



Dwie megainwestycje na wspólnym posiedzeniu dwóch komisji

2025-10-08

Poniedziałkowe połączone posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Planowania Przestrzennego było wypełnione burzliwymi dyskusjami. Radni rozprawiali się z wizją metra, a przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad po raz kolejny odłożyli prezentację wariantów trasy S7 do Myślenic.

Metro i jego koszty

Plany budowy metra w Krakowie, prezentowane przez prezydenta Aleksandra Misza jako inwestycja za 14-15 miliardów złotych, spotkały się z krytyką części radnych opozycji. Michał Starobrat z klubu radnych Kraków dla Mieszkańców, przywoływał dane z innych miast. Według radnego, porównanie z Londynem i Warszawą pokazuje całkowicie inny obraz finansowy przedsięwzięcia. W stolicy Wielkiej Brytanii niespełna dwudziestokilometrowy odcinek metra pochłonął równowartość około 70 miliardów złotych, podczas gdy w Warszawie koszt jednego kilometra sięgnął niemal 2 miliardów złotych. Krakowska trasa ma przebiegać częściowo w tunelu i pod Wisłą, co według Starobrata oznacza, że rzeczywiste koszty mogą być co najmniej dwukrotnie wyższe od zapowiedzi urzędu.

W odpowiedzi otrzymał informację, że duża część inwestycji ma być prowadzona poprzez finansowanie z udziałem partnerów prywatnych, czyli model partnerstw publiczno-prywatnego (PPP).

Bieńczyce i Mistrzejowice pominięte

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Krakowa Michał Drewnicki z PiS zwrócił uwagę na inny problem – zaproponowana trasa pomija znaczące obszary miasta. Bieńczyce, większą część Mistrzejowic i Wzgórza Krzesławickie – gęsto zaludnione dzielnice – nie znajdują się w zasięgu planowanej linii metra.

Odpowiadający na zarzuty zastępca prezydenta Stanisław Mazur przytaczał argumenty o efektywności i potokach pasażerskich. Podkreślał, że trasa została opracowana przez specjalistów i jest optymalna z perspektywy całego miasta. Przywołał słowa prezydenta Józefa Dietla z 1870 roku, który przekonywał radnych do budowy wodociągów, zapewniając, że koszty przeminą, a korzyści będą wieczne.

Maria Wojtacha, Dyrektor Departamentu Komunalnego Urzędu Miasta Krakowa zapowiedziała, że miasto do końca roku przedstawi rekomendację dotyczącą formy organizacyjnej i finansowej projektu. Ogłoszenie przetargu planowane jest na 2030 rok, a sama budowa ma potrwać pięć lat.

Co z wariantami S7?

Równie gorąco było podczas dyskusji o budowie drogi ekspresowej S7 między Krakowem a Myślenicami. Radni oczekiwali konkretów od przedstawicieli GDDKiA, ale zamiast tego usłyszeli kolejną zapowiedź odroczenia prezentacji wariantów.



Dyrektor małopolskiego oddziału GDDKiA Maciej Ostrowski poinformował, że warianty przebiegu nowej drogi zostaną przedstawione dopiero w IV kwartale, czyli w listopadzie. To już kolejne przesunięcie terminu – pierwotnie prezentacja miała odbyć się pod koniec czerwca.

Przedstawiciel GDDKiA zapowiedział, że zaprezentowanych zostanie więcej niż trzy warianty przebiegu drogi ekspresowej. Potwierdził też, że przygotowywana dokumentacja uwzględnia możliwość budowy linii kolejowej między Krakowem a Myślenicami.

Czy grozi nam paraliż komunikacyjny?

Posel Andrzej Adamczyk, były minister infrastruktury krytykował przeciąganie decyzji o przebiegu S7 i zapowiedział interwencję w sejmie. Adamczyk podkreślał, że zwlekanie z decyzją uderza w mieszkańców południa Krakowa i okolicznych gmin, którzy żyją w niepewności co do przyszłości swoich nieruchomości. Według posła ludzie muszą mieć poczucie stabilności, by móc planować inwestycje w domy i życie rodzinne.

Według ekspertów, w 2035 roku trasa Kraków-Myślenice może być w godzinach szczytu całkowicie nieprzejezdna. Andrzej Adamczyk przypomniał też o gwałtownie rosnącym ruchu na południowej obwodnicy Krakowa – dziś przez węzeł A4 przejeżdża ponad 86 tysięcy pojazdów na dobę, a prognozy na lata 2030-2032 mówią o przekroczeniu 100 tysięcy. Radny Grzegorz Stawowy, zwrócił się do posła Andrzeja Adamczyka: - Osiem lat był pan ministrem, wykonał pan kawał dobrej roboty, ale to się panu nie udało, jeżeli chodzi o pomysł włączenia S7 do Krakowa. To była decyzja polityczna. W wyniku analiz wskazywano, że wiele samochodów w kierunku Tatr jedzie ze Śląska. Był pomysł na dużą obwodnicę Krakowa i wyznaczenie przejazdu w stronę Zakopanego od Morawicy. Pan podjął decyzję, że tak nie będzie, bo nie godzili się na to przedstawiciele gmin z tego rejonu. Inżynierskie wywody, że Kraków musi mieć takie kukułcze jajo zostały podane przez pana, a warianty zewnętrzne zostały odrzucone z przyczyn politycznych. Przychodzi pan i mówi, że się źle dzieje, ale pan to zaczął. To pan wpakował tę drogę do Krakowa – tłumaczył radny.

Dyrektor Maciej Ostrowski przypomniał, że przeciwko różnym wariantom przebiegu drogi stanowiska przyjęły nie tylko Kraków, ale też gminy: Wieliczka, Świątniki Górne, Siepraw, Mogilany i Myślenice. Zapewnił, że nowy przebieg uwzględni wiele uwag samorządów.

Czekanie na przełom

Poniedziałkowe posiedzenie zakończyło się bez przełomowych decyzji. Mieszkańcy Krakowa i okolic będą musieli uzbroić się w cierpliwość – na konkretne informacje o S7 przyjdzie poczekać do listopada, a metro pozostaje na etapie planowania.