

Trasa Łagiewnicka - trasa nowych możliwości

2022-09-11

W sobotę, 27 sierpnia, po czterech latach budowy oddana została do użytku Trasa Łagiewnicka, z której skorzystają nie tylko kierowcy, ale również pasażerowie komunikacji zbiorowej - rowerzyści i piesi. Inwestycja ta jest flagowym przykładem współpracy Miasta Krakowa z krajowymi i europejskimi instytucjami finansującymi.

- To nie tylko jeden z najważniejszych projektów inwestycyjnych w historii Krakowa, ale także bez wątpienia największe w dziejach miasta zadanie inżynierii lądowej. Powstanie Trasy Łagiewnickiej jest flagowym przykładem efektywnej współpracy instytucji samorządu oraz europejskich i krajowych instytucji finansowych. Całkowita wartość inwestycji wyniosła 840 milionów złotych - tak ogromne nakłady finansowe wymagały zapewnienia środków z kilku źródeł. Budowę wsparły kredytowo Polski Fundusz Rozwoju, Bank Gospodarstwa Krajowego i Europejski Bank Inwestycyjny - ten kredyt został objęty gwarancją w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych: jednego z filarów planu inwestycyjnego dla Europy, opracowanego przez Komisję Europejską (tzw. Plan Junckera). Na dodatek budowa była współfinansowana ze środków Funduszu Spójności Unii Europejskiej. Myślę, że mogę bez zbytniej przesady postawić ten wypracowany przy Trasie Łagiewnickiej model finansowania z kompleksowym użyciem środków państwowych i unijnych za wzór dla innych miast, przymierzających się do przeprowadzenia wielkich inwestycji w przyszłości - zaznacza prezydent Jacek Majchrowski.

Element ringu krakowskiego

Trasa Łagiewnicka jest elementem ringu krakowskiego - czyli trzeciej obwodnicy Krakowa.

- Ma on za zadanie przeprowadzenie ruchu międzydzielnicowego z ominięciem centrum Krakowa i powiązanie go węzłami z ruchem lokalnym tak, aby minimalizować utrudnienia drogowe - mówi Mariusz Piątkowski, prezes spółki Trasa Łagiewnicka SA.

Trasa Łagiewnicka to inwestycja kluczowa dla komunikacji tramwajowej południowych dzielnic Krakowa. Powstałe w jej ramach torowisko tramwajowe prowadzi od pętli tramwajowej Kurdwanów, która w ramach zadania została przebudowana, dalej wzdłuż rzeki Wilgi między sanktuariami Bożego Miłosierdzia i św. Jana Pawła II, aby włączyć się w także zmodernizowaną trasę łączącą Łagiewniki z Borkiem Fałęckim. Dzięki nowej trasie tramwajowej znacząco skraca się podróż komunikacją miejską, zwłaszcza dla podróżujących z Kurdwanowa w rejon Kampusu UJ na Ruczaju. Bardzo ważnym elementem trasy są tereny rekreacyjne z boiskami, skateparkami czy siłowniami powstałe nad układem drogowym w rejonie ul. Zbrojarzy, czy stworzenie parkowego charakteru obszaru między dwoma sanktuariami. Rowerzyści do dyspozycji otrzymali 5,5 km wygodnej infrastruktury rowerowej.

- W trakcie prac przyszło nam się mierzyć z bardzo trudnymi warunkami hydrogeologicznymi, nie sprzyjała nam także pogoda, a opady doprowadziły do zalania części placu budowy. Na krótki okres



czasu prace wstrzymała także pandemia koronawirusa, a dodatkowe trudności podczas realizacji kontraktu spowodowała wojna w Ukrainie i związane z tym przerwanie łańcucha dostaw, wzrost cen materiałów budowlanych i odpływ części pracowników – wylicza Krzysztof Migdał, dodając, że mimo tych trudności trasa została zrealizowana w niespełna 4 lata. W tym czasie zrealizowano odcinek drogowy o długości 3,5 km, z czego ok. 2 km prowadzone jest w tunelach, 1,7 km trasy tramwajowej, 5 węzłów drogowych, 5 km infrastruktury rowerowej oraz rozległe tereny rekreacyjne.

Kompromisowe rozwiązania

Trasa Łagiewnicka to inwestycja, która była szczegółowo omawiana z mieszkańcami. Dialog ten był prowadzony zarówno na etapie konsultacji społecznych (2007–2008) jak i bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych. Dużo elementów trasy to wypracowany kompromis między możliwościami technicznymi, a oczekiwaniami społeczeństwa. Przede wszystkim trasa została zaprojektowana tak, by nie podzielić dzielnic, stąd tak duża liczba odcinków tunelowych. Efektem dialogu z lokalną społecznością było poprowadzenie 600-metrowego odcinka trasy w tunelu pod ul. Zbrojarzy i wykorzystanie terenu nad tunelem jako obszaru integracji mieszkańców – place zabaw, boiska, ławki, zieleń. Innym przykładem jest wykonanie kładki Ruczaj-Pszczelna, aby ułatwić pieszym przekraczanie trasy. Uwzględniono także mniejsze oczekiwania jak np. wykonanie przejścia przez ul. Zakopiańską w sąsiedztwie ul. S. Faustyny.

Kraków na budowę nowej linii tramwajowej, która polepszy jakość transportu zbiorowego pomiędzy południowymi rejonami miasta otrzymał dofinansowanie dla projektu pn. „Budowa linii tramwajowej wzdłuż Trasy Łagiewnickiej” z unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach Działania 6.1 „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach” – przypomina Marcin Korusiewicz, wiceprezes spółki Trasa Łagiewnicka.

Model realizacji inwestycji

Mimo że przez kolejne dwie dekady podkreślano znaczenie i konieczność budowy połączenia między Kurdwanowem, a Ruczajem to wciąż największym wyzwaniem pozostawała kwestia sfinansowania tego przedsięwzięcia.

– Środki na budowę Trasy Łagiewnickiej były zabezpieczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Krakowa, ale ich wydatkowanie rozłożono w czasie na kilkanaście lat – przypomina Mariusz Piątkowski, prezes spółki Trasa Łagiewnicka.

Jak podkreśla, właśnie to, przez długi czas uniemożliwiało ogłoszenie przetargu na budowę trasy.

– Trudność polegała na tym, że generalny wykonawca takiego zadania musiałby rozłożyć termin realizacji prac na kilkanaście lat, podobnie jak rozplanowano środki na ten cel. Z kolei zarezerwowanie sumy potrzebnej na budowę w krótszym okresie czasu byłoby ogromnym obciążeniem dla budżetu gminy i zagroziłoby realizacji innych, potrzebnych miastu inwestycji – wyjaśnia Mariusz Piątkowski.



Władze miasta musiały wówczas zdecydować, jaki sposób realizacji oraz nadzoru nad inwestycją wybrać, aby były one możliwie najbardziej opłacalne i jednocześnie efektywne. Zadanie to prezydent Krakowa powierzył specjalnie powołanemu do tego zespołowi ekspertów. To w jego wnioskach znalazła się rekomendacja, by powstanie tak ważnej inwestycji powierzyć w ręce nowej spółki. Nim do tego doszło, w 2010 roku zapadła decyzja o lokalizacji drogi i powstaniu koncepcji, na podstawie której pięć lat później wydano pierwszą decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Powołanie spółki celowej, która będzie realizować budowę Trasy Łagiewnickiej, a następnie zarządzać tym fragmentem trzeciej obwodnicy miasta stało się przedmiotem porozumienia, jakie Miasto Kraków zawarło w 2014 roku z Polskimi Inwestycjami Rozwojowymi (dziś Polski Fundusz Rozwoju). O powstaniu spółki zdecydowała 17 lutego 2016 roku Rada Miasta Krakowa. Na mocy uchwały powierzono jej funkcję inwestora budowy drogi wraz z linią tramwajową. Wówczas zdecydowano, że środki zarezerwowane na realizację Trasy Łagiewnickiej w Wieloletniej Prognozie Finansowej przeznaczone zostaną na dokapitalizowanie spółki, a ta zajmie się pozyskaniem zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji.

Zadania spółki Trasa Łagiewnicka

Pierwszym prezesem spółki był Jerzy Marcinko, a następnie tę funkcję przejął Mariusz Piątkowski. Wiceprezesem został Marcin Korusiewicz. W skład zarządu wszedł także Krzysztof Migdał, sprawujący równocześnie funkcję Inżyniera Kontraktu. Rolę walnego zgromadzenia pełni Prezydent Miasta Krakowa, a skład rady nadzorczej uzupełnili: Jerzy Hausner, Stanisław Owsiak oraz Paweł Jamorski.

Decyzją radnych spółka ma działać do 2042 r. i w tym okresie to na niej spoczywa odpowiedzialność za utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, infrastruktury tramwajowej, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą w zakresie Trasy Łagiewnickiej. W tym czasie jest zobligowana do zamknięcia okresu finansowania i spłaty zobowiązań potrzebnych do realizacji pierwszego etapu trzeciej obwodnicy Krakowa.

W wyniku prac podjętych w ramach Gminy Miejskiej Kraków nad sposobem realizacji i finansowania Trasy Łagiewnickiej opracowano koncepcję nowatorskiego modelu realizacji inwestycji w formie spółki celowej. Celem tego modelu było pozyskanie finansowania, zrealizowanie inwestycji w krótkim czasie przy jednoczesnym rozłożeniu obciążeń finansowych Gminy na co najmniej 20 lat.

Zgodnie z Wieloletnim Planem Finansowym, na założenie spółki i jej dokapitalizowanie Miasto przeznaczyło kwotę 1,7 mln zł. Kolejne środki na sfinansowanie działalności, jak i realizację inwestycji, zostały pozyskane przez spółkę w formie zawartych w 2017 r. umów o finansowanie z instytucjami:

- Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI), głównym finansującym tego projektu, który udzielił spółce na cele inwestycyjne, finansowanie do kwoty 400 mln zł. Kredyt udzielony przez EBI został objęty gwarancją w ramach Europejskiego Funduszu na Rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) – jednego z filarów Planu Inwestycyjnego dla Europy tzw. Planu Junckera.
- Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który udzielił spółce na cele inwestycyjne, finansowanie do kwoty 298 mln zł.
- Funduszem Inwestycyjnym, obecnie Fundusz Inwestycji Infrastrukturalnych – Kapitałowy



**Magiczny
Kraków**

Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Aktywów Niepublicznych reprezentowany przez Polski Fundusz Rozwoju S.A., który udzielił spółce dofinansowanie na cele inwestycyjne, na pokrycie kosztów eksploatacyjnych związanych z funkcjonowaniem spółki, jak również na pokrycie kosztów finansowych w okresie realizacji inwestycji do kwoty 217,6 mln zł.

Ponadto spółka skutecznie aplikowała o środki z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 (szósta oś priorytetowa „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Działanie 6.1 „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach”), uzyskując dofinansowanie do wybudowanej linii tramwajowej w wysokości 97,56 mln zł.