

Plany inwestycyjne

Transport krwioobiegami miasta

Technologie nie są problemem

Rozmowa z Krzysztofem Adamczykiem
pełnomocnikiem prezydenta Krakowa ds. inwestycji strategicznych

Pełnomocnik prezydenta Krakowa ds. inwestycji strategicznych, Krzysztof Adamczyk, mówi, że przed laty inwestowanie miało bardziej planowy charakter. Podjęciu decyzji o budowie osiedla towarzyszyły działania związane nie tylko z obiektami kubaturowymi, ale i z szeroko rozumianą infrastrukturą. Dziś inwestor kupuje teren i rozpoczyna od kubatury, bowiem to ona przynosi dochód. Natomiast infrastruktura transportowa, odwodnienie schodzą na drugi plan, zaś szkoły, przedszkola, placówki medyczne itp. ma realizować „ktoś inny”, w tym miasto. Jeżeli takich inwestorów jest dużo, następuje zakłócenie równowagi wynikające z ograniczonej wydolności finansowej miasta.

W kwietniu 2005 r. Rada Miasta Krakowa uchwaliła Strategię Rozwoju Miasta. Obecnie przyszedł czas jej przełożenia na konkretne inwestycje.

Na początek rozmowy Krzysztof Adamczyk proponuje zamianę ról:

– Ja spytam, a pan spróbuje odpowiedzieć. Proszę wymienić najważniejsze i najdroższe inwestycje, które powinny powstać w Krakowie.

– Na pewno system komunikacyjny, wielofunkcyjna hala, nowoczesny stadion, centrum kongresowe...

– No właśnie. I chyba już niewiele więcej. Nie da się wymienić wielu rzeczy



niezbędnych miastu, które kosztowałyby setki milionów złotych. Kraków, zbliżający się do 750-lecia lokacji, na szczęście posiada już prawie wszystko, oprócz wymienionych przez pana rzeczy. Co roku opracowywana jest prognoza długu publicznego na najbliższe 15 lat. Obecna, sięgająca 2019 r., przewiduje wydatkowanie na inwestycje ok. 8 mld zł ze środków własnych miasta oraz obniżenie zadłużenia gminy miejskiej z ok. 55% rocznego budżetu w 2004 r. do ok. 30%.

– To niezbyt wiele, mniej niż 500 mln zł rocznie...

– Nie zgodzę się z tym stwierdzeniem. Po pierwsze, obecna prognoza, tj. na 2005 r., jeszcze w stosunkowo niewiel-

kim stopniu uwzględnia środki pozyskiwane bezzwrotnie, chociażby z funduszy Unii Europejskiej. Na inwestycje realizowane w latach 2005-2009 przeznaczonych będzie ok. 300 mln zł i mam nadzieję, że w okresie 2007-2013 środki te będą zdecydowanie większe. Potwierdzeniem tej prognozy może być fakt dobrego wykorzystania przez Kraków funduszy przedakcesyjnych, np. funduszu ISPA, finansującego rozbudowę i modernizację oczyszczalni ścieków w Płaszowie oraz program gospodarki odpadami komunalnymi.

– Najwięcej pieniędzy pochłoną inwestycje drogowe?

– Niewątpliwie. Zrealizowanie podstawowego układu transportowego miasta oznacza konieczność budowy lub rozbudowy co najmniej 20 obiektów. Koszt tych zadań – łączna długość nowych dróg to niemal 80 km – wyniesie ok. 3 mld zł. Powinniśmy dążyć do tego, by połowa pieniędzy przeznaczanych na inwestycje, była przeznaczona na transport. Chcę podkreślić, iż przyjęty scenariusz prognozy długu publicznego uważam za realny. Rozwój systemu transportowego miasta, zapewnienie dostępu do sieci wodociągowej czy rozbudowa systemu kanalizacji spełniającego wymagane standardy, to odrabianie wieloletnich opóźnień i podstawowa poprawa warunków życia mieszkańców. Nowe zadania drogowe uwzględniają wagę transportu zbiorowego w obsłudze komunika-

cyjnej miasta. Głośno dziś o problemach dotyczących budowy szybkiego tramwaju, lecz sędzę, że modernizacja ronda Grzegorzecznego, ul. Powstańców Warszawy, Ronda Mogilskiego i doprowadzenie tramwaju szybkiego do ul. Kamiennej, zakończy się w 2006-2007 r.

Następna duża inwestycja to układ komunikacyjny tzw. Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego: wybudowana i oddana do eksploatacji w 2004 r. ul. Wita Stwosza oraz rozpoczynająca się obecnie – przebudowa ulicy Pawiej wraz z budową nowego odcinka – do węzła przy 29 Listopada, budowa tunelu drogowego łączącego ul. Wita Stwosza z ul. Szlak oraz linii tradycyjnego tramwaju od ul. Westerplatte - wzdłuż Pawiej - do pętli Kamienna. Z budową szybkiego tramwaju powiązana jest realizacja tzw. obszaru sterowania ruchem, dzięki któremu pojazdy komunikacji zbiorowej łatwiej przebijają się przez ruchliwe skrzyżowania. Sterowanie ruchem powinno zacząć funkcjonować równocześnie z zakończeniem budowy szybkiego tramwaju.

Kolejne zadanie to modernizacja linii tramwajowej na ulicach: Monte Cassino, Kapelanka i Brozka oraz na drugim końcu miasta – odcinka od pętli Kamienna do os. Krowodrza Górka, z dostosowaniem tej ostatniej do standardu szybkiego tramwaju.

– Gdy przed 25 laty oddawano do użytku tramwaj do os. Krowodrza Górka, przygotowywano plany jego przedłużenia do Azorów.

– Na razie tej inwestycji nie ma w najbliższych zamierzeniach miasta.

– Kiedyś mówiło się w Krakowie o wykorzystaniu przy miejskich przewozach kolei, tak jak dzieje się to w Warszawie czy Trójmieście.

– Sędzę, że warto do tego wrócić wykorzystując nowoczesny tabor – coraz popularniejsze autobusy szynowe. Przy zapewnieniu odpowiedniej częstotliwości kursów i niższym niż przy tradycyjnych pociągach koszcie eksploatacji, po wykonaniu kilku inwestycji liniowych oraz przeprowadzeniu modernizacji starych i wykonaniu nowych przystanków, może to być atrakcyjny środek transportu.

– Wiele mówi się, a także i robi przy budowie systemu autostradowych obwodnic Krakowa...

– Te prace trwają i będą trwać. Najważniejszą inwestycją, która ma się wkrótce rozpocząć, to trasa S-7, czyli krajowa droga ekspresowa, stanowiąca wschodnie obejście miasta. Głównym inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Prace obejmą budowę węzłów: biechanowskiego, Christo Botewa, połączenie węzła Christo Botewa z węzłem Ptaszyckiego/Igołomska przeprawą przez Wisłę na wysokości kopca Wandy, budowę węzła Igołomska-Ptaszyckiego i odcinka od tego węzła do granicy miasta w Zastowie. Nowy przebieg trasy S-7, łączący się z dotychczasową „siódmką” w okolicach Słomnik, stwarza możliwość ograniczenia szerokości pasa rezerwowanego pod północne obejście miasta. A dzięki temu uzyskujemy obniżenie kosztów i złagodzenie protestów mieszkańców gminy Zielonki.

– A trasy komunikacyjne o znaczeniu miejskim?

– Najpilniejsze zadania to tzw. Trasa Płaszowska, która połączy S-7 z ul. Klimeckiego, a której częścią w przy-

szłości pojedzie szybki tramwaj z Kurwanowa do Krowodrzy omijając zatłoczone centrum Podgórze; tzw. trasa Skotnicka łącząca przebudowaną ul. Grota Roweckiego z ul. Skotnicką w rejonie węzła autostradowego w Sidzynie. Powstający tam III Campus Uniwersytetu Jagiellońskiego, którego budowę wspiera budżet państwa, jest jedną z największych inwestycji w mieście. Musi więc zostać połączony z centrum dogodnymi rozwiązaniami komunikacyjnymi i stąd przygotowawana budowa nowej linii tramwajowej na pierwszym odcinku Trasy Skotnickiej; rozbudowana do czterech pasów ruchu powinna być również ul. Igołomska – od węzła z trasą S-7 do granicy miasta, przypomnijmy, że tuż za nią znajduje się drugie krakowskie lotnisko – w Pobiedniku. W dalszej przyszłości powinny zostać zrealizowane brakujące elementy trzeciej obwodnicy miasta, w tym tunel pod wzgórzem św. Bronisławy.

– O tym tunelu popieranym z racji zmniejszenia zagrożenia spalinami Alej Trzech Wieszców również przez środo-



wiska ekologiczne, mówi się od dawna. Na przeszkodzie stoją zarówno koszty, jak i trudne technologie...

– Żyjemy w czasach, gdy jeśli tylko są pieniądze, to zrobić można niemal wszystko. Uważam, że po pokonaniu barier formalno-prawnych, terenowych i dokumentacyjnych, reszta będzie już bardzo prosta.

– **Rozmawiamy niemal wyłącznie o komunikacji. A przecież nowe osiedla, budowane wprawdzie przez niezwiązanych bezpośrednio z miastem inwestorów, wymagają uzbrojenia. Jak wyglądają te sprawy?**

– W ramach programu „Woda dla wszystkich”, na koniec 2006 r. powinna być zapewniona dostępność do sieci wo-

dociągowej. Realizowany przez Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji program rozbudowy infrastruktury kanalizacyjnej powoduje likwidację barier dla nowych inwestorów w tym zakresie. Również w zakresie sieci ciepłowniczej (MPEC), gazowniczej i elektroenergetycznej nie odbieramy sygnałów o barierach inwestycyjnych.

– **Gospodarka odpadami i ściekami to sprawa, której nierozwiązanie w Unii Europejskiej może być bardzo kosztowne. Kary za zanieczyszczanie środowiska są dotkliwe.**

– Tu nie ma zagrożeń. Modernizacja oczyszczalni ścieków w Płaszowie, rozbudowa dwóch, trzech mniejszych oczyszczalni biologicznych oraz powstanie sor-

towni odpadów na wysypisku śmieci w Baryczy – inwestycje przewidziane planem – sprawią, że Kraków będzie jednym z pierwszych dużych miast w Polsce, w którym te problemy zostaną kompleksowo uregulowane.

– **Europejskie miasta wiele korzyści osiągają dzięki targom, wystawom. W Krakowie nie ma gdzie ich zorganizować.**

– Uważam, że powinno powstać centrum wystawienniczo-targowe, i to nie w rejonie Ronda Grunwaldzkiego, lecz w pobliżu lotniska w Balicach, tj. na obszarach objętych obecnie opracowywanymi planami zagospodarowania.

– **Kraków jest miastem turystów. Jak wygląda program inwestycyjny mający ułatwić życie tym, którzy przyjeżdżają oglądać zabytki?**

– To prawda. Wszak przemysłem surowcowym, mimo czynionych w minionym stuleciu prób, Kraków nie dorówna Śląskowi czy innym regionom przemysłowym. Tymczasem turystyka to czysta ekologicznie i bardzo dochodowa gałąź przemysłu. Więc przy krakowskim potencjale w tym zakresie, te szanse trzeba maksymalnie wykorzystywać. Rezerwy wciąż istnieją choćby w zakresie organizacji, informacji, transportu itp. Jest natomiast wiele innych rzeczy, które można i trzeba wygrać. Coraz mniej słychać o uzdrowisku w Krakowie. A przecież zakład leczniczy w Swoszowicach wciąż istnieje, choć popada w ruinę na naszych oczach. Marzę, by przypomnieć ludziom o jego istnieniu, przywrócić Swoszowicom świetność. Dzięki temu pojawiłyby się nowe szanse, możliwość przyciągnięcia nie tylko zwiedzających, lecz i kuracjuszy. Przebąkuje się co jakiś czas, lecz tylko przebąkuje, o walorach twierdzy Kraków. Zachowane do dziś forty nie powinny dalej niszczyć, tylko żyć i przyciągać turystów, tak jak chociażby Wzgórze Gellerta w Budapeszcie. To jedynie dwie z wielu propozycji. Dobrze, że dzieje się coś w Nowej Hucie, która także może stanowić dużą atrakcję turystyczną, zwłaszcza dla obywateli Europy Zachodniej.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał Krzysztof Gacek

