

Paweł Sularz

Łukasz Osmenda

Radni Miasta Krakowa

Pl. Wszystkich Świętych 3/4
Kraków

PM/OR-05
10.02.09
Z

URZĄD MIASTA KRAKOWA	
Kancelaria Magistratu	
Plac Wszystkich Świętych 3/4	
Data	2009 -02- 10 (1)
Nr	539.8432..... zał. 0.....
Pobrano opłatę skarbową zł	

Szanowny Pan

Jacek Majchrowski

Prezydent Miasta Krakowa

Interpelacja

W związku z realizacją „Studium Wykonalności dla budowy kanału ulgi zwracamy się do Pana Prezydenta z wnioskiem o zakończenie prac nad analizą zasadności tej inwestycji.

Bardzo nas cieszy deklaracja Pana Prezydenta, iż podda pod dalszą rozprawę zasadność tej inwestycji. Takie stanowisko jest wyrazem dużej roztropności i racjonalnego podejścia do tak zawiłego zagadnienia. Rozumiemy, iż ostateczna decyzja nie jest łatwa, lecz dotychczasowe doświadczenia wskazują że jest konieczna.

Wspomniany dokument dość jasno ocenia nieopłacalność budowy kanału ulgi. Czytamy w nim: „Podsumowując należy jednak stwierdzić, że budowa kanału z punktu widzenia polepszenia ochrony przeciwpowodziowej dla Krakowa jest nieekonomiczna i kontynuacja zamierzenia w odniesieniu do przebadanych wariantów nie może zostać zalecona”. Autorzy Studium zwracają uwagę, iż „biorąc pod uwagę ograniczony zakres zlecenia oraz analizowanego obszaru (zalanie wodami powierzchniowymi) oraz ze względu na obszar (Most Grunwaldzki do stopnia Kościuszko), należy stwierdzić, że w chwili obecnej budowy Kanału Krakowskiego nie można uzasadnić ani z punktu widzenia ochrony przeciwpowodziowej, ani z punktu widzenia żeglugi lokalnej, rozpatrując go pod względem gospodarczym”. Dlatego też twórcy Studium zalecają „niebudowanie Kanału Krakowskiego na podstawie aktualnie dostępnych studium i opracowań”

Finansowanie tego przedsięwzięcia jest dość problematyczne. Otóż jak podkreślają autorzy Studium „przy bliższym rozpatrzeniu poszczególnych programów, wynegocjowanych między polskimi organami a Komisją Europejską, jako źródła finansowania niniejszego projektu wchodzi w rachubę jedynie:

- polityka regionalna - ze środków przeznaczonych dla Programu Operacyjnego Małopolska, a pochodzących z Europejskiego Funduszu Rozwoju regionalnego, cel konwergencja
- transport i środowisko – ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, które z kolei pochodzą z EFRR i Funduszu Spójności”

Oba te źródła są jednak mało realne, gdyż jak czytamy w Studium „po bliższej analizie okazuje się, że w rachubę wchodzi jedynie zakres środowiskowy, a tutaj priorytet 3 „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska”, finansowany ze środków Funduszu Spójności”, ale jak przypominają autorzy Studium „nastąpiła rewizja listy indykatywnej projektów na lata 2007 – 2013, które miały być finansowane ze środków Unii Europejskiej. Na owej liście, wśród projektów rezerwowych, znajdowały się również projekty dotyczące ochrony przeciwpowodziowej aglomeracji krakowskiej, które zostały skreślone z listy (78% projektów z listy rezerwowej zostało skreślone).”

Natomiast „wsparcie finansowe projektu ze środków przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportowej jest mało realistyczne ponieważ:

- Wisła, za wyjątkiem odcinka Gdańsk – Warszawa, nie jest międzynarodową drogą wodną
- Wisła, za wyjątkiem odcinka Gdańsk – Biała Góra, nie stanowi części śródeuropejskich sieci transportowych (TEN-T)

Wsparcie finansowe projektu „Kanał Krakowski” z innych środków Unii Europejskiej jest – ze względu na aktualnie przeprowadzone przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego aktualizacje planów – mało realne. Z jednej strony dysponuje Kraków urządzeniami ochrony przeciwpowodziowej, które zostały zakwalifikowane jako „wystarczające”, z drugiej strony – kanał stanowiłby jedynie dodatkowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe i służył przede wszystkim rekreacji i spędzaniu czasu, jak również podniesieniu jakości życia na terenach położonych w sąsiedztwie. Rodzaj pozytywnych efektów budowy kanału nie kwalifikuje ich jednak jako wystarczającej podstawy dla uzyskania współfinansowania ze środków publicznych”. Oznacza to, iż właściwie nie istnieje program unijny, który dawałby możliwość sfinansowania budowy kanału ulgi.

Oczywiście można rozważać bankowe kredytowanie tej inwestycji. Niemniej jednak przy wątpliwych skutkach jej realizacji i przy obecnym zadłużeniu miasta konstrukcja ta wydaje się bezzasadna a nawet szkodliwa.

Studium jednoznacznie uznaje budowę kanału ulgi za nieopłacalne. Szokuje nas jednak fakt, iż nie odpowiada na zasadnicze pytanie w jakim stopniu zabezpiecza Kraków przed wodą 1000-letnią. Pomimo faktu, iż koszt przygotowania Studium wyniósł 2.5 mln zł nie znajdujemy w nim jednoznacznego stwierdzenia odnoszącego się do bezpieczeństwa przeciwpowodziowego Krakowa. W tej sytuacji trudno uznać, iż czynnik ekonomiczny nie determinuje dalszych losów tej inwestycji. Pamiętajmy też, iż prawo nakazuje samorządom zabezpieczyć się na wodę 200 letnią. Zatem takie inwestycje jak budowa zbiornika Swinna-Poręba, budowa i uzupełnienie wałów przeciwpowodziowych w pełni zabezpieczą Kraków na wypadek wody 500 letniej. Inwestycje te jednak są zaniedbywane nie z winy samorządu krakowskiego, co należy stanowczo podkreślić.

Nikt nie daje gwarancji, iż kanał ulgi da bezpieczeństwo krakowianom. Budowa kanału ulgi zatem nie musi oznaczać, iż Kraków zostanie uratowany przed powodzią. W kontekście analizy ekonomicznej i braku możliwości finansowania kanału ulgi zwracamy się do Pana Prezydenta z wnioskiem:

- o przygotowanie propozycji dla Rady Miasta Krakowa punktowej zmiany Studium Zagospodarowania Przestrzennego polegająca na wykreśleniu z tego dokumentu budowy kanału ulgi oraz w dalszej kolejności korekty istniejących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i uwolnienie terenów zarezerwowanych pod budowę kanału ulgi
- o nieuwzględnieniu w aktualizacji Studium Zagospodarowania Przestrzennego Kanału ulgi

Wykup terenów pod budowę kanału ulgi to koszt 1 miliarda złotych. Biorąc pod uwagę, iż właścicielom tych działek przysługuje odszkodowanie za utratę możliwości wykorzystywania tych działek zgodnie z prawem własności to dalsza ich rezerwacja pod nierealną inwestycję nie tylko wydaje się być bezzasadna lecz również naraża gminę na ogromne wydatki odszkodowawcze.

5.10.02