

Miasto „nie przejadło” ani jednej pożyczonej złotówki



Z **prof. Jackiem Majchrowskim**, prezydentem Krakowa, rozmawia Anna Biedrzycka, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Początek 2012 r. to prawdziwy festiwal podwyżek, m.in. nośników energii, i zapowiedź ograniczeń wydatków w niemal każdym obszarze życia publicznego. Trudno w tej sytuacji nie zacząć naszej rozmowy od pytań o sytuację finansową Krakowa. Z jakim zadłużeniem miasto wkroczyło w nowy rok? Czy faktycznie Kraków otwiera listę najbardziej zadłużonych dużych polskich miast?

Kraków obecnie ma ponad 2 mld zł długu. Dla przeciętnego człowieka wydaje się to olbrzymią kwotą, ale w porównaniu do innych dużych miast wcale tak nie jest. Dług Krakowa w przeliczeniu na mieszkańca w 2011 r. wyniósł 2691 zł. Dla porównania, zadłużenie mieszkańca Warszawy w tym samym czasie to 3421 zł, Poznania – 3292 zł, a Wrocławia – 3755 zł. Trzeba też zwrócić uwagę, że miasto „nie przejadło” ani jednej pożyczonej złotówki. Cała pożyczona kwota została przeznaczona na inwestycje, w tym na wkład własny przy staraniu się o środki unijne. Dlatego obecnie mamy co prawda 2 mld zł długu, który regularnie i bez problemu spłacamy, ale inwestycje, które za te pieniądze wykonaliśmy, są warte ponad 6 mld zł! Proszę zwrócić uwagę, że agencja ratingowa Standard & Poors, która obecnie obniżyła rating Francji, utrzymała rating Krakowa na poziomie A-. Oznacza to, że pozostajemy wiarygodnym partnerem dla banków i inwestorów. Obecna sytuacja Unii Europejskiej, a także wprowadzane przez rząd ograniczenia w kwestii zadłużenia samorządów pozwalają uznać, że prowadzona przez miasto polityka nie była zła. Obawiam się, że w najbliższej przyszłości Unia Europejska nie będzie już taka hojna, a samorządy będą miały sporo kłopotów, by zgromadzić środki potrzebne do rozpoczęcia wielkich inwestycji. Dlatego uważam, że swoje pięć minut wykorzystaliśmy bardzo dobrze.

Samorządy bronią się przed skutkami kryzysu, podwyższając stawki podatków i opłat lokalnych. Wprowadzane są nowe podatki, w tym co naj-



foto. W. Majka

prof. Jacek Majchrowski

Jacek Majchrowski (65 l.) – prawnik, profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego, profesor zwyczajny nauk prawnych, historyk doktryn politycznych i prawnych. Znaczący II Rzeczypospolitej, dokumentujący jej historię, szczególnie działalność ugrupowań pravicowych. Wojewoda krakowski w latach 1996–1997. Od 2003 r. prezydent Krakowa. Zastępca przewodniczącego Trybunału Stanu ubiegłej kadencji, do listopada 2011 r. sędzia Trybunału Stanu. Od marca 2011 r. wiceprezes Związku Miast Polskich, z ramienia którego został współprzewodniczącym Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Urodził się w Sosnowcu. Swoje życie związał z Krakowem, a pracę – z Uniwersytetem Jagiellońskim. W 1970 r. ukończył studia. W 1974 r. uzyskał tytuł doktora na Wydziale Prawa i Administracji UJ, w 1978 r. habilitował się, a w 1988 r. został profesorem nadzwyczajnym nauk prawnych. W latach 1987–1993 pełnił funkcję dziekana Wydziału Prawa i Administracji UJ. Jako wojewoda krakowski przyczynił się m.in. do powstania Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Krakowie i do podpisania wstępnej umowy o budowie Centrum Koncertowo-Kongresowego. Uratował przed likwidacją Teatr St. Doprowadził do przeniesienia grobów żołnierzy radzieckich pochowanych na krakowskich Plantach na cmentarz Rakowicki, kończąc w ten sposób ostry konflikt w mieście. Zastępca przewodniczącego Społecznego Komitetu Odnowy Zabytków Krakowa, doktor honoris causa Uniwersytetu Bordeaux. Członek Polskiego Towarzystwa Historycznego, Polskiego Towarzystwa Nauk Politycznych oraz naukowych towarzystw zagranicznych. Jest autorem wielu opracowań naukowych oraz 14 książek historycznych, przede wszystkim dotyczących II Rzeczypospolitej.

mniej kontrowersyjne, jak podatek od śniegu i deszczówki (obowiązuje już m.in. w Poznaniu i Bielsku-Białej, planowany jest we Wrocławiu), a nawet podatek od przydrożnych krzyży (w powiecie gdańskim). Stawki jakich podatków lokalnych zostały podniesione w Krakowie?

Najważniejszy z punktu widzenia dochodu miasta jest podatek od nieruchomości. Od lat Rada Miasta nie zgadzała się na jego podwyższenie, mimo że przeciętny mieszkaniec zapłaciłby tylko kilka złotych więcej w ciągu roku. Dopiero w tym roku stawki zostały minimalnie podniesione, co nie zmienia faktu, że w wielu gminach ościennych jest drożej niż w Krakowie, a „janosikowe”, które płaci Kraków na rzecz innych gmin, jest przez ministra obliczane na podstawie najwyższych dopuszczalnych przez prawo stawek. Przewidujemy, że w tym roku do kasy miasta z tytułu podatku od nieruchomości wpłynie prawie 390 mln zł. Nie przewidujemy wprowadzania żadnych kontrowersyjnych podatków.

4 stycznia br. został uchwalony nowy budżet miasta. Krakowska prasa pisała, że „przegrał Pan budżetowe starcie”, ponieważ wbrew Pańskiemu stanowisku, radni PO przesunęli ok. 63 mln zł wydatków bieżących na inwestycje. Czy jednak inwestycje nie są najważniejsze dla miasta? Z tych przesuniętych środków ma zostać przebudowanych m.in. kilkadziesiąt ulic, a to wymierna i trwała korzyść dla mieszkańców.

To nie chodzi o to, że uważam wytypowane przez radnych inwestycje – remont ulic, budowę ścieżek rowerowych czy placów zabaw – za nieistotne. Wręcz przeciwnie. Każdy krakowianin, ja także, mógłby wskazać jeszcze wiele ulic, które nadawałyby się do remontu. Problem polega na tym, że trzeba tak gospodarować środkami z budżetu, by nie zaniedbać żadnej z dziedzin życia miasta. Dlatego nie zgadzam się z zabranianiem pieniędzy na bieżące remonty ulic i przekazaniem



Trzy poziomowe rondo Ofiar Katynia, fot. P. Krawczyk, UMK

ich na jedną konkretną ulicę, ponieważ oznacza to, że po zimie nie będzie za co załatać dróg w mieście. Nie zgadzam się, by rezygnować z estetyki miasta, czyli ze środków na sprzątnięcie ulic, oświetlenie, pielęgnację zieleni, która będzie musiała być wykonywana w ograniczonym zakresie. Nikt nie będzie pamiętał, że jedna ulica została wyremontowana, skoro zaniedbane i brudne ulice będą raziły mieszkańców i turystów. Nie zgadzam się też z szukaniem oszczędności w kulturze i promocji. Przecież mówi się, że Kraków żyje ze swojego wizerunku. Pamiętajmy o tym!

Duże miasta, aby się rozwijać, muszą inwestować. Jakie są priorytety inwestycyjne Krakowa w tym roku i w dłuższej perspektywie – w ciągu najbliższych kilku lat?

Zależy mi szczególnie na inwestycjach, dzięki którym łatwiej się będzie żyło mieszkańcom. Chodzi tu przede wszystkim o zadania dotyczące transportu i komunikacji. Chcemy w dalszym ciągu rozwijać system Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. W tym roku ostatecznie zakończymy budowę linii tramwajowej do os. Ruczaj. Przed nami modernizacja trasy do Nowej Huty, na odcinku od ronda Mogińskiego do placu Centralnego, a także budowa linii tramwajowej ul. Lipska – ul. Wielicka. Na te inwestycje chcemy pozyskać środki unijne.

Zabiegamy też o inwestycje drogowe – w dalszym ciągu na pierwszym planie jest dokończenie wschodniej obwodnicy. Liczę, że rząd w końcu zdecyduje się na realizację przygotowanej i posiadającej pozwolenie na budowę inwestycji. Zależy nam także na rozpoczęciu budowy kolejnych fragmentów trzeciej obwodnicy Krakowa.

Nie zapominamy też o inwestycjach, które mają potwierdzić metropolitalność Krakowa. Mowa tu szczególnie o realizowanych obecnie Centrum Kongresowym ICE i Hali Widowiskowo-Sportowej w Czyżynach – oba te nowoczesne obiekty uruchomione będą w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat.

Kraków czerpie coraz większe dochody z organizacji kongresów. Mógłby ubiegać się o miano głównego w Polsce ośrodka kongresowego, gdyby nie opieszałość w realizacji inwestycji tego typu, w tym przede wszystkim Centrum Kongresowego – International Conferencing and Entertainment (ICE). Czy można przyspieszyć tempo budowy tych obiektów? Czy Centrum przy rondzie Grunwaldzkim będzie na miarę ambicji Krakowa pod względem wielkości, śmiałości wizji architektonicznej?

To prawda, koło ronda Grunwaldzkiego od lat 90. planowano budowę Centrum

Kongresowego, jednak jego realizacja stała się realna dopiero w 2007 r., po wyborze koncepcji gmachu. Ponieważ jest to miejsce reprezentacyjne dla Krakowa, wybraliśmy być może nieco wolniejszy, ale za to dający lepszy efekt architektoniczny sposób przygotowywania inwestycji, poprzez organizację międzynarodowego konkursu urbanistycznego. Jego zwycięzcą okazał się międzynarodowy zespół projektantów Ingarden & Ewy Architekci – Arata Isozaki & Associates. Z wyższych kondygnacji częściowo przeszklonego obiektu roztaczać się będzie widok na zakole Wisły, Wawel i Skałkę. Elewacja budynku, pokryta ceramicznymi, wapiennymi i granitowymi płytami, a także piaskowcem, utworzy charakterystyczną mozaikę, której odcienie nawiązywać będą do tradycyjnych materiałów budowlanych, używanych przez stulecia na wzgórzu wawelskim. Zaprojektowany przez międzynarodowy zespół obiekt stanie się wizytówką nowoczesnej architektury Krakowa.

Wykonawcą Centrum Kongresowego ICE jest konsorcjum Budimex SA z Warszawy – Ferrovia Agroman SA z Madrytu. Koszt prac wyceniono na ok. 317 mln zł brutto. Inwestycja otrzymała dofinansowanie z funduszy unijnych w wysokości ok. 80 mln zł. Termin zakończenia budowy to trzeci kwartał 2014 r. Oznacza to, że za trzy lata uruchomiony zostanie największy w naszym regionie obiekt kongresowo-koncertowy. Powierzchnia

użytkowa Centrum przekroczy 36 tys. m². Szacuje się, że rocznie będzie się tam mogło odbywać nawet kilkaset wydarzeń: kongresów, sympozjów, spektakli muzycznych i baletowych, koncertów muzyki popularnej i klasycznej, projekcji filmowych oraz innych imprez artystycznych o zasięgu krajowym i międzynarodowym.

Dlatego równocześnie z postępowaniami budowy prowadzone są działania promocyjne i marketingowe, których celem jest kreowanie wizerunku Krakowa jako miasta kongresów i dużych wydarzeń o międzynarodowej randze. W listopadzie 2011 r. Centrum Kongresowe ICE było promowane na targach EIBTM w Barcelonie. To jedna z najważniejszych imprez targowych w turystyce biznesowej. Podczas kilku dni na 54 spotkaniach zachęcano do skorzystania z oferty Centrum Kongresowego ICE. Już obecnie grupa organizatorów dużych kongresów interesuje się ulokowaniem swoich wydarzeń w nowym obiekcie przy rondzie Grunwaldzkim. Centrum promowano również na targach branżowych w Brukseli, Frankfurtcie i Londynie. Oferta obiektu była prezentowana podczas międzynarodowych szkoleń dla organizatorów kongresów, a także przy okazji wszystkich większych zjazdów i konferencji w Krakowie. Przypomnę, że Centrum Kongresowe ICE ma być zarządzane przez Krakowskie Biuro Festiwalowe.

Kraków należy do najlepiej skomunikowanych miast w Polsce, posiada komunikację autobusową, tramwajową, kolejową i lotniczą; powstaje też szybka kolej aglomeracyjna. Brakuje jeszcze metra, ale jest jego namiastka tzw. premetro, czyli podziemne odcinki tras tramwajowych. Czy miasto powinno budować kolejne odcinki podziemnej komunikacji, np. odcinka od Nowego Kleparza wzdłuż al. Słowackiego? A może lepiej od razu przystąpić do budowy metra, zwłaszcza że zdaniem specjalistów powinno ono powstać na kierunku wschód – zachód: z Nowej Huty, przez centrum, do Bronowic.

Kwestia budowy metra pojawia się co jakiś czas, głównie na łamach prasy. Kolej podziemna jest pewnie najlepszym rozwiązaniem komunikacyjnym, ale też najdroższym. Powiedzmy wprost – obecnie nie stać Krakowa na budowę metra. Chcemy sukcesywnie rozwijać za to komunikację szynową naziemną, choćby w postaci projektu Krakowskiego



Otwarcie linii tramwajowej do Małego Płaszowa, jesień 2010 r., fot. P. Krawczyk, UMK

Szybkiego Tramwaju. Jeśli pozwolą na to środki finansowe, będziemy chcieli, aby część linii tramwajowych w centrum i Śródmieściu prowadzona była pod ziemią, w ramach tzw. premetro.

Krakowski Szybki Tramwaj stanowi kręgosłup komunikacji zbiorowej w mieście. Jak będzie rozwijany dalej ten projekt?

Zależy nam na budowie kolejnych linii szybkiego tramwaju do istniejących i planowanych osiedli peryferyjnych Krakowa. W tym roku zakończy się budowa całej trasy tramwajowej do os. Ruczaj. Przed nami m.in. budowa linii szybkiego tramwaju do osiedli Mistrzejowice oraz Górka Narodowa. Szybki tramwaj ma być atrakcyjną alternatywą nie tylko dla mieszkańców osiedli krakowskich, ale też osób spoza miasta, które codziennie do Krakowa dojeżdżają do pracy. Dlatego przy pętlach peryferyjnych szybkiego tramwaju chcemy lokalizować parkingi działające w systemie park & ride.

Powstaje plan rozwoju przestrzennego Krakowa do 2050 r. Już jednak jest krytykowany za zbyt duże zagęszczenie zabudowy. Jakie są podstawowe założenia tego jeszcze ogólnego, złożonego z kilku różnych koncepcji, planu? Która koncepcja jest Panu najbliższa?

Obecnie trwają prace nad drugą częścią zmiany *Studium dla Krakowa – kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta*. Opracowuje je zespół, który tworzą uznani eksperci w dziedzinie architektury, urbanistyki, komunikacji. Każdy z członków zespołu już teraz przygotował własną wizję rozwoju Krakowa. Koncepcje mają punkty wspólne, spośród których rysują się propozycje kierunków. Najlepsze rozwiązania z przedstawionych opracowań posłużą do przygotowania projektu zmiany *Studium*.

Pierwsze wspólne wnioski zespołu wskazują, że należy postawić na przekształcanie struktury miejskiej do wewnątrz, a nie dodawanie nowych terenów. Miasto nie powinno się więc rozrastać, należy zagospodarowywać istniejące przestrzenie. Historyczne centrum miasta członkowie zespołu uznali za centrum metropolii, które powinno rozwijać się w kierunku południowo-wschodnim (Kazimierz, Podgórze, Zabłocie).

Zespół uznał też, że należy wzmocnić rolę Nowej Huty – powinna stać się rejonem działalności gospodarczej opartej na wysokich technologiach i nowoczesnych usługach. Istotne będzie połączenie Nowej Huty z centrum miasta przez ulice śródmiejskie, których charakterystyczną cechą będzie obudowanie ich usługami (ul. Mogilska, al. Jana Pawła, al. Pokoju). Eksperci stawiają ponadto na wzrost roli Balic, gdzie zlokalizowane będą funkcje biznesowe, targowe i wystawiennicze.

Główne założenie polityki transportowej miasta to kontynuacja realizacji systemu transportu szynowego i drogowego oraz jego uzupełnienie poprzez budowę linii metra, szybkiego tramwaju i kolei aglomeracyjnej, a także zabezpieczenie obsługi nowych terenów inwestycyjnych transportem drogowym i budową parkingów strategicznych.

Brzegi Wisły mają być podzielone na segmenty i w zależności od ich lokalizacji zostaną albo obudowane, albo potraktowane jako park-bulwar.

Uważam, że pierwsze proponowane rozwiązania to właściwy kierunek rozwoju miasta – czekam na wstępną koncepcję i jej uszczegółowienie.

Można odnieść wrażenie, że w Polsce tylko stolica rozwija się naprawdę dynamicznie, a potem długo, długo nie ma żadnego innego miasta. W Warszawie lokuje się tak

wiele firm, że np. bardzo brakuje powierzchni biurowych, choć wciąż budowane są nowe biurowce. Czy nie ma Pan wrażenia, że Kraków jest pogrążony w marazmie, nie ściągają tu duże firmy, niewiele się zmienia, a ludzie wyjeżdżają, zamiast się osiedlać. Czy miasto opracowało wystarczający system zachęt dla inwestorów, dla firm? Co zrobić, aby nastąpiło widoczne ożywienie?

To prawda, że z Warszawą trudno konkurować, ale nie zgadzam się z tymi stwierdzeniami, bo obiektywne statystyki mówią coś innego. Niezależne dane płynące z GUS-u pokazują, że w Krakowie w porównaniu z poprzednim rokiem realnie (czyli ponad inflację) wzrosły płace. Jesteśmy drugim miastem w Polsce po Warszawie (z którą w tych kategoriach, co oczywiste, trudno konkurować) pod względem liczby wybudowanych mieszkań oraz liczby podmiotów gospodarki narodowej. Bezrobocie w Krakowie wynosi 4,6%, podczas gdy średnia dla Polski to ok. 11%. Obiektywnie więc nasze miasto się rozwija.

Jak Pan ocenia stan infrastruktury drogowej w Krakowie? Czy budowę ronda Ofiar Katynia można uznać za sukces czy raczej porażkę, biorąc pod uwagę skalę opóźnienia oddania tego obiektu do użytku? Jakie są założenia jego rozbudowy? Jakie inne inwestycje drogowe są planowane i kiedy rozpocznie się ich realizacja?

Budowę ronda Ofiar Katynia oceniam jako sukces, ponieważ inwestycja bardzo pomogła w udrożnieniu ruchu w tej części Krakowa. Oczywiście, plan był taki, by nowoczesny obiekt został oddany już wcześniej. Pamiętajmy jednak, że w 2010 r. z powodu powodzi i deszczu ucierpiały niemal wszystkie inwestycje drogowe w naszym kraju.

Co do stanu infrastruktury – wymaga on remontów, a to wiąże się z pieniędzmi, których w czasie kryzysu brakuje.

W planach jest budowa kolejnej kładki przez Wisłę. Czy miastu nie jest bardziej potrzebny duży i nowoczesny most?

Kładka przez Wisłę to nie tylko prestiż, ale i konkretna potrzeba. O tym, że takie obiekty są w naszym mieście potrzebne, dowodzi przykład pierwszej kładki między Kazimierzem a Podgórzem. Ta inwestycja doprowadziła do rozwoju zaniedbanych

dotychczas rejonów tych dwóch dzielnic, powstały kafejki, galerie artystyczne, a co za tym idzie, nowe miejsca pracy.

Jak miasto zamierza walczyć o poprawę powietrza w Krakowie? Według raportu WIOŚ za 2010 r., normy stężenia pyłu zawieszonego w powietrzu są przekroczone przez większość dni w roku. Niechlubny rekord padł na stacji pomiarowej na Alejach Trzech Wieszców, gdzie odnotowano aż 230 dni z przekroczeniami norm. Gmina obiecywała dopłaty do likwidacji pieców opalanych węglem. Po nowelizacji ustawy pieniędzy nie otrzymali mieszkańcy, którzy zlikwidowali piece w latach 2009–2011. Szans na refundację nie mają także właściciele domów, na dachach których zainstalowano kolektory słoneczne. Czy miasto ma pomysł, jak wspomóc mieszkańców w likwidowaniu źródeł niskiej emisji? Oprócz niskiej emisji z kominów budynków do wzrostu zapylenia powietrza przyczynia się komunikacja, jak zmniejszyć smog komunikacyjny?

Na początku 2012 r. wznawiliśmy program dotacji do wymiany starych pieców na proekologiczne rozwiązania grzewcze. Na ten cel mamy 1,5 mln zł. Niestety, przez ostatnie dwa lata nie mogliśmy dotować tych działań z uwagi na kwestie formalnoprawne. Niekorzystne stany jakości powietrza w Krakowie notowane są w okresie jesienno-zimowym od wielu lat, pomimo realizacji działań naprawczych jakości powietrza, wyznaczonych przez Sejmik Województwa Małopolskiego *Programem ochrony powietrza*. Główna przyczyna sezonowego pogarszania się powietrza to tzw. niska emisja – efekt spalania paliw stałych i śmieci w domowych kotłowniach i piecach oraz emisje komunikacyjne.

Jak zauważają eksperci, działania władz Krakowa – choć bardzo ważne – nie wystarczą, aby stan powietrza w Krakowie, szczególnie w okresie grzewczym, uległ zdecydowanej poprawie. Konieczna jest zmiana prawa, która pozwoliłaby na skuteczniejszą walkę z negatywnymi zjawiskami. Istniejące rozwiązania ustawowe są niewystarczające do prowadzenia działań naprawczych jakości powietrza na skalę wyznaczoną w programach ochrony powietrza, szczególnie w terenach podgórskich, z lokalizacją zabudowy

miejskiej w inwersyjnych dolinach rzek, ze słabym przewietrzaniem i dużą wilgotnością. O skuteczności przedsięwzięć w zakresie likwidacji niskiej emisji, które są priorytetem dla Krakowa, decydować będzie w dużej mierze polityka energetyczna państwa i wprowadzenie odpowiednich rozwiązań ustawowych.

Władze Krakowa wielokrotnie występowały do rządu o uwzględnienie w inicjatywach ustawodawczych koniecznych zmian regulujących zagadnienia jakości powietrza. Chodzi m.in. o zmiany w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (zakaz stosowania paliw stałych w niektórych rejonach czy obowiązek podłączenia się do miejskiej sieci grzewczej), Prawie budowlanym (konieczność poinformowania o sposobie ogrzewania po zakończeniu budowy obiektu czy możliwość kontrolowania budynków pod kątem zgodności systemu grzewczego z zapisami pozwolenia na budowę), Prawie o ruchu drogowym (tworzenie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej), a wreszcie Prawie ochrony środowiska (uszczegółowienie zapisów w zakresie zawartości uchwał sejmików województw odnośnie rodzaju i jakości paliw dopuszczonych do stosowania w gospodarstwach domowych).

Jeszcze w styczniu powinna być znana lista inwestycji, które będą realizowane w 2012 r. w ramach rządowego Programu ochrony przed powodzią w dorzeczu górnej Wisły. O kolejności realizacji inwestycji decydować ma nie tylko stopień ich przygotowania, ale przede wszystkim skala ochrony ludności i obszarów zurbanizowanych. Taka argumentacja przemawia na korzyść Krakowa. Na jak duże fundusze na ochronę przeciwpowodziową Krakowa Pan liczy? Jak zaawansowane są projekty?

Przypominam, że za ochronę przeciwpowodziową nie odpowiada samorząd miejski, tylko wojewódzki. Kraków i tak angażuje własne środki finansowe na inwestycje przeciwpowodziowe, chociażby ostatnio przy modernizacji brzegów rzeki Serafy. Z punktu widzenia bezpieczeństwa Krakowa najistotniejsze jest dokończenie budowy zapory Świnna-Poręba, a także stała modernizacja istniejących zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Nie mniej ważna jest budowa zbiorników retencyjnych i wytyczanie polderów.

Jedną z koncepcji ochrony przeciwpowodziowej zakłada

powstanie kanału ulgi (Kanał Krakowski). Pod koniec 2011 r. ogłoszono, że Kraków ma realne szanse otrzymać na tę budowę dofinansowanie z budżetu centralnego. Wcześniej wyraził Pan zamiar rezygnacji z budowy kanału ulgi, narażając się tym na zarzut ówczesnego wojewody Stanisława Kracika, że zbyt pochopnie rezygnuje Pan z rządowych pieniędzy na budowę kanału. Jakie są wady tego pomysłu? Co miałyby powstać w zmian? Projekt mają zaopiniować niezależni eksperci, a ich zdanie ma pomóc w podjęciu decyzji co do jego budowy. Czy otrzymał Pan już te opinie?

Po raz pierwszy kanał ulgi został wytyczony na mapach Krakowa w 1904 r. Według planów, miał się rozpoczynać na wysokości Przegorzała, a następnie, przez Zakrzówek i ujście Wilgi, wpadać z powrotem do Wisły. Jednak zlecone przez miasto Kraków studium wykonalności dla tej inwestycji, zrealizowane przez austriacką firmę TINA Vienna – Transport Strategies GmbH, wskazało, że budowa Kanału Krakowskiego wyłącznie z punktu widzenia polepszenia ochrony przeciwpowodziowej jest dla Krakowa nieekonomiczna. W opracowaniu można przeczytać, że kanał ulgi miałby realny wpływ na kilkudziesięciocentymetrowe obniżenie poziomu zwierciadła Wisły jedynie na przebiegu między jego wlotem a ujściem, tj. na odcinku od Przegorzała do ujścia rzeki Wilgi. Tymczasem studiując *Plan obszarów zalewania i ewakuacji*, opracowany przez Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Krakowa, można stwierdzić, że zagrożone obecnie powodzią obszary w pobliżu kanału stanowią jedynie część całego dotkniętego terenu. Tezy zawarte w studium wykonalności potwierdzone zostały także w tzw. koreferacie (recenzji) do opracowania przygotowanego przez Austriaków.

Trzeba pamiętać, że projektanci kanału przed ponad stu laty wytyczyli jego bieg poza granicami miasta. Od tego czasu Kraków się rozrósł i obecnie jest to praktycznie jego centrum. Osobiście mam poważne wątpliwości, czy wprowadzanie do miasta kilku kilometrów rzeki jest rzeczywiście sposobem na ochronę przed powodzią. Dodatkowo należy pamiętać, że budowa kanału ulgi to olbrzymi koszt, który warto ponieść, ale na inne



Widok z lotu ptaka na wjazd do parkingu podziemnego przy placu na Groblach – pierwszej inwestycji zrealizowanej w Krakowie w formule PPP, fot. P. Krawczyk, UMK

zabezpieczenia przeciwpowodziowe. Co równie istotne w przypadku podejmowania decyzji o przekopaniu przez Kraków kanału, takie przedsięwzięcie w dzisiejszych realiach niesłoby olbrzymie koszty społeczne, nie mówiąc już o konieczności wyburzenia kilkudziesięciu budynków mieszkalnych. Warto też pamiętać, że kanał ulgi mógłby utrudnić realizację kilku ważnych dla rozwoju miasta inwestycji, chociażby Trasy Pychowickiej.

Mimo obiekcji zgłaszanych przez samorządowców, w rządowym *Programie ochrony przed powodzią w dorzeczu górnej Wisły* nadal ta inwestycja figuruje. Na szczęście, w dokumencie wymieniane są też propozycje alternatywnych – w stosunku do kanału ulgi – rozwiązań przeciwpowodziowych. To chociażby budowa polderów czy tzw. mała retencja. Dlatego zarezerwowaną na kanał ulgi kwotę ponad 1 mld zł Kraków proponuje przeznaczyć na alternatywne zabezpieczenia. Poza wymienianymi już polderami i zbiornikami retencyjnymi postuluje się podwyższenie wałów, renowację przepustów.

Czy ma sens modernizacja stadionu Wisły kosztem aż 127,6 mln zł w 2011 r., skoro w Krakowie nie zostanie rozegrany ani jeden mecz Euro 2012?

Decyzja o rozbudowie stadionu Wisły podejmowana była wtedy, gdy Kraków był jednym z kandydatów do organizacji Euro 2012, a nawet jednym z liderów przygotowań. Dlatego decyzja UEFA z 2009 r., choćby nie wiem, jak krzywdząca dla Krakowa, nie mogła wstrzymać budowy stadionu. Proszę jednak zauważyć, że aż trzy drużyny

narodowe wybrały Kraków na swoją bazę pobytową w czasie mistrzostw. Będę u nas gościć Holendrzy, Anglicy i Włosi. To ewenement w historii mistrzostw. Na stadionie Wisły będą trenować Holendrzy. Jestem przekonany, że wybrali Kraków nie tylko dlatego, że jesteśmy – jak mówią badania – najbardziej znanym polskim miastem, szczytującym się zabytkami, ale też – a może przede wszystkim – że mogliśmy im zaoferować odpowiednie obiekty sportowe, hotele itd. Wraz ze sportowcami do Krakowa przyjadą dziennikarze, a także kibice. Nie będą oni przecież cały czas koczować pod stadionem. Pójdą do naszych restauracji, kawiarni, zrobią zakupy w naszych sklepach, być może zwiedzą także zabytki i muzea. Miasto zyska rozgłos, a mieszkańcy żyjący z turystów – pieniądze.

Tytułem podsumowania, na realizacji których inwestycji zależy Panu najbardziej w 2012 r., jak bardzo zmienią one Kraków?

Jak już wspominałem, wśród najważniejszych zadań w tym roku jest kontynuacja budowy szybkiego tramwaju na Ruczaj, co jest niezwykle ważne zarówno dla mieszkańców tego osiedla, jak i studentów Uniwersytetu Jagiellońskiego. Uważnie będę także przyglądał się postępowi prac na budowie Centrum Kongresowego ICE oraz Hali Widowiskowo-Sportowej w Czyżynach. Kraków, by móc konkurować z innymi wielkimi miastami w przyciąganiu ważnych wydarzeń, nie tylko sportowych, ale też artystycznych czy naukowych, potrzebuje tych obiektów. I na nie zasługuje.

Dziękuję za rozmowę.

Patronat medialny

WWW.KRAKOW.PL

Nowoczesne
Budownictwo
Inżynieryjne
www.nbi.com.pl
Od 7 lat o usłudze piszemy z pasją!

budownictwo
inżynieryjne.pl
Twój portal krakowski!



Katedra Infrastruktury i Ekorozwoju
Politechniki Rzeszowskiej im. Ignacego Łukasiewicza

oraz

Wydawnictwo
Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

zapraszają przedstawicieli środowiska naukowego, firmy branży
komunalnej, projektantów i inwestorów na

III Międzynarodową Konferencję Naukowo-Techniczną

INFRAEKO 2012

INFRASTRUKTURA KOMUNALNA i GOSPODARKA WODNA

31 maja – 1 czerwca 2012 roku w Krakowie

Patronat honorowy



Minister
Infrastruktury



Minister
Środowiska



Prezydent
Miasta
Krakowa



Przewodniczący
Rady Miasta
Krakowa



Miejskie Przedsiębiorstwo
Wodociągów i Kanalizacji SA
w Krakowie

Komitet Inżynierii Środowiska
Polskiej Akademii Nauk



Prezydent Miasta
Rzeszowa



Stowarzyszenie Polskich
Wynalazców i Racjonalizatorów



Naczelna Organizacja
Techniczna

Komitet honorowy



prof. dr hab. inż. Antoni TAJDUŚ
Rektor Akademii
Górnictwo-Hutniczej
im. Stanisława Staszica w Krakowie



prof. dr hab. inż.
Andrzej SOBKOWIAK
Rektor
Politechniki Rzeszowskiej



prof. dr hab. inż.
Tadeusz WIĘCKOWSKI
Rektor Politechniki
Wrocławskiej



www.infraeko.prz.edu.pl

Obrady konferencji odbędą się w reprezentacyjnych salach Pałacu Wielopolskich w Krakowie, gdzie ma siedzibę Urząd Miasta Krakowa.

TEMATYKA KONFERENCJI

- nowoczesne technologie budowy i odnowy infrastruktury technicznej
- odwodnienie terenów i zagospodarowanie wód opadowych
- ochrona przeciwpowodziowa
- nowoczesne urządzenia i uzbrojenie systemów komunalnych
- rozwój zrównoważonej infrastruktury miast
- ochrona środowiska przed zagrożeniami pochodzącymi od systemów komunalnych
- zagadnienia prawne i procedury przetargowe
- ocena oddziaływania systemów kanalizacyjnych na ekosystemy wodne
- monitoring, sterowanie i zarządzanie systemami komunalnymi
- ocena i prognozowanie stanu technicznego infrastruktury sieciowej
- bezwykopowe metody budowy i odnowy sieci

KONKURS INFRAEKO

Zapraszamy wszystkie firmy biorące udział w III Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej INFRAEKO 2012 do udziału w konkursie promującym innowacje z zakresu projektowania, budowy, eksploatacji i modernizacji urządzeń i obiektów infrastruktury komunalnej miast oraz gospodarki wodnej.

Konkurs odbędzie się w następujących kategoriach:

- najlepszy produkt i technologia
- najlepsze wdrożenie i zrealizowana inwestycja

Przewiduje się przyznanie statuetek:

- Nagroda Uczestników Konferencji INFRAEKO 2012
- Nagroda Komitetu Naukowego Konferencji INFRAEKO 2012
- Nagroda Patronów Medialnych Konferencji INFRAEKO 2012

