



## Budowa linii KST do Górki Narodowej: polemika z artykułem w Dzienniku Polskim

2021-07-06

**Pierwsza rocznica budowy linii KST do Górki Narodowej i wizyta na placu budowy zorganizowana przez Zarząd Inwestycji Miejskich stała się okazją do publikacji w Dzienniku Polskim artykułu autorstwa Piotra Tymczaka „Końcowa pętla została zaplanowana na skażonej ziemi”. Oprócz opisu samej inwestycji i stanu po roku budowy, w materiale znalazły się niestety nieprawdziwe tezy i wypowiedzi, które wymagają rzetelnego wyjaśnienia.**

Już sam tytuł artykułu sugeruje, że Miasto, z pełną świadomością, zaplanowało pętlę końcową na Górce Narodowej na skażonym terenie. Nic bardziej mylnego. Dla przypomnienia: w trakcie przygotowywania koncepcji przebiegu połączenia tramwajowego do Górki Narodowej żadne z przeprowadzonych wówczas wrywkowych badań gruntu nie wskazywało na tak duże zanieczyszczenie w rejonie pętli końcowej. Dopiero około 2018 roku, w trakcie przygotowywania dokumentacji projektowej przez wyłonionego w 2017 roku wykonawcę, przeprowadzone zostały kompleksowe badania całego terenu, na którym miała być realizowana inwestycja. To z tych badań wynika, że część terenu przy końcówce linii jest zanieczyszczona – głównie substancjami ropopochodnymi oraz metalami ciężkimi – i musi zostać zrekultywowana. Nie jest więc prawdą sugestia, jakoby Miasto świadomie projektowało część inwestycji na skażonej ziemi.

Autor artykułu próbuje też wyjaśnić podstawy prawne pozwalające na rozpoczęcie inwestycji. Niestety i tym razem wyjaśnienie to nie jest wolne od uproszczeń wprowadzających w błąd czytelnika. Otóż, inwestor czyli Gmina Kraków reprezentowana przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie, mogła rozpocząć realizację zadania na podstawie wydanej przez Prezydenta Miasta Krakowa w czerwcu 2020 roku decyzji ZRID opatrzonej rygiem natychmiastowej wykonalności. To właśnie ten rygor pozwalał na przysłowiowe wbicie pierwszej łopaty przy tak oczekiwanej przez mieszkańców inwestycji. Samo wydanie decyzji ZRID, nawet z rygiem natychmiastowej wykonalności, nie oznacza jednak automatycznie, że Miasto staje się właścicielem terenu, którego dotyczy decyzja. Aby tak się stało konieczne jest zakończenie procedury odwoławczej i nadanie decyzji ZRID waloru ostateczności. Postępowanie prowadzi Małopolski Urząd Wojewódzki, z którym inwestor jest w stałym kontakcie. Powinno ono zakończyć się w najbliższych tygodniach. Ostateczna decyzja sprawi, że Gmina Kraków formalnie stanie się właścicielem nieruchomości, a poprzedni właściciele dostaną odszkodowanie. A co najważniejsze, Zarząd Inwestycji Miejskich będzie mógł wreszcie rozpocząć działania związane z remediacją zanieczyszczonego terenu.

W artykule red. Tymczaka pojawiają się też zapowiedzi opóźnień w realizacji tego zadania. Na dziś, po pierwszym roku realizacji inwestycji, sugerowanie, że termin zakończenia zadania zaplanowany na grudzień 2022 roku ulegnie wydłużeniu jest sporym nadużyciem. Oczywiście, w przypadku tak skomplikowanego procesu, jakim jest budowa linii tramwajowej o długości około 5,5 km wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą, w mocno zurbanizowanym terenie, może dojść do opóźnień. Jednak na dziś nie ma o tym mowy.

W treści artykułu pojawia się też stwierdzenie, jakoby władze Miasta obiecywały, że nowa linia powstanie w 2017 roku. To zwykła nieprawda. Fakty są takie: w maju 2017 roku podpisano umowę z Wykonawcą na realizację zadania w formule „zaprojektuj i wybuduj”, którego zadaniem było najpierw przygotowanie dokumentacji projektowej, uzyskanie zgód na budowę, a



następnie sama realizacja zadania.

Na koniec nie sposób nie odnieść się do przytoczonej w artykule wypowiedzi radnego Michała Drewnickiego. Od osoby wykształconej, piastującej tak odpowiedzialną funkcję, jaką jest stanowisko wiceprzewodniczącego Rady Miasta Krakowa, należy wymagać choćby elementarnej wiedzy na temat procesu inwestycyjnego. Szczególnie wiedzy na temat tego, że rozpoczęcie działań inwestycyjnych, w tym przypadku linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, musi być usankcjonowane prawnie. I tak jest w tym przypadku. Gmina posiada decyzję ZRID z rygorem natychmiastowej wykonalności, co jest podstawą prawną do rozpoczęcia prac w terenie. Tymczasem radny Michał Drewnicki, w wypowiedzi udzielonej Dziennikowi Polskiemu twierdzi, że Miasto nie miało wszystkich zgód na realizację inwestycji tramwajowej na Górkę Narodową. Sugestia jakoby Miasto działało niezgodnie z prawem, to nic innego jak narażenie na szwank interesów i dobrego imienia Gminy Kraków, którą pan Michał Drewnicki - jako radny i wiceprzewodniczący RMK - reprezentuje. Nadużyciem jest również sugestia, która również znalazła się w cytowanej wypowiedzi udzielonej przez radnego Michała Drewnickiego o szukaniu winnych przez Miasto, czytaj: zrzucaniu winy na innych (winnych czego? to już nie pada w wypowiedzi). Skąd w ogóle taki pomysł, tego nie wiemy. Wiemy natomiast i wielokrotnie to podkreślaliśmy, że współpraca z różnymi podmiotami na różnych etapach realizacji tego zadania układa się dobrze, szczególnie ze służbami Wojewody Małopolskiego, które wykazują się dużą przychylnością i otwartością w relacjach z inwestorem.

Łukasz Szewczyk

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie