



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.370.2025

**Pan
Łukasz Maślona
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie działalności spółki Trasa Łagiewnicka i koncepcji Tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 14 kwietnia 2025 r. uprzejmie informuję.

Ad 1.

Zadanie dotyczące realizacji Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej wpisuje się w *Politykę Transportową Miasta Krakowa*. W opisie Celu szczegółowego I.7 *Polityki „Rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej powiązania pomiędzy obszarami miasta, a także powiązania w skali metropolitalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej”* stwierdzono, że osiągnięcie tego celu ma doprowadzić m.in. do: (...) „Zapewnienia realizacji powiązań międzydzielnicowych (m.in. poprzez budowę III obwodnicy) z jednoczesnym ograniczaniem ruchu samochodowego” (...). Zatem budowa Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej jako elementów III obwodnicy Krakowa wpisuje się w zasady polityki transportowej Miasta. Natomiast sposób realizacji poszczególnych zadań i zarządzania nimi nie mają związku z realizacją samej *Polityki*.

Ad 2.

Dokapitalizowanie spółki Trasa Łagiewnicka S.A. w roku 2023 wyniosło 83 409 000 zł i zostało przeznaczone w całości na spłatę rat kapitałowo-odsetkowych na rzecz EBI, PFR i BGK. Dokapitalizowanie spółki Trasa Łagiewnicka S.A. w roku 2024 wyniosło 49 864 000 zł i zostało przeznaczone w całości na spłatę rat kapitałowo-odsetkowych na rzecz EBI, PFR i BGK. W roku 2023 z tytułu rekompensat wpłynęły do Spółki środki w wysokości 14 769 366,15 zł, które w całości zostały przeznaczone na pokrycie kosztów utrzymania Trasy Łagiewnickiej. W roku 2024 z tytułu rekompensat wpłynęły do Spółki środki w wysokości 13 034 206,19 zł, które w całości zostały przeznaczone na pokrycie kosztów utrzymania Trasy Łagiewnickiej. Ponadto w związku z rekompensatą wynagrodzenia za rok poprzedni Spółka wystawiła faktury

korygujące in minus, co obniżyło jej wynagrodzenie danego roku o kwotę (środki zasiłyły dochody budżetowe):

- rok 2023 – 913 558,56 zł;
- rok 2024 – 1 531 400,92 zł.

Ad 3.

Średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2024 wynosiła 34 osoby w ramach 30 etatów. Podstawowymi zadaniami Spółki realizowanymi w 2024 r. były:

- utrzymanie wybudowanej w latach 2017 do 2022 r. infrastruktury, tj. Trasy Łagiewnickiej od skrzyżowania z ul. Grota-Roweckiego do skrzyżowania z ul. Beskidzką i z ul. Halszki wraz z budową odcinka linii tramwajowej od istniejącej pętli tramwajowej os. Kurdwanów do ul. Zakopiańskiej w Krakowie;
- przeprowadzenie konsultacji społecznych, opracowanie koncepcji, pozyskanie decyzji środowiskowej oraz pozyskanie innych stosownych zgód, pozwoleń, warunków, decyzji i opracowań, w tym warunków programu funkcjonalno-użytkowego w celu przygotowania udzielenia zamówienia publicznego na usługi projektowe i realizację robót budowlanych w zakresie inwestycji Trasa Pychowicka oraz Trasa Zwierzyniecka;
- budowa zawrotki w ciągu ul. Witosa (zakres rzeczowy obejmuje: ogłoszenie zamówienia publicznego na wykonanie robót budowlanych, wyłonienie wykonawcy robót budowlanych, zawarcie umowy na wykonanie robót budowlanych, wykonanie robót budowlanych).

Wynagrodzenie brutto Zarządu za 2024 r. wyniosło 1 183 tys. zł. Pozostałe narzuty i świadczenia dodatkowe wyniosły 220 924, 53 zł.

Struktura organizacyjna w latach 2017-2025 kształtowała się następująco:

- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2017 wynosiła 12 osób,
- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2018 wynosiła 14 osób,
- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2019 wynosiła 20 osób,
- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2020 wynosiła 21 osób,
- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2021 wynosiła 21 osób,
- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2022 wynosiła 25 osób,
- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2023 wynosiła 35 osób,
- średnioroczna liczba osób zatrudnionych w roku 2024 wynosiła 34 osób,
- stan zatrudnienia na dzień 11 kwietnia 2025 r. wynosi 33 osoby.

Od 2017 r. do teraz Zarząd w Spółce jest 3-osobowy na kontrakcie menedżerskim. W 2018 r. odnotowano 1 umowę zlecenie, w 2022 r. 1 umowę o dzieło.

Ad 4.

Urząd Miasta Krakowa, w wieloletniej korespondencji ze Spółką realizującą zadania inwestora przekazywał szereg zastrzeżeń do tego projektu, zarówno co do sposobu realizacji zadania, jak i uwagi o charakterze merytorycznym. Również Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie opiniował projekty oraz analizy ruchu. W pismach kierowanych w okresie 2021-2025 zarówno do spółki Trasa Łagiewnicka S.A., jak i projektanta, przekazywano uwagi oraz wątpliwości. Jako załącznik przekazuję kopie pism wytworzonych przez ZTP.

Ad 5.

Spółka powierzyła przeprowadzenie konsultacji społecznych, opracowanie koncepcji, pozyskanie decyzji środowiskowej oraz pozyskanie innych stosownych zgód, pozwoleń, warunków, decyzji i opracowań w tym warunków Programu Funkcjonalno-Użytkowego w celu przygotowania udzielenia zamówienia publicznego na usługi projektowe i realizację robót budowlanych w zakresie inwestycji Trasa Pychowicka oraz Trasa Zwierzyniecka podmiotowi wyłonięmu zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w trybie postępowania przetargowego. Wykonawcą zadania zostało Konsorcjum firm: MP Sp. z o.o., Sp. k. oraz Mosty Katowice Sp. z o.o. Na każdym etapie realizacji opracowania Spółka zapewniła należyłą weryfikację materiałów projektowych. Wszelkie uwagi zgłaszane w trakcie prowadzonych konsultacji społecznych zostały ujęte i przeanalizowane, a wnioski z nich wynikające zawarte zostały w treści *Raportu z konsultacji społecznych*. Dodatkowo dokumentacja została poddana weryfikacji i uzyskała pozytywną ocenę niezależnego Zespołu Ekspertów Politechniki Krakowskiej.

W związku z powyższym nie stwierdzono nieprawidłowości w działaniu pracowników Spółki, które uzasadniałyby zastosowanie środków dyscyplinarnych lub personalnych. Przeciwnie – działania podejmowane przez Spółkę mieściły się w granicach należytej staranności, zgodnie z pojawiającymi się uwarunkowaniami, wskazywanymi zarówno przez osoby fizyczne, jak i podmioty uczestniczące w procesie opiniowania, w tym m.in. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Spółka na bieżąco monitoruje proces przygotowania inwestycji i pozostaje otwarta na współpracę z instytucjami naukowymi, ekspertami branżowymi oraz przedstawicielami społeczności lokalnej, dbając o to, by projekt był prowadzony w sposób transparentny, rzetelny i zgodny z interesem publicznym.

Ad 6.

Dokumentacja koncepcyjna przygotowywana przez Spółkę Trasa Łagiewnicka S.A. zostanie zaktualizowana w oparciu o obowiązujące od 2023 r. uwarunkowania komunikacyjne oraz zmieniające się potrzeby społeczno-transportowe Miasta Krakowa. Podstawą modyfikacji dotychczasowych założeń będzie aktualizacja modelu ruchu dla Miasta Krakowa z 2024 r. Zgodnie ze stanowiskiem autorów modelu uwzględnia on postulaty strony społecznej, które uzyskały jednocześnie poparcie władz miejskich. Jego wdrożenie stanowi odpowiedź na dynamiczne zmiany w organizacji ruchu oraz priorytetyzację zrównoważonego transportu miejskiego. Główne nowe założenia obejmą m.in.:

- dostosowanie układu drogowego do zmienionego rozkładu natężeń ruchu w skali całego Miasta;
- zwiększenie nacisku na integrację inwestycji z infrastrukturą transportu zbiorowego;
- rewizję parametrów technicznych dla wybranych odcinków trasy;
- analizę wpływu planowanego szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego na układ komunikacyjny Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej;
- rezygnacja z uwzględnienia żeglownego wariantu Kanału Krakowskiego w zakresie przebiegu i parametrów Trasy Pychowickiej.

Dla porównania, założenia pierwotne projektu sprzed ponad dekady koncentrowały się głównie na poprawie przepustowości dla ruchu samochodowego i usprawnieniu połączeń

pomiędzy południowo-zachodnimi dzielnicami Krakowa. Ówczesne opracowanie nie obejmowało aktualnych wyzwań w zakresie mobilności miejskiej, takich jak integracja z transportem szynowym czy potrzeby wynikające z polityki ograniczania emisji komunikacyjnej. W opracowanej obecnie koncepcji uwzględniono holistyczne podejście uwzględniające potrzeby wszystkich uczestników korzystających z transportu. Ewentualne zmiany konieczne do wprowadzenia w związku dostosowaniem do nowo opracowanego modelu ruchu będą miały na celu jedynie uaktualnienie przyjętych założeń.

Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), który stanowi załącznik do umowy Spółki Trasa Łagiewnicka z wykonawcą dokumentacji projektowej, dostępny jest pod adresem: <https://3obwodnica.krakow.pl/wp-content/uploads/2021/03/WP.271.3.20.AD-zal.-nr-1-do-SIWZ-Opis-przedmiotu-zamowienia-OPZ.pdf>. OPZ obowiązujący w chwili ogłoszenia zamówienia publicznego zawierał założenia zgodne z ówczesnym stanem prawnym i planistycznym. Obecnie elementy wymagające dostosowania dotyczą przede wszystkim:

- analizy ruchowej (zastąpionej przez nowy model z 2023 r.);
- uwarunkowań środowiskowych (aktualizowanych w związku z nowymi wytycznymi);
- integracji z systemami transportu szynowego (które pierwotnie nie były objęte zakresem analiz);
- zmiany w zakresie planowanych do realizacji inwestycji komunikacyjnych (Trasa Balicka).

Aktualizacja dokumentacji koncepcyjnej jest prowadzona z należytą starannością i zgodnie z obowiązującymi przepisami, a wszelkie zmiany mają na celu zwiększenie efektywności, funkcjonalności oraz spójności inwestycji z długofalową polityką transportową Miasta Krakowa.

Ad 7.

Spółka Trasa Łagiewnicka S.A. realizuje powierzone zadanie zgodnie z obowiązującymi założeniami planistycznymi Gminy Miejskiej Kraków oraz w oparciu o wariant inwestycyjny wybrany w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych. Aktualnie opracowywana dokumentacja przewiduje poprowadzenie układu drogowego Trasy Pychowickiej w przekroju tunelowym – poniżej poziomu koryta rzeki Wisły – co uniemożliwia bezpośrednie skomunikowanie ulicy Tynieckiej z Trasą Pychowicką. Alternatywne rozwiązanie komunikacyjne dla tej relacji zostało przewidziane poprzez istniejącą infrastrukturę drogową, tj. ulicę Norymberską.

Zgodnie ze stanowiskiem Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pana Arkadiusza Marchewki, zawartym w odpowiedzi na interpelację poselską nr 5884 z dnia 4 listopada 2024 r., przekazaną przez Posła na Sejm RP Pana Dominika Jaśkowca „Realizacja budowy kanału Krakowskiego nie będzie przedmiotem realizacji, a tym samym rezygnuje się z wykorzystania rezerwy terenowej w obszarze planowanej Trasy Pychowickiej”. Powyższe stanowisko potwierdza korespondencja Prezydenta Miasta Krakowa z Ministerstwem Infrastruktury w sprawie uwolnienia rezerwy terenu pod budowę kanału ulgi zwanego Kanałem Krakowskim. Zgodnie z treścią pisma otrzymanego z Ministerstwa Infrastruktury (znak: DGMiZS-11.60.25.2024 z 20 marca 2025 r.) budowa Kanału Krakowskiego nie została ujęta w przygotowywanych przez Ministerstwo Infrastruktury dokumentach planistycznych

i strategicznych. Ministerstwo Infrastruktury nie planuje realizacji wskazanej inwestycji oraz zmian w tym zakresie. W tej sytuacji kanał ulgi zostanie usunięty z projektu Trasy Pychowickiej jako element, który nie znajduje już odzwierciedlenia w obowiązujących dokumentach strategicznych i planistycznych.

Zagadnienia dotyczące Trasy Balickiej wymagają dalszych analiz na poziomie strategicznym. W świetle obecnych priorytetów polityki transportowej Miasta – zakładającej zrównoważony rozwój systemu mobilności, ograniczanie ruchu samochodowego i rozwój infrastruktury szynowej – zasadne wydaje się ograniczenie dalszego uwzględniania tej trasy jako elementu docelowego układu komunikacyjnego. Stosowne zmiany w dokumentach planistycznych będą przedmiotem odrębnych prac i procedur zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Ad 8.

Nowy model ruchu dla metropolii krakowskiej został opracowany z końcem 2024 r. Model opracowany został przez Politechnikę Krakowską im. Tadeusza Kościuszki w oparciu o zamówienie publiczne na prace o charakterze badawczo-rozwojowym. Model nie był recenzowany. Niezależni badacze i eksperci mogą otrzymać model ruchu, jeśli zwrócą się do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK z wnioskiem o jego udostępnienie. Koszt zamówienia na sporządzenie przez Politechnikę Krakowską nowego modelu ruchu Aglomeracji Krakowskiej wyniósł 1 291 500 zł brutto.

Ad 9.

W odpowiedzi na zapytanie dotyczące informacji przekazanych przez Spółkę Trasa Łągiwnicka S.A. w lutym 2025 r. wyjaśniam, że informacje te dotyczyły zakończenia prac związanych z uzyskaniem pozytywnej opinii Zespołu Audytu Rowerowego, co stanowiło etap w realizacji projektu budowy Tras Łągiwnickiej. Spółka, zgodnie z decyzją władz Miasta, zamieściła na swojej stronie internetowej (<https://3obwodnica.krakow.pl>) materiały dotyczące ostatecznej koncepcji budowy Tras. Publikowane materiały były tożsame z informacjami, które wcześniej pojawiły się na stronie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, zamieszczonymi przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu. Celem tego działania było umożliwienie mieszkańcom zapoznania się z opracowanymi materiałami koncepcyjnymi w zakresie planowanej inwestycji. Zamieszczona koncepcja została opracowana zgodnie z uzyskanymi przez wykonawcę warunkami, opiniami oraz uzgodnieniami, uwzględniającymi obowiązujące dokumenty planistyczne i normy prawne.

Nie zostały wyciągnięte żadne konsekwencje wobec pracowników Spółki w związku z tym działaniem, ponieważ procedura publikacji materiałów była zgodna z wcześniej przyjętymi założeniami komunikacyjnymi, a publikowane informacje nie były sprzeczne z poleceniami, Pana Stanisława Kracika, Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa.

Ad 10.

Termin przedstawienia nowego projektu Tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej uzależniony jest od terminu opracowania przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK oraz uwzględnienia w projekcie prac związanych z aktualnymi prognozami

ruchu, które obejmują modele ruchu dla Miasta Krakowa w szczególności uwzględniające aspekty dotyczące planowanej budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego, co ma istotny wpływ na zachowanie uczestników ruchu. Ostateczny termin przedstawienia nowego projektu Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej będzie uzależniony od zakończenia prac związanych z powyższymi zagadnieniami oraz przeprowadzenia szczegółowej analizy w odniesieniu do dokumentacji opracowanej w ramach tych tras.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Mazur

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat+załączniki
2. Biuro Nadzoru Właścicielskiego
3. Trasa Łagiewnicka S.A.
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. Aa