozy ruchowe wskazują na to, że taki przekrój drogi odprowadzi znaczący potok samochodów z autostrady na nową III obwodnicę. Proponują w związku z tym dwie jezdnie po dwa pasy lub, jak wskazuje mgr inż. Łukasz Franek, nawet tylko jedną (włącznie z jedną komorą w tunelach), z możliwością późniejszej rozbudowy. Proponują rozważanie stosowania skanalizowanych skrzyżowań zamiast węzłów drogowych tam, gdzie to możliwe. Sugerują także, że na Trasie Łagiewnickiej może powstać tylko linia tramwajowa, a budowę III obwodnicy można by było rozpocząć od Trasy Zwierzynieckiej, która skuteczniej przejmie ruch ze śródmieścia.

Podsumowując, Kraków potrzebuje III obwodnicy, ale całej, a nie tylko fragmentu. Potrzebuje obwodnicy, ale czy koniecznie o takich parametrach (2x3)? Potrzebuje obwodnicy, ale czy zdoła udźwignąć wieloletnie zadłużenie z tym związane?

Joanna Bohatkiewicz, Ilona Hałucha