

DRUK NR

171

KANCELARIA RADY MIASTA KRAKOWA SEKRETARIAT	
wpłynęło dnia:	2019 -02- 18
Nr	9230
Podpis	7

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KRAKOWA
z dnia 2019 roku
w sprawie konsultacji w przedmiocie Trasy Pychowickiej**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2018 r. poz. 994, 1000, 1349 i 1432 i 2500) Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do przeprowadzenia konsultacji przedprojektowych Trasy Pychowickiej opisanych w kolejnych paragrafach, które będą uwzględniały postanowienia Uchwały nr XXXVII/626/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 lutego 2016 w sprawie ustalenia kierunków działań dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczącej parametrów i wykonania Tras Łagiewnickiej, Pychowickiej oraz Zwierzynieckiej.

§ 2. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do wyznaczenia na bazie opinii ekspertów oraz konsultacji optymalnego formatu Trasy Pychowickiej zapewniającego:

- zgodność z Planem Ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego,
- brak kolizji z ewentualnym przebiegiem Kanału Krakowskiego,
- uwzględnienie planów Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w zakresie organizacji żeglugi w tym rejonie,
- uwzględnienie potrzeb i oczekiwań mieszkańców,
- zapewnienie ciągłości korytarzy ekologicznych Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego.

§ 3. 1. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do przeprowadzenia konsultacji do dnia 30 września 2019 pod warunkiem uchwalenia przez Sejmik Województwa Małopolskiego Planu Ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego przed 31 maja 2019.

2. W przypadku uchwalenia przez Sejmik Województwa Małopolskiego Planu Ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego po 31 maja 2019, zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do wydłużenia terminu konsultacji o okres 4 miesięcy od dnia przyjęcia przez Sejmik Planu Ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego.

3. W przypadku nie uchwalenia przez Sejmik Województwa Małopolskiego Planu Ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego do 31 sierpnia 2019, zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do ustanowienia terminu konsultacji do 30 listopada 2019 i uwzględnienia w procesie konsultacji projektu Planu Ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego w wersji przedstawionej przez Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Małopolskiego.

1

ms

§ 4. 1. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do powołania Rady Konsultacyjnej Trasy Pychowickiej (dalej skrótkowo: Rada Konsultacyjna) jako organu doradczego Prezydenta Miasta Krakowa o charakterze eksperckiego zespołu zadaniowego, w skład której wchodzić będą:

- przedstawiciele mieszkańców,
- radni Miasta Krakowa,
- członkowie wszystkich Rad Dzielnic Miasta Krakowa zainteresowanych pracą w Radzie Konsultacyjnej (maksymalnie jednego, w szczególnie uzasadnionych przypadkach dwóch z każdej dzielnicy),
- przedstawiciel Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Małopolskiego,
- przedstawiciel Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej,
- przedstawiciel Zarządu Zieleni Miejskiej,
- przedstawiciel spółki Trasa Łagiewnicka,
- przedstawiciele Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Zarządu Transportu Publicznego i innych jednostek miejskich,
- przedstawiciele organizacji ekologicznych,
- przedstawiciele organizacji i inicjatyw nieformalnych zrzeszających kierowców,
- architekci krajobrazu, urbaniści,
- przedstawiciele krakowskich uczelni wyższych, autorytetów naukowych i społecznych.

2. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do ustalenia osobowego składu Rady Konsultacyjnej we współpracy z Komisją Dialogu Obywatelskiego Rady Miasta Krakowa.

§ 5. Niezależnie od posiedzeń Rady Konsultacyjnej i równoległe do nich, zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do zorganizowania konsultacji społecznych, polegających na szeregu spotkań z mieszkańcami, podczas których przedstawione zostaną pomysły i założenia dotyczące Trasy Pychowickiej, oraz zebrane zostaną uwagi i opinie mieszkańców w tej kwestii.

§ 6. 1. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do zobowiązania Rady Konsultacyjnej Trasy Pychowickiej do zebrania i zaopiniowania wniosków mieszkańców zebranych podczas konsultacji społecznych oraz poddania ich ocenie eksperckiej, w zakresie swoich kompetencji i wiedzy poszczególnych członków Rady.

2. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do zapewnienia jawności i dostępności dla mieszkańców posiedzeń Rady Konsultacyjnej. Przede wszystkim mieszkańcy będą zawiadamiani o posiedzeniach w sposób umożliwiający dotarcie z tą informacją do szerokiego grona odbiorców. Mieszkańcy będą mogli zabierać głos na posiedzeniach Rady Konsultacyjnej i formułować wnioski, odnotowane w protokole z posiedzeń.

3. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do wyznaczenia Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa jako osoby odpowiedzialnej za organizację pierwszego posiedzenia Rady Konsultacyjnej,

§ 7. 1 Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Krakowa do nakazania Radzie Konsultacyjnej stworzenia raportu, który na podstawie przeprowadzonych analiz, dyskusji i ekspertyz, wskaże optymalny wariant poprowadzenia Trasy Pychowickiej, zgodny z oczekiwaniami mieszkańców i spójny z celami ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego,

polityką żeglugową, rozsądnym gospodarowaniem środkami budżetowymi, zbalansowaniem potrzeb i oczekiwań kierowców, pieszych i rowerzystów, zasadami zrównoważonego transportu oraz unikaniem możliwych sytuacji konfliktowych.

2. Raport, o którym mowa w ust. 1 zostanie stworzony do 31 marca 2020 roku.

3. Raport zostanie poddany pod dyskusję w komisjach i sesji Rady Miasta Krakowa.

4. Raport będzie zawierał przede wszystkim informacje, czy trasa zostanie poprowadzona w tunelu oraz które tereny zielone muszą zostać zachowane podczas budowy trasy.

§ 8. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 9. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

W imieniu klubu rodzynki
„Klub dla Mieszkańców”

Michał Cybulski,

przewodniczący klubu

CMR

UZASADNIENIE

Budowa Tras Łagiewnickiej i Pychowickiej od początku budzi olbrzymie kontrowersje wśród mieszkańców i ekspertów. O ile niemal nikt nie kwestionuje samej zasadności powstania trasy odciażającej Aleje Trzech Wieszców, to powszechnie krytykowana jest kolejność budowy tras i ich koszt. Budżet ma swoje ograniczenia, dlatego decydując się na wydanie kilku miliardów złotych na budowę Trzeciej Obwodnicy robimy to kosztem odłożenia w czasie innych niezwykle potrzebnych inwestycji transportowych, takich jak tunele tramwajowe w centrum miasta, nowe linie tramwajowe (np. na Azory, wzdłuż Stella-Sawickiego), budowę przystanków kolei miejskiej na Małej i Dużej Obwodnicy, budowę chodników i kanalizacji na obszarach peryferyjnych, sieci dróg rowerowych w całym mieście, czy też postulowanego od dawna zwiększenia środków dla Rad Dzielnic.

Podczas podejmowania decyzji o przystąpieniu do budowy Trasy Łagiewnickiej i Pychowickiej kilka lat temu zabrakło rzetelnej debaty publicznej nad priorytetami wydatkowania środków budżetowych. Mieszkańcy nie mieli okazji do wypowiedzenia się, czy w pierwszej kolejności należy domknąć Trzecią Obwodnicę a inwestycje w tunele tramwajowe i kolej miejską zrealizować dopiero po 2030 roku, czy odwrotnie. Zignorowano również opinie ekspertów, którzy proponowali, by domknięcie III obwodnicy zacząć od budowy Trasy Zwierzynieckiej wraz ze skierowaniem jej na Most Zwierzyniecki. Takie rozwiązanie pozwoliłoby stworzyć alternatywę dla przejazdu przez Aleje Trzech Wieszców w sposób znacznie tańszy i szybszy, niż w przypadku rozpoczęcia budowy trasy od jej najmniej potrzebnego fragmentu. Trasy Łagiewnicka i Pychowicka same w sobie nie rozwiązują problemu ominięcia Alej, mimo wydania na ten cel kilku miliardów złotych, które mogły pójść na podziemny transport szynowy zgodnie z realizacją postanowień referendalnych.

Budowa Trasy Łagiewnickiej i sposób jej procedowania – w pośpiechu, bez należytego wysłuchania opinii mieszkańców i ekspertów naraziła budżet miasta na olbrzymie zadłużenie: trasę będziemy spłacać aż do 2042 roku. Efektem będą wieloletnie opóźnienia w budowie podziemnych tuneli tramwajowych w centrum miasta, które powinny być priorytetem ze względu na wynik referendum z 2014 roku i potrzebę ograniczania ruchu samochodowego poprzez zapewnienie sprawnej komunikacji szynowej. Co więcej, procedując Trasę Łagiewnicką władze miasta kompletnie zignorowały opinie mieszkańców Łagiewnik oraz ekspertów wyrażone podczas spotkania, zorganizowanego na początku 2016 roku. Zlekceważone zostały również postanowienia uchwały nr XXXVII/626/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 lutego 2016 w sprawie ustalenia kierunków działań dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczącej parametrów i wykonania Tras Łagiewnickiej, Pychowickiej oraz Zwierzynieckiej. Przykładem działania wbrew mieszkańcom była także wycinka zabytkowego dębu Jacek, mimo publicznej obietnicy zachowania lub przeniesienia tego cennego drzewa. Taki sposób działania spółki Trasa Łagiewnicka jest nie do przyjęcia i wyciągając wnioski z przeszłości, nie powinniśmy dopuścić do powtórzenia tych błędów podczas procedowania projektu Trasy Pychowickiej.

Zgodnie z wypracowanym na przełomie 2015 i 2016 roku kompromisem pomiędzy urzędnikami a mieszkańcami, postanowiono iż Trasa Pychowicka powstanie w tunelu wraz z przeprawą tunelową pod Wisłą. Jak informowały media powołując się na opinie ekspertów,

wariant ten niekoniecznie będzie droższy od wariantu nadziemnego. Pozwoli on zachować cenne tereny Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego, w tym okolice postulowanego użytku ekologicznego „Jaskinia Wiśłana” i Lasu Łęgowego w Przegorzałach. Są to jedne z najcenniejszych i najpiękniejszych terenów przyrodniczych Krakowa, nazywane „Krakowską Amazonką”. Ich przecięcie ruchliwą trasą na estakadach będzie stało w sprzeczności z zasadami, dla których powołano Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy i może wywołać międzynarodowy skandal podobny do sprawy Doliny Rospudy. Należy nadmienić, że w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej Trasy Pychowickiej znajduje się unikalny w ogólnopolskiej skali Park Skały Twardowskiego wraz z planowanym Parkiem Zakrzówek, na powstanie którego wydamy kilkadziesiąt milionów złotych. Oba parki są niezwykle cenne dzięki ich dzikiemu charakterowi – jest to oaza spokoju niedaleko centrum miasta, pozwalająca się wyciszyć i poczuć niemal jak w górach. Ze wzgórz Skały Twardowskiego rozpościera się piękny widok na leżącą poniżej Dolinę Wisły wraz ze wspomnianą już „Krakowską Amazonką” (Las Łęgowy w Przegorzałach) i Lasem Wolskim. Tymczasem budowa Trasy Pychowickiej w wariantcie naziemnym doprowadzi do zniszczenia tego widoku, a najcenniejsze tereny rekreacyjne Krakowa zostaną rozcięte na pół trasą drogową mocno ingerującą w otoczenie i generującą hałas, czego można uniknąć projektując tę trasę mądrze, zgodnie z wolą mieszkańców i opiniami ekspertów.

Jak informowały pod koniec stycznia lokalne media spółka Trasa Łagiewnicka na przełomie marca i kwietnia ma ogłosić przetarg na przygotowanie projektu przebiegu trasy, dlatego koniecznym jest podjęcie uchwały, która spowoduje, że projekty będą przygotowane po wypracowanym w szerokim gronie kompromisie. Budowa Trasy Pychowickiej rozpocznie się dopiero za kilka lat, około 2023-25 roku, dlatego nieuzasadniony jest pośpiech w konsultowaniu tak kosztownej inwestycji. Proces konsultacji Trasy Pychowickiej wymaga poważnego potraktowania i spokojnego, rzetelnego wysłuchania wszystkich opinii oraz wypracowania optymalnego rozwiązania. Szerokie konsultacje Trasy są potrzebne ze względu na elementarny szacunek dla mieszkańców Krakowa. Są także konieczne, aby uniknąć marnotrawstwa środków publicznych w przypadku przygotowania projektu bez uwzględnienia możliwej kolizji z Planem Ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego czy rządowymi planami dotyczącymi budowy Kanału Krakowskiego. Bez wydłużenia terminu i zakresu konsultacji narażamy się na protesty i zaskarżenie przebiegu trasy, czego efektem będzie konieczność wydania dodatkowych środków i opóźnienie tej inwestycji, którego można uniknąć przygotowując projekt porządnie, w oparciu o rzeczową dyskusję i analizy.

W imieniu klubu „Kudwa”
dla Mieszkańców

Michał Cylich
przewodniczący klubu