

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Pan Jacek Piórecki

Nazywam się Jacek Piórecki, jestem kierownikiem pracowni urbanistycznej w Biurze Planowania Przestrzennego i w tym Biurze został przygotowany projekt planu dla Trasy Nowopłaszowskiej. Dyskusja jest zorganizowana w imieniu Prezydenta, który zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym powinien w okresie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu taką dyskusję ogłosić i przeprowadzić. Dyskusja publiczna ma na celu przybliżenie Państwu w dość ogólnym czy bardziej ogólnym zarysie niż drobniejsze indywidualne szczegóły w takim zarysie przybliżyć rozwiązania projektu planu, wyjaśnić dlaczego tak jest, a również wysłuchać Państwa zdania, opinii, poglądów na ten temat i tutaj poinformuję, że dyskusja jest nagrywana, dlatego też bardzo bym prosił żeby Państwo mówili do mikrofonu, ten mikrofon przenośny będzie udostępniony, natomiast również chciałem poinformować, że dyskusja publiczna to jest element procedury planistycznej, który przez ustawodawcę został przewidziany właśnie w okresie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu. Tę dyskusję organizujemy zazwyczaj po pierwszych kilku dniach wyłożenia po to żeby umożliwić Państwu takie właśnie ogólne informacje i wyjaśnienia przyjętych rozwiązań i po to żeby Państwo mieli wystarczającą jeszcze dużo czasu do zakończenia wyłożenia projektu do publicznego wglądu i do terminu składania uwag. Zgodnie z tym harmonogramem i terminami wyłożenie projektu planu rozpoczęło się 27 marca czyli w ubiegły poniedziałek, do 25 kwietnia to wyłożenie będzie trwało, razem z projektem planu jest wyłożona również prognoza oddziaływania na środowisko i 14 dni po ostatnim dniu wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu jeszcze jest czas na składanie wniosków to jest do dnia 9 maja, składanie uwag, do dnia 9 maja. Chciałem również Państwa poinformować, że w związku z tym, że jest to udokumentowana dyskusja i również dla sporządzenia tego protokołu w sposób prawidłowy bardzo proszę o wypełnienie listy obecności, nie trzeba tam wpisywać adresów, wystarczy imię i nazwisko czy też jednostka, którą Państwo reprezentują. Dyskusja publiczna ma na celu, nie zastępuje – to bardzo ważna informacja – nie zastępuje formalnego złożenia uwag pisemnych do projektu planu. Czyli jeżeli tutaj nawet dzisiaj Państwo takie uwagi by mieli bardzo proszę żeby je w formie pisemnej czy to złożyć w Biurze Planowania Przestrzennego przy ul. Za Torem 22 tak jak to jest w ogłoszeniu czy też wysłać je pocztą w tym terminie czyli nie później niż 9 maja. Jak wygląda dalsza historia. Otóż po tym terminie upływu składania uwag do projektu planu Prezydent ma 21 dni na rozpatrzenie tych uwag, ten sposób rozpatrzenia publikuje na stronie internetowej, a również w przypadku korespondencyjnego wystąpienia Państwa z zapytaniem jak uwaga została rozpatrzona taką informację pisemną mogą Państwo uzyskać. Natomiast od razu tutaj informuję, że nie udziela się jakby odpowiedzi na uwagi złożone w trybie bezpośrednim czyli w trybie kpa dlatego, że po prostu złożenie uwagi jest odpowiedzią już samą na nasze zawiadomienie o wyłożeniu do publicznego wglądu. Więc bardzo proszę żeby Państwo jeżeli będą mieli uwagi do tego projektu planu wykorzystali te swoje formalne uprawnienia ustawowe i złożyli uwagę w formie pisemnej bo wówczas ona ma tę rangę rozpatrywania przez Prezydenta Miasta Krakowa, a później w przypadku nieuwzględnienia tych uwag czy też uwzględnienia tylko częściowo jeszcze przy uchwalaniu planu Rada Miasta Krakowa ma możliwość, ma prawo zweryfikowania czy zmienienia rozstrzygnięcia Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwag nieuwzględnionych lub częściowo nieuwzględnionych.

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Proszę Państwa całość tej dyskusji ja proponuję przeprowadzić w ten sposób, ja kilka takich jeszcze organizacyjnych informacji już Państwu przekazałem, natomiast kilka merytorycznych wyjaśnień jeszcze czy też samej procedury planistycznej przedstawię, przedstawię również w ogólnym zarysie rozwiązania planu i cel i później zaproponuję żeby Państwo zadawali pytanie czyli żeby tą dyskusję otworzyć, żeby to nie była jednostronna, że ja będę opowiadał i będziemy odpowiadać na pytania czy też wyjaśniać te kwestie, które Państwo poruszają. Chciałem poinformować Państwa, że zespół Biura Planowania Przestrzennego opracował ten projekt planu, opracował go Pan Artur Aksman, natomiast najważniejszy zakres tego projektu planu to są zagadnienia komunikacyjne, opracował je Pan Kazimierz Goras, wszystko odbywało się w ramach również współpracy z zespołem Pani Jolanty Czyż i oczywiście pod nadzorem Prezydenta i w tym wypadku Zastępcy Prezydenta Pana Prezydenta Kazimierza Bujakowskiego.

Chciałem również przedstawić Państwu, jest obecny na sali Pan Prezydent Miasta Krakowa w poprzedniej kadencji, obecnie Pełnomocnik ds. Inwestycyjnych Pana Prezydenta Pan Krzysztof Adamczyk, jest pani przedstawiciel Wydziału Skarbu Miasta, Pani Anna Kargulewicz i w wypadku pytań również dotyczących bo jak Państwo wiedzą jest to plan typowo inwestycyjny gdzie miasto będzie musiało przeprowadzić wykupy czy też inne formy nabycia terenów – zamiany, względnie również i odszkodowania – w związku z tym procedura jak by się to miało odbywać w przyszłości mogłaby być przez panią wyjaśniona jeśli Państwo taką potrzebę będą mieli. Ja teraz może pokrótce przedstawię historię planu i żeby Państwa nie zanudzić za długo tymi formalnymi kwestiami.

Mianowicie plan obejmuje między innymi niektóre z obszarów, które kiedyś jak Państwo może pamiętać były objęte sporządzanym planem Płaszów – Lipska. Tamten plan został, odstąpiono od jego sporządzania, w jego jakby obszarze pozostał wybrany tylko do sporządzenia planu właśnie obszar Trasy Nowopłaszowskiej wraz z tramwajem szybkim i również został wybrany obszar przylegający rejonu zbiornika Bagry, który tam może dość sztucznie został rozcięty, ale spójność między rozwiązaniami tych dwóch planów została zapewniona. Plan o charakterze absolutnie i przede wszystkim inwestycyjnym zapewniającym możliwość połączenia uzupełnienia III obwodnicy Krakowa, która musi w jakiś sposób funkcjonować żeby również przekroczyć tę barierę, która Państwu jest znana mianowicie cały układ torów kolejowych, który w kilku wariantach, jak państwo wiedzą były poszukiwania Trasą Bagrową, Trasą Żabią, Trasą Tuchowską i dzięki otwarciu możliwości inwestowania na terenach Tele-Foniki stało się bardzo realne przeprowadzenie tego połączenia, tak, że przestałby funkcjonować ten cały objazd prawie, że albo przez Wieliczkę, albo przez Bieżanów, albo przez Małą Górę bardzo skomplikowany, zawsze związany z pokonywaniem tej bariery tras kolejowych. Projekt planu przede wszystkim musiał być rozpoczęty od analizy możliwości rozwiązań komunikacyjnych, jeśli Państwo tutaj będą oczekiwali szczegółowych wyjaśnień co do rozwiązań technicznych to będzie o tym mógł powiedzieć Pan Kazimierz Goras, natomiast cechą powiedzmy jedną z takich nietypowych cech tego planu to jest, że oczywiście obszarem planu nie mogły być objęte tylko i wyłącznie tereny samych tras drogowych, ale również i tereny przylegające, których zagospodarowanie w jakiś sposób od przebiegu trasy, od jej szerokości i od jej również wpływu musiałyby być uzależnione. Ten sposób rozwiązywania projektu

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

planu jest oczywiście bardzo trudny dlatego, że trzeba brać pod uwagę również sąsiedztwo terenów położonych poza obszarem planu, a więc to sąsiedztwo, z którego tylko niewielka część pozostaje w obszarze planu, a zgodnie z ustawą zapisy regulacyjne, zapisy planu mogą dotyczyć tylko tych terenów, które znajdują się w obszarze planu i w związku z tym przyjęto zasadę taką, że te wszystkie zasady zagospodarowania jakie zostały po pierwsze zrealizowane, a jakie w pewnym sensie są sukcesją planu ogólnego, który utracił ważność czyli inaczej mówiąc tereny zagospodarowane zgodnie z kierunkami określonymi w planie ogólnym przylegające otrzymały podobny zapis czy też kontynuujący te możliwości inwestycyjne jakie były poprzednio. Również uwzględniono wpływ samej trasy, a więc jakby inny charakter terenu czy też inną rangą komunikacyjną tego terenu w ten sposób, że w znacznym stopniu dopuszczono w terenach dotychczas albo wyłącznie mieszkaniowych, albo częściowo mieszkaniowych, albo przemysłowych znaczną rozbudowę funkcję usług komercyjnych, znaczy pozwalających w zamian za – nie wiem, to jest kwestia oczywiście indywidualnej oceny – w zamian za to, że sąsiedztwo tej trasy oczywiście z zabezpieczeniami uwzględniającymi ograniczenia negatywnych skutków, że sąsiedztwo tej trasy może być zrekompensowane bardziej nazwijmy to dochodowym przeznaczeniem terenu, a więc również przekształcaniem tej zabudowy, która dotychczas była zabudową albo tylko mieszkaniową albo tylko przemysłową. To jest jakby cecha charakterystyczna tego planu, że problem określania przeznaczeń w tak małych fragmentach musiał być mimo wszystko rozwiązany dlatego, że ustawa obecna nie dopuszcza jakby wybiórczego regulowania czy wybiórczego zakresu ustaleń planu, musi obejmować wszystko łącznie z zasadami zagospodarowania terenów, parametrami zabudowy i tego typu wskaźnikami. Jedną jeszcze z charakterystycznych, nietypowych sytuacji w tym planie to jest mianowicie to, że część Trasy Nowopłaszowskiej przebiega przez tereny czy też ponad dokładnie terenami kolejowymi, które są terenami zamkniętymi, zamkniętymi w rozumieniu prawa geodezyjnego i kartograficznego to znaczy terenami, dla których plan nie może ustalać żadnych przeznaczeń. W związku z tym przebieg trasy na tym odcinku jest przebiegiem rysowanym informacyjnie, niemniej decyzje w zakresie realizacji takiej trasy na tych terenach zgodnie z ustawą wydaje wojewoda i wojewoda oczywiście na pewno nie będzie wydawał bez kontekstu z regulacjami planu w tych przyległych terenach. Myślę sobie, że to chyba pokrótce, proszę Państwa procedura sporządzania planu podlega obecnej ustawie mimo, że ten plan był przygotowywany do podjęcia jeszcze pod rządami poprzedniej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym to została ta procedura dostosowana do wymogów obecnej ustawy stąd również i ta dyskusja publiczna, zostało ogłoszone o przyjmowaniu wniosków do projektu planu, zostały te wnioski rozpatrzone, projekt planu obejmował tak jak mówię najpierw sporządzenie koncepcji, później projektu planu poddanego wszystkim wymaganym ustawowo i również wewnętrznie i statutowo uzgodnieniom i opiniowaniu i po tym etapie projekt planu mógł zostać wyłożony do publicznego wglądu co też jak powiedziałem rozpoczęło się 27 marca. Oczywiście do projektu planu zostały przygotowane również zasady rozwiązań infrastruktury technicznej dlatego, że przeprowadzenie nowej trasy drogowej powoduje rozcięcie wielu istniejących elementów tych sieci w związku z tym wymagało to rozwiązania zapewniającego zarówno mieszkańcom w otoczeniu czy istniejącemu zainwestowaniu w otoczeniu co najmniej takich warunków jak obecnie i również

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPŁASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

wymagało ze względu na niektóre magistralne przebiegu niektórych sieci sposobu rozwiązania ich przełożenia. Proszę Państwa jeszcze krótko generalnie o funkcjach, tak jak mówiłem dzięki możliwości przeprowadzenia w rejonie Tele-Foniki, dawniej Kable S.A., w rejonie Tele-Foniki właśnie Trasy Nowopłaszowskiej czyli również przez teren Tele-Foniki również związany w przyszłości z wykupem tego terenu dzięki temu ta trasa jak mówiłem mogła się pojawić w tym miejscu. Trasa oczywiście w tym sąsiedztwie zawiera rozwiązania związane z użytkowaniem zbiornika Bagry, a więc rozwiązania dotyczące zachowania tego pewnego naturalnego charakteru zieleni, również z zielenią bardziej urządzoną, z pewną procentową ilością miejsc parkingowych możliwych do wykorzystania rekreacyjnego zbiornika Bagry, które już jakby następuje bardziej w tym rejonie, dopuszczenia nowych terenów mieszkaniowych zgodnie ze złożonym do planu wnioskiem, przekształceń tych terenów, które były terenami przemysłowymi na tereny przemysłowo – usługowe, dopuszczeniem czy rozszerzeniem zakresu usług, również to w pełni nastąpiło na obszarze części Tele-Foniki i podobne rozwiązania w związku z tutaj istniejącym obiektem sportowym, więc przeznaczenie na usługi sportu i przeznaczenie i utrzymanie usług o charakterze publicznym, a więc tutaj tych terenów klasztornych, utrzymanie przeznaczeń zabudowy mieszkaniowej, które jak Państwo wiedzą są tutaj w pełni zrealizowane więc tutaj specjalnego ruchu w kierunku przekształcenia tych terenów i tak nie można było robić i utrzymanie terenów zielonych w obszarze ogrodów działkowych nie przesądzać tutaj tego czy te ogrody działkowe z punktu widzenia formalnego będą w przyszłości tymi ogrodami czy też nie będą bo to zależy bardziej od przepisów ustawy, obecnej ustawy o rodzinnych ogrodach działkowych. Myślę sobie, że to chyba w tym momencie, na tym bym skończył i proponuję żeby Państwo ewentualnie, jeżeli oczekują szczegółowszych opisów to jakby bardziej branżowo i bardziej wnikliwie, myślę, że to generalnie wystarczy bo Pan Kazimierz też jak będzie trzeba o szczegółach technicznych mówić. Proszę Państwa jeszcze rejon jakby wprost mówiąc tradycyjnym bardzo językiem, rejon połączenia ulicy Wielickiej z Trasą Nowopłaszowską i tych pozostałych wlotów – Kamieńskiego - powoduje, że w tym miejscu to rozwiązanie komunikacyjne jest bardzo skomplikowane, ono może byłoby nieco podobne jak w rejonie skrzyżowania ulicy Powstańców Wielkopolskich i ul. Wielickiej, natomiast tutaj w tej sytuacji pojawia się węzeł, węzeł trójpoziomowy czyli on wymaga trzech poziomów dlatego żeby ruch tutaj w tym był sprawny, natomiast to nie oznacza, że te trzy poziomy będą jakby piętrzone do góry bowiem jeden z nich jest w tunelu, część jest na poziomie terenu i te służą jakby dotychczasowym powiązaniom i obsłudze bardziej lokalnej, natomiast sama Trasa Nowopłaszowska to jest ten przebieg na trzecim poziomie, również dwupoziomowym węzłem w rejonie Tele-Foniki, szybki tramwaj, który zostanie ze Studium, całość planu to jest w ogóle realizacją ustaleń Studium zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, które obowiązuje uchwalone przez Radę Miasta Krakowa w 2003 r., przebieg szybkiego tramwaju po odrębnej trasie i trasie przewidzianej przez to Studium. Proponuję w tym momencie jeżeli Państwo chcieliby zabierać głos ja bardzo proszę o przedstawianie się z imienia i nazwiska, oczywiście jeszcze raz powtarzam o tej liście obecności i mówienie do mikrofonu ze względu na sporządzanie stenogramu, stenogram w ogóle później pozostaje dokumentem, oprócz tego zrobienie bardziej skróconego protokołu ze stenogramu jest możliwe

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

jeżeli czytelnie jesteśmy w stanie odczytać kto na jaki temat mówił. Zapraszam do dyskusji i proszę jak Państwo wolą podchodzić tutaj, albo mogą mikrofon dać.

Mówca – architekt, mieszkaniec Dzielnicy objętej planem przynajmniej we fragmencie.

Ja mam szereg pytań, może jeżeli Państwo pozwolicie zadam zespołowi autorskiemu. Pierwsza wątpliwość – może w ten sposób, ja zadam pytania zbiorczo, a Państwo po prostu jeżeli to będzie możliwe odpowiecie żeby nie przedłużać tej dyskusji.

Pierwsze pytanie, a właściwie mój problem, sprawa zgodności ze Studium. Chodzi mianowicie zjazd z planowanej ulicy Nowopłaszowskiej w kierunku ulicy Bieżanowskiej, chciałbym żebyście Państwo wyjaśnili czym jest podyktowany i czy rzeczywiście, ponieważ nie dostrzegłem go na rysunku Studium czy to jest moje niedopatrzenie czy być może są głębiej gdzieś w Studium ukryte zapisy odnoszące się do tego zjazdu.

Drugi problem, doczytaliśmy w zapisach planu mały teren objęty strefą ochrony konserwatorskiej. Czym jest podyktowany to znaczy jaka jest podstawa prawna ustanowienia tego terenu i od razu z tym związane pytanie dlaczego on jest tak mały, tak znikomy bo ograniczony w moim odczuciu tylko do gabarytów działki.

Trzecie pytanie jak rozczytaliśmy sięgacz łączący węzeł z ul. Bieżanowską ma klasę drogi zbiorczej. Ul. Bieżanowska jest drogą lokalną, jak nastąpi spowolnienie ruchu i dlaczego tak jest, że sięgacz łączący ul. Bieżanowską ma klasę drogi zbiorczej, kiedy droga obsługiwana przez tę sięgacz ma mniejszą kategorię.

Czwarte moje pytanie czym jest w ogóle podyktowany ten węzeł, czy ktoś wnioskował o jego zaprojektowanie.

Piąte jak rozumiemy plan już ma prognozę skutków finansowych, jaki jest koszt budowy węzła zjazdu na ul. Bieżanowską w stosunku do wszystkich kosztów skutków uchwalenia tego planu.

Pan Jacek Piórecki

Ja mam taką propozycję, jeżeli Państwa pytania i wątpliwości wiązałyby się z tym co Pan powiedział to można by je od razu zadać, jeżeli nie to będziemy odpowiadać, sukcesywnie, dobrze. Ponieważ to są sprawy komunikacyjne to poproszę Pana Kazimierza Gorasa czyli jakby pytanie o ul. Bieżanowską, natomiast Pan Artur o tej strefie ochrony konserwatorskiej powie i sięgacz, węzeł i koszt.

Pan Kazimierz Goras

Czym jest podyktowany węzeł, węzeł jest po prostu podyktowany dyspozycją w Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, które to Studium wyznacza przebiegi sześciu tras w tym rejonie miasta. Połączenie może się odbywać albo w postaci węzła, albo w postaci rozwiązań jednopoziomowych. Wielkość ruchu, na którą musimy rezerwować rezerwuje teren. Ta rezerwa ma pewien horyzont odległy, horyzont czasowy... żeby rozwiązania drogowe nie koniecznie od razu wprowadzane żeby miały właściwą sprawność ruchową.

Sześć wlotów dróg układu podstawowego to znaczy od ulicy zbiorczej do ulicy trasy głównej na tak położonym terenie to znaczy skoncentrowania na niedużym terenie, nie ma możliwości po prostu rozwiązać w postaci rozwiązań płaskich. Stąd należy się

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

spodziewać, że rozwiązanie, które będzie wybrane będzie rozwiązaniem wielopoziomowym w przyszłości oczywiście. W Studium uwarunkowań – i to jest odpowiedź na pytanie, które padło – klasa ulicy Bieżanowskiej została zdefiniowana w tym Studium jako ulica zbiorcza, ulica zbiorcza to jest droga, która łączy odległe zespoły dzielnic – tak to jest z ul. Bieżanowską. ... trzeba powiedzieć, że standard techniczny ulicy Bieżanowskiej jest dzisiaj, nie odpowiada wymaganiom – w znacznym stopniu – które w innym miejscu są tej klasie stawiane to znaczy częstotliwości włączeń itd. niemniej funkcja jest dość ewidentna. Jeszcze do tego wężła.

Mówca

Jeżeli ulica Bieżanowska nie spełnia dzisiaj parametrów ulicy zbiorczej, jeżeli nie ma szansy w mojej ocenie żeby w najbliższym czasie spełniła te parametry czy w takim razie nie jest jakimś błędem przyporządkowywanie, albo utrwalenie tego charakteru ulicy zbiorczej poprzez rozbudowywanie układu komunikacyjnego w ten sposób żeby ten ruch sankcjonować albo jeszcze go rozbudowywać.

Pan Kazimierz Goras

Rozwiązanie musi spełniać warunki do ruchu, który jest oczekiwany, inaczej nie byłoby spójności między zagospodarowywaniem różnych rejonów miasta bo oczywiście ruch jest nie tylko lokalny, ale na ulicach zwłaszcza głównych ma pochodzenie z innych rejonów miasta. Krótko mówiąc rozwiązanie musi odpowiadać skali czyli natężeniom ruchu spodziewanym w przyszłości. Dysponujemy takim studium, zresztą też opierało się w jakimś stopniu na prognozach ruchu na okres docelowy, ten horyzont określa się na rok umowny, 2025, zakłada się, że spora część tych dyspozycji co do zagospodarowania terenu będzie wykorzystana. Plan rezerwuje teren, sposób rozwiązania to jest zupełnie inny tryb, to jest uzyskiwanie przez inwestorów pozwoleń na budowę, Zarząd Dróg budując ten węzeł nie koniecznie musi wykonywać go od razu. To, że ruch narasta to łatwo zaobserwować na ciągu ulic Powstańców Śląskich i oczywiście począwszy od dzielnic południowych w miarę jak rozwijają się tereny, dogęszczają się zagospodarowania w różnych dzielnicach. Jeszcze o tym węźle, o jego funkcjach. To nie jest tylko węzeł tych sześciu dróg układu podstawowego czyli takiego, który łączy przynajmniej odległe zespoły osiedli, bliskie małe dzielnice. Ten węzeł, w tym węźle musi się znaleźć miejsce na podłączenie bezpośrednich dojazdów lokalnych czyli podłączenie również kwartału dzisiaj niezabudowanego i w którym już dogęszczenie tam praktycznie w niewielkim stopniu wchodzi w rachubę, podłączenia tego do terenów po drugiej stronie. W sumie tworzy to wymagania dla rozwiązań drogowych bardzo wysokie i na tak niewielkim terenie jaki mamy do dyspozycji trzeba będzie te w przyszłości poziomy ruch wykorzystać tak żeby tę sprawność ruchową uzyskać. Nie uzyskanie sprawności ruchowej jest między innymi złe dla najbliższego otoczenia, przepełnienie kolejkami powoduje bardzo niekorzystne oddziaływanie, także również i upłynnienie ruchu jest powiedzmy też tym wymogiem, który ze strony ochrony środowiska należałoby i musi się mieć na uwadze. Jaki teren tutaj, jak duży teren rezerwowaliśmy. Taki, który jest w miarę możliwości dostępny od strony ulicy Wielickiej, Nowosądeckiej, Kamieńskiego i w związku z tym to rozwiązanie, to znaczy koncepcja, którą przedstawiliśmy nie musi być literalnie realizowana. W terenie, który będzie zainwestowany inwestor drogowy będzie wykonywał przypuszczam różne

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

projekty, albo będzie szedł w tym kierunku, albo będzie podobnie, wielkich szans w sumie na duże różnice nie ma właśnie z powodów tych strukturalnych, nie ma jak rozwiązać tych sześciu wlotów i dodatków w postaci dojazdów w takim terenie żeby w ogóle to funkcjonowało. Ulica Bieżanowska i to przedłużenie ulicy Bieżanowskiej jest tutaj takim fragmentem trudnym, bolesnym, wprawdzie można powiedzieć, że na stosunkowo niedługim odcinku, niemniej pełne podłączenie, utrzymanie stanu dotychczasowego na włączeniu z ul. Wielickiej w pełnym zakresie nie ma szans z powodu właśnie konieczności rozbicia poziomów, trzeba tam estakadę lub tunel i przejazdy, i w sumie układ wysokościowy staraliśmy się przeanalizować możliwie wszechstronnie, układ wysokościowy tych możliwych poszczególnych relacji jest taki, że nie możemy utrzymać tutaj skrzyżowania ponieważ w grubym stopniu nie spełnilibyśmy wymagań sprawności ruchu, przepustowości ogólnie rzecz biorąc. Ulica Bieżanowska przecież nie przejmuję ruchu dodatkowego, ul. Bieżanowska ... nie ma jej gdzie podłączyć proszę Państwa.

Głosy z sali.

Pan Kazimierz Goras niesłyszalny.

Pan Jacek Piórecki

Proszę Państwa ja przepraszam, to naprawdę jest dyskusja publiczna, jak będziemy tak mówić to naprawdę, proszę się przedstawić.

Głosy z sali.

Pan Jacek Piórecki

Proszę Państwa ale to naprawdę nie prowadzi do niczego no bo jak pan ma odpowiedzieć. Proszę Państwa naprawdę bardzo przepraszam, tu chyba chodzi o to żeby Państwo się możliwie wiele dowiedzieli, jeżeli z tego co pan tłumaczy nie wynika wszystko czy niejasno to można powtórzyć, ale proszę Państwa komentowanie tego w ten sposób naprawdę nie jest ani pożyteczne bo nie pomaga w tym wyjaśnieniu ani nie daje możliwości odpowiedzenia bo jeżeli zostają naraz zadane cztery pytania – a po co, a co pan mówi, a na co to komu, a wodę pan leje – no to proszę pana jak się ustosunkować do lania wody np. Jeżeli będzie to niewystarczające to pomożemy.

Pan Kazimierz Goras

Moje zdanie miało brzmieć tak, ruch Bieżanowskiej... to co jest możliwe tam do przepuszczenia prawdopodobnie się zwęzi ponieważ wzdłuż Bieżanowskiej przecież też rozwija się zabudowa, nie w takim stopniu przecież jak w innych terenach miasta..., dwa lata temu np. się dobudowywały domy, znam osoby, które zamieszkały tam w nowym... połączenie poprzednie w tym miejscu zostaje umożliwione w pełnym zakresie przez to, że mamy potrzeby – potrzebę wykonania tych rozwiązań... rozdziela jezdnię ulicy Wielickiej, będziemy mieli skręt w lewo, po prostu wtedy byśmy się nie zmieścili z całą resztą na tych drogach główniejszych, z całą resztą rozwiązań, takiej możliwości nie ma. Natomiast jeżeli już chcemy utrzymać w stanie... to po prostu tej trasie wystarczyłby może jeden pas ruchu w dwie strony. To jest

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

rezerwowanie terenu po to żeby można było właśnie te wszystkie połączenia wykonać i te ilości ruchu, którego się należy spodziewać w przyszłości móc przepuścić. ... należy się spodziewać, że będzie rozwiązaniem niejednopoziomym, utrudni – **dalsza wypowiedź niesłyszalna.**

Po prostu daje możliwość uzyskania pełnej obsługi jak również i obsługi tego obszaru, tutaj też są pewne problemy z dostępem do zabudowy od strony ulicy Wielickiej. Nie jest przecież w interesie miasta wykupywanie terenów bo to nie są tereny przecież ani... Może najtrudniejszy problem to sama trasa licząca tutaj ponad 2,5 km

Pan Jacek Piórecki

O tą strefę ochrony konserwatorskiej bardzo proszę.

Głos niesłyszalny.

Pan Jacek Piórecki

Każdy może zabierać głos tyle razy ile chce, natomiast to jest jakby tutaj Państwa w sumie rola żeby sobie tą możliwość zapewnić nawzajem. Ja chciałem tylko wyjaśnić jeszcze krótko do Biezanowskiej. Naprawdę proszę Państwa sposób rozwiązania tego był jakby minimalizowany żeby w minimalnym stopniu tutaj i naruszać i również nie narażać miasto na wykup. Ja wiem, że nikt nie trzyma ogrodu po to żeby go sprzedać i to jest zrozumiałe, natomiast tak jak to zostało wyjaśnione, ta ilość ruchu w ulicy Biezanowskiej nazwijmy to z zewnątrz jest taka jaka jest i ona taka będzie, jeżeli miałoby się to odbywać w takim połączeniu do Wielickiej jak dotychczas z ograniczonym skrzyżowaniem w lewo to proszę Państwa po tych właśnie drobnych uliczkach by się odbywały objazdy i to by było chyba znacznie bardziej uciążliwe. To jest wyjaśnienie. Natomiast jedną rzecz chciałem tutaj jeszcze raz podkreślić. Jeżeli Państwo z tego rozwiązania, jeżeli Państwo z tych wyjaśnień jakby nie zgadzacie się bo tak rozumiem, jeżeli to jest jednak kwestionowane to naprawdę proszę pamiętać o tym złożeniu uwag na piśmie, Prezydent te wszystkie uwagi będzie rozpatrywał i jeżeli jest inny sposób rozwiązania, lepszy dla Państwa, ale proszę również pamiętać o tym, że gdzieś ten interes musi być wyważony, że powiedzmy powiedzenie tak, że droga nie tu, a tam no to jest znowu kwestia, a co powiedzą ci co tam. Więc tutaj prezentujemy takie rozwiązanie jakie jest przyjęte w projekcie planu, Państwo się do niego również odniesiecie w formie pisemnych uwag, jeżeli będą one krytyczne no to trzeba będzie przyjrzeć się jak to się da jeszcze inaczej rozwiązać. Tak jak tutaj było wyjaśnione plan rezerwuje teren, zapewnia rozwiązanie przyszłościowe bo plan nie ma roli decyzyjnej takiej jak ulice te, decyzja o lokalizacji inwestycji, te rozwiązania można by wziąć, skasować ten plan i przeprowadzić drogą decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, oczywiście protesty czy też by przy tym były, można by to robić etapowo, można by to robić etapowo po kawałku takie połączenie, ale plan tutaj służy do tego żeby to skoordynować i żeby powiedzieć nawet kiedy jest rozwiązanie, które nie odpowiada wszystkim, ale żeby było również znane czy przewidywalne bo pozostawanie w trybie decyzji o warunkach lokalizacji inwestycji celu publicznego prowadzi do tego, że nikt... jest przynajmniej procesem jawnym, procesem, który już z góry mówi jak to może w przyszłości wyglądać.

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Teraz do tej strefy ochrony konserwatorskiej i później bym Pana Panie Arturze jeszcze poprosił o te informacje o koszcie wężła.

Pan Artur Aksman – Biuro Planowania Przestrzennego

Otóż ochroną został objęty budynek znajdujący się przy ulicy Kolejowej 2, to jest piekarnia, budynek ten znajduje się tutaj, ponieważ budynek ten nie jest objęty ochroną konserwatorską, a w opinii konserwatorskiej, która została dołączona do wniosku złożonego przez Miejskiego Konserwatora Zabytków został on uznany za budynek o wysokich walorach estetycznych w projekcie planu przyjęliśmy takie założenie, że zostanie on objęty ochroną, ochrona polega na tym, że dla działki, na której znajduje się budynek wyznaczono strefę ochrony konserwatorskiej, w której wszelkie działania inwestycyjne wiążą się z uzyskaniem odpowiedniego stanowiska, uzgodnienia lub opinii właściwego organu w sprawach konserwacji zabytków.

Pan Jacek Piórecki

Na dziś to jest Miejski Konserwator Zabytków.

Pan Artur Aksman

Według informacji Miejskiego Konserwatora Zabytków jest to budynek z 1910 roku, wzniesiony, cytuję – z zastosowaniem form modernizmu wiedeńskiego. Czy to wyjaśnia? Koszt wężła...

Mówca

Mam wątpliwość dlaczego w takim razie jeżeli autorzy planu wyszukali bo tak to określe, z czym ja osobiście się zgadzam, wartości w tym obiekcie dlaczego tak wąską granicą objęli strefę ochrony konserwatorskiej, ograniczyli ją tylko do działki. Dlaczego, od razu głos w dyskusji. Ten budynek wiąże się w jakimś stopniu z historią tego miejsca, z historią Prokocimia i nie wiem czy mamy wszyscy świadomość, że wbijając się w to miejsce tym łącznikiem ulicy Biezanowskiej z tym wężłem projektowanym naruszamy pewną zastaną sytuację, Stary Prokocim rozwijał się na dwóch biegunach, jeden biegun był związany z kościołem, z parkiem, z dworem, a drugi to było właśnie to miejsce, to miejsce gdzie się rozwijała dzielnica kolejowa, to nie jest tylko ten budynek, to jest cała dzielnica, niefortunnie zostały wyznaczone granice planu miejscowego i być może z tego wynikają te wszystkie nieporozumienia na dzisiejszym spotkaniu dlatego, że zmiana organizacji ruchu na tym odcinku tak naprawdę dotyka całą dzielnicę. Pan przyznał, pan autor układu komunikacyjnego, że wzrośnie ruch ulicą Biezanowską, co do tego wszyscy jesteśmy pewni dlatego, że będzie ułatwiony wyjazd w związku z tym ulica Biezanowska przejmie naprawdę rolę ulicy zbiorczej, a w naszej ocenie ona już powoli poprzez swój stan techniczny była degradowana właśnie do ulicy lokalnej, a ruch odbywał się prostopadle do ulicy Wielickiej i w sposób naturalny, ona zatracala swój charakter ulicy zbiorczej. Obawiamy się, że to rozwiązanie komunikacyjne raz przesądzi o tym, że to miejsce zatraci swój charakter architektoniczny, a z uporem maniaka będę twierdził, że planowanie to nie jest układ komunikacyjny, że ustawa mówi o zrównoważonym rozwoju, więc również jest to interes nasz, mieszkańców tej dzielnicy, jeżeli dałoby się inaczej rozwiązać i podejść do tego zagadnienia to prosilibyśmy żeby autorzy planu zastanowili się i troszeczkę pochylili się nad tym miejscem.

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Nie można w ten sposób zakresu opracowania planistycznego wyznaczyć i nie przejmować się co jest dalej. Szukaliśmy w opracowaniu pod nazwą prognoza oddziaływania na środowisko przynajmniej dwóch zdań na temat tego co się stanie z ul. Wielicką w momencie tego rozwiązania. I nasze wątpliwości są tej natury czy ona przejmie ruch z ul. Teligi, z blokowiska, które tam jest ponieważ mieszkańcy tych blokowisk będą musieli jechać przez ileś światła na ulicy Wielickiej i to będzie ich może najłatwiejszy wyjazd, jaki ruch tak naprawdę zgeneruje w wyniku tego węzła ulica Bieżanowska. I kolejna nasza wątpliwość co się stanie z wyjazdem z zakładów Tele- Foniki, przecież wszyscy wiemy, że zakłady Tele-Foniki mają również swoją bazę na Prokocimiu, którą oni będą jeździć jeżeli taki węzeł wygodny będzie. Czy będzie w jakiś sposób ograniczony ruch na ul. Bieżanowskiej, to są wszystko nasze wątpliwości i prosiłbym żeby – jeżeli to możliwe oczywiście – autorów planu o podjęcie z nami dyskusji na ten temat czy rzeczywiście brali udział, te wszystkie okoliczności, a nie tylko notabene bardzo dobrego rozwiązania komunikacyjnego jeżeli chodzi o Trasę Nowopłaszowską.

Pan Jacek Piórecki

Chciałem wyjaśnić, że to między innymi, oczywiście to jest bardzo uproszczony rysunek i schemat, pokazuje w jakim układzie ta Trasa Nowopłaszowska pracuje i co jest z nią związane, plan oczywiście nie jest w sensie merytorycznym związany granicami planu, że zamykamy oczy i nie widzimy co się dzieje poza tą granicą, natomiast w sensie formalnym jest związany. Dlatego też układ drogowy, rozwiązania komunikacyjne również i w rysunku planu są wyprowadzone nieco poza obszar planu. Wracając do zakresu, ma pan oczywiście rację, mówiłem o tym, że wadą tego rodzaju planów inwestycyjnych jest określanie granicy związanej w szczególności z obszarem rozwiązań projektu planu czyli z jego tym podstawowym celem. Natomiast tak jak mówię to nie ogranicza spojrzenia merytorycznego na uwarunkowania związane również z otoczeniem. Z punktu widzenia formalnego wskazanie, wskazanie tego terenu i obiektu do ochrony względnej nie mogło być tutaj w żaden sposób pokazane szerszym zasięgiem bo on by i tak prawie nie obowiązywał. Ale proszę Pana to jest prognoza oddziaływania, ja rozumiem, oczywiście, natomiast to nie jest element ten formalny, który decyduje o tym. Wpisanie, wskazanie tego obiektu umożliwia jeżeli Miejski czy – dlaczego opierano się na opinii Miejskiego Konserwatora – funkcjonuje porozumienie pomiędzy Prezydentem Miasta Krakowa a Wojewodą Krakowskim w wyniku którego kompetencje Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie wskazań obiektów do ochrony, wskazywania wartościowych obiektów, zasad tej ochrony zostały przekazane Miejskiemu Konserwatorowi. Dlatego musimy go traktować jako organ ustawowy określający ten zakres. Więcej wskazań z tego nie wynikało i po pierwsze jakby z własnej inicjatywy nawet większego obszaru ustalić nie mogliśmy bo jak mówię on formalnie poza obszarem planu będzie funkcjonował, natomiast zapisanie tego w projekcie planu w ten sposób jeżeli będzie taka inicjatywa umożliwi wpisanie tego obiektu albo do ewidencji zabytków, albo do rejestru zabytków jeśli Wojewódzki Konserwator uzna to za uzasadnione i pomaga również czy umożliwi później w ewentualnym inwestowaniu w utrzymanie tego obiektu czy w jego remontach bowiem można wówczas uzyskać dotacje. Natomiast w zakresie tych prognoz ruchu, że były brane pod uwagę to poproszę jeszcze Pana Kazimierza.

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Pan Kazimierz Goras

Rozumiem, że tu problemem istotnym jest obawa czy nie przeniesie się ruch z ulic równoległych. To nie wydaje się prawdopodobne z powodu rozdzielenia na niską, niewielką sprawność tych ulic poprzecznych jak chodzi o zwiększoną ilość ruchu po prostu przez te uliczki. Natomiast im większa sprawność w tym rejonie wzdłuż tej ulicy tym oczywiście taka ewentualność się oddala. Krótko mówiąc lepiej będzie jechać przez węzeł dwupoziomowy i sprawnie niż powiedzmy tutaj jeszcze tymi okrężnymi drogami bo to jest takie całkiem bezpośrednie podłączenie tylko trzeba wykonać jeszcze tutaj manewry przez sąsiednie skrzyżowanie. Wydaje mi się, w prognozach, które wykonuje się, oczywiście są to symulacje, w prognozach, które wykonujemy te dysproporcje z natężeniem ruchu na ul. Bieżanowskiej, a np. na ulicy Wielickiej są 10-krotne, po prostu 10 razy więcej przepuszczają te kierunki niż tutaj ten mały odcinek. Oczywiście, że sprawa organizacji ruchu, ograniczenia tonażu to są sprawy, których nie rozstrzyga plan, to są sprawy bieżącej eksploatacji, ale jeżeli już istnieją trasy zbudowane na podstawach, nośne to z pewnością ograniczenia tonażu mogą się pokazać. Jeszcze jaki aspekt. Plan tego nie rozstrzyga, nawet nie próbuję się wdawać w szczegółową dyskusję, ale powiem Państwu tak, są dwa powody, dla których ograniczenie się wnosi. Jeden to jest nośność nawierzchni, to zależy, można nadbudować tą nawierzchnię i będzie mocniejsza, a drugi to jest to, że ciężkie samochody emitują oddziaływania szkodliwe i z takich powodów też bardzo wiele ulic w Krakowie ma ograniczenia. Jeżeli są tylko ulice, które w zastępczy sposób, ulice główne, należy się domagać i Zarząd Dróg z pewnością takie rzeczy – to nie jest tak, że firma duża – nie wiem jaka to będzie firma, czy koniecznie tam będzie ciężki przemysł, to nie jest nic z tych rzeczy powiedziane – nie musi mieć najkrótszych dróg, musi mieć tylko drogi dostępu. Myślę, że to jest obawa, która na jakimś bardzo dalekim planie, ale to jest obawa, która w każdym miejscu miasta występuje i w każdej chwili.

Głos z sali.

Pan Kazimierz Goras

Nie mówię, że zmieniać, dlaczego zmieniać, natężenie ruchu będzie takie jakie ciśnienie ruchu wywoła, my udostępniamy tylko nowy odcinek dlatego, że w starym miejscu oddajemy teren pod budowlę komunikacyjną, która uniemożliwi takie rozwiązanie jak dotychczas czyli jednopoziomowe.

Pan Jacek Piórecki

Bardzo bym prosił Pana Prezydenta o dwa słowa.

Pan Krzysztof Adamczyk

Mianowicie szkoda, że nie ma pełnego kontekstu tutaj gdzieś wywieszzonego czy Studium... czy takie mamy plany inwestycyjne Krakowa gdzie można by coś tam gdzieś dodatkowo pokazać. Natomiast rozpocznę od fragmentu, który pan podniósł, ponieważ jest siedziba, jest część firmy Tele-Foniki na Bieżanowie czy nie będzie jeździć przez Bieżanowską – jeżeli dobrze zapamiętałem. Mianowicie powstanie Nowopłaszowskiej tych dyskusji i budowa tego ciągu tutaj Christo Botewa, przedłużenie Christo Botewa i połączenie z przygotowywaną i mającą jakiś tam

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

zamiar inwestycyjny drogą ekspresową S7 z tamtej strony miasta od węzła autostradowego Biezanów na północ – krajowa droga ekspresowa S7 jest po decyzjach w Ministerstwie Transportu, że tak ma być poprowadzona – w związku z czym dla Tele- Foniki jazda przez Biezanowską, przez te przejazdy kolejowe po wschodniej części miasta nie miałyby sensu. To jest konkretna moja odpowiedź. Natomiast rozumiem, że Państwo wyrażają tutaj pewnego rodzaju wątpliwość – tak zrozumiałem pana tutaj wypowiedź – czy podłączona lepiej Biezanowska z nowoprojektowaną Nowopłaszowską tutaj tym przebiegiem nie przejmie ruchu choćby z Wielickiej, ale Wielicka jest taka jaka jest, plan zmienił światła, że one oprócz bezpieczeństwa to powodują pewne przyhamowanie i ktoś woli jeździć, próbujemy władze miasta czynić te główne ciągi, ten jakby jest istniejący, powinien być wyremontowany w najbliższym okresie, ktoś jak szanuje swój samochód to też może uciekać tamtędy, jak ona przyjmie inną nawierzchnię, a jest południowe obejście do węzła wielickiego w związku z czym mam nadzieję, że się przez długo zachowa w dobrym stanie. Tu też jest element, który będzie... Jeśli powstanie ten bajpas tutaj dlatego jakby po obu stronach Biezanowskiej to problem polega na tym, że rozumiejąc, iż Państwo uznają, że wjazd i wyjazd dla was jest właściwy i dobry na dzisiaj. Tu można mieć wątpliwości czy to nie jest tylko na użytek, jakby takie zaakceptowanie sprawy, sytuacji obecnej w związku z tym obawami, że coś tam się zacznie więcej jeździć, trudno powiedzieć, jeśli tu chcemy zrobić węzeł dwupoziomowy to dziwnym rozwiązaniem byłoby żeby zaraz za tym było rozwiązanie z lewoskrętem itd. tutaj z Biezanowską. Więc jest tu jest taki imperatyw, a tak to w dyskusjach jeszcze w poprzedniej kadencji było ustalane, były dopasowywane granice planu żeby trzecią obwodnicę z tym przebiegiem jak pokazują Nowosądecka i Nowopłaszowska – robocza nazwa – tutaj pokonać drugim poziomem tej relacji.

W związku z czym podłączenie Biezanowskiej w tym miejscu jeśli nawet ... jakieś prawoskręty to nie powinno tu funkcjonować na przecięciu relacji itd., powinno się upłyńniać czy z Kamieńskiego czy... Tak, że Tele-Fonika na pewno nie i chcąc jakby pewne rzeczy poprawić myślimy również o poprawie tego włączenia po prostu, obawy czy będzie więcej jeździć. Przy powstaniu, plan jest na najbliższe pięć lat, tego układu, o którym wspomniałem spięcie Igołomskiej z węzłem autostrady Biezanów niezależnie czy to mówi premier czy to mówi minister to myślę, że w 2010, 2013 jakby autostrada do węzła Szarów będzie wybudowana i zacznie się budowa w najbliższych latach, miała się w 2006, być może w 2007 się rozpocznie budowa węzeł Biezanów, przedłużenie Christo Botewa. My przygotowujemy, chcemy w 2008 rozpocząć Kuklińskiego i Stróżyckiego – druga jezdnia – przedłużenie do S7. Poprawka, w budżecie tegorocznym jest, mam nadzieję, że to się nie wywróci, finansowaniem zewnętrznym modernizacji Wielickiej. No więc ten rejon ma szansę uzyskać dwie takie osie komunikacyjne dla tranzytu. My uciekamy czasem jak się remontuje Zakopiankę w Gaju, ja mieszkam w innym miejscu Krakowa, uliczkami, którymi by nikt nie jeździł gdyby nie musiał gdyby nie było 5 km korka, na wypadek może jakichś remontów, jakichś może zdarzeń tego typu to może tak, ale chodzi o to żeby przejechać. Natomiast normalnie nie będzie to Biezanowska tranzytem, możemy prognozować, możemy sądzić, pewności nie mamy, mamy narzędzia w zakresie organizacji ruchu, w zakresie tonażu, tonażu dopuszczonego dla autobusu większego, dla ciężarowych nie, za chwileczkę ktoś buduje, wywozi tam coś gdzieś i będzie protest, ale tymi narzędziami, którymi dysponujemy możemy oddziaływać na

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

uspokoienie, na zmniejszenie tonażu, który by zwyczajowo chciał na skrótym tamtędy jeździć. Ja przepraszam bo tutaj nie wiedziałem, że jest taka prezentacja, ja przyszedłem na normalne spotkania i ... wyszedłem, ja rozumiem, że generalnych do mnie pytań nie ma, jeśli byłoby pytanie kiedy to powiem tak, nie wiem dokładnie i nikt nie wie w mieście, ani Prezydent, ani Rada, przygotowuje plan pierwszy krok, pozyskanie terenów drugi krok, tutaj pojawiają się duże trudności bo bywa, że działka nie ma właścicieli, kurator, dylematy żeby pozyskać prawo do terenu,... zapisanych środków na realizację itd. Myślę, że o Nowopłaszowskiej można mówić do 2020 powinna powstać. Natomiast jak precyzyjnie to nie da się tego tutaj odpowiedzieć. I jeśli nie ma do mnie pytań takich realizacyjnych to proszę mnie nie pytać o remont Bieżanowskiej...

Mówca

Panie Prezydencie mam pytanie bo nie był pan obecny, skąd się bierze wątpliwość. Problem jest postawiony w ten sposób czy rzeczywiście trzeba udrażniać Bieżanowską czy sankcjonować sytuację istniejącą to znaczy wąska ulica, która zmienia swój charakter na charakter ulicy lokalnej zbiorczej. Dlatego, stąd ten problem. I jeżeli tak to może nam mieszkańcom ulicy Bieżanowskiej wystarczył prawoskręt z ul. Wielickiej bez lewoskrętu od strony miasta i bez tego węzła i może trzeba przeorganizować ruch w całym obszarze w oparciu o ulicę Prosta, o kolejne prostopadłe do Wielickiej tak żeby ten ruch dojazdowy zrobić czyli mówiąc wprost obniżyć rangę ulicy Bieżanowskiej. Pytanie jest tylko takie i problem postawiony czy to rozwiązanie jest przesądzone i ulica Bieżanowska będzie już pełniła tę rolę ulicy zbiorczej dla tej części miasta czy może jeszcze nie, może jest jeszcze szansa żeby się zastanowić nad przeorganizowaniem tego ruchu w taki sposób żeby uspokoić na ulicy Bieżanowskiej. To jest tylko ten problem.

Pan Krzysztof Adamczyk

... to należałoby się zastanowić nad kwestią, ale dzisiaj tu siedzi osób tak na oko 20, a przy Bieżanowskiej tam są i bloki i domki w całym pasie mieszka 2 tys., albo tego rzędu. W związku z czym mam wątpliwości czy tak chórem i zgodnie by wszyscy zaakceptowali tylko wyjazd na prawoskręt i wjazd gdzieś tam od tyłu.

Mówca

Panie Prezydencie tu nie chodzi tylko o ulicę Bieżanowską, tu chodzi o fragment miasta, o dzielnicę, ten Stary Prokocim zatracił swój charakter, to kiedyś miała być dzielnica willowa, to co się z nim stało stało się na przestrzeni ostatnich 50 lat i nie z naszej winy. Jest w tej chwili okazja bo sam pan powiedział, że usprawniamy układ komunikacyjny po dwóch stronach torów kolejowych, usprawniamy układ w ten sposób, że ta ulica Bieżanowska nikomu tak naprawdę jeżeli chodzi o ruch tranzytowy nie będzie potrzebna.

Pan Krzysztof Adamczyk

Ja rozumiałem i jeśli będzie możliwość – jak się skontaktuję z Państwem – żeby rozważyć taki wariant w sensie formalny żeby nie zablokować planu to nad reorganizacją tego ruchu możemy się zastanowić w mieście. Natomiast dzisiaj drobny zakład – jestem w stanie prywatnie podjąć – że jeżeli pójdzie to w eter to

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

protesty zasypią miasto, być może się mylę bo nie mam tej wiedzy co mają Państwo, Państwo zakładam, że mają wiedzę z 80 % mieszkańców, to jeśli tak jest to zakład byłby z góry przegrany. Nikt w mieście na siłę nikogo nie chce uszczęśliwić tutaj. Jeżeli by miało to uspokoić, z jednej strony byłaby zgoda na takie rozwiązanie, nie wiem jak tam komunikacja zbiorowa czy wjeżdża coś tędy czy wyjeżdża bo jeździłem Bieżanowską, nie jeżdżę co dzień więc nie mam tego w oczach, tak, że może w ten sposób i na gorąco, ja ten sygnał przyjmuję żeby gdzieś tu rozmawiając z Panem Gorasem zastanowić się jakie tu mamy możliwości formalne działania na ten moment.

Mówcy

Ja mam taką sprawę ponieważ dziwi się Pan, że jest nas tutaj tak mało. Ja to może wytłumaczę. Jest nas tutaj tak mało dlatego, że informacja była po prostu bardzo cicha, ogólnikowa i po prostu.

Pan Krzysztof Adamczyk

Ale ta sala by nie pomieściła 2 tys. osób, ja to chciałem tylko powiedzieć.

Mówcy

Ale teraz wyjaśnię Panu dokładnie dlaczego my tu jesteśmy. My tu jesteśmy z jednego powodu, mieszkamy tutaj w środku Państwa pięknej drogi. Jeżeli jest już mowa o starych budynkach w okolicy, osobiście też mieszkam w starym drewnianym domku tutaj i po prostu powiem szczerze jeżeli ta droga zostanie tak poprowadzona jak jest tutaj w planie ten stary domek się po prostu złoży pyk, pyk, pyk i koniec.

I po prostu tutaj jest dlatego nas tak mało gdyż jesteśmy z tych tutaj domów, z tych tutaj okolic, że przez środek naszych działek, domków, podwórek, ogrodów będzie właśnie biegła ta droga i będziemy się czuli jak bułka z wędlinką, bieżanowska droga kolejowa, a w środku my, nasze domy, które już w tej chwili się trzęsą. Mówimy o tym, że ulica Bieżanowska jest ulicą spokojną, nie ma dużego obciążenia, jest tam dopuszczony mały tonaż, proszę pana jak jeżdżą autobusy to ten mój stary domek już się trzęsie, inne stare domki na Bieżanowskiej również. W związku z tym jeżeli ta droga tutaj powstanie to wszystkie te domki budowane starymi technologiami poskładają się. Więc ja tylko zadam takie pytanie czy my wszyscy tutaj mieszkający jesteśmy przewidziani do wykupu czy mamy cierpliwie poczekać aż się poskładamy.

Pan Krzysztof Adamczyk

Znaczy odpowiem tak, mianowicie nie można podjąć dzisiaj na tej sali decyzji i nie mamy jednoznacznej jakby wiedzy oceny na podstawie ekspertyz czy takie zagrożenie istnieje. Jeśli, nie proszę się nie uśmiechać po prostu bo nie ma dzisiaj dokumentów na to, że mamy pewność. Jeśli z rzetelnych uczciwych opracowań wyniknie, że takie zagrożenie istnieje to Państwo zostaniecie wykupieni.

Znaczy w sensie formalnym ta enklawa przestanie istnieć, nie dzielnica, ta enklawa przestanie istnieć. Ja nie jestem tutaj ani zwolennikiem tego czy innego rozwiązania, które w mieście ma być zrealizowane i żeby miasto się mogło rozwijać generalnie jako całość muszą być zbudowane pewne trasy i Państwo są zainteresowani jakby tą kwestią, ale dobrym przykładem można by się posłużyć, nie mamy materiałów przygotowanych i powiedzieć, gdzieś tam przez Stare Łagiewniki przejdzie Trasa

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Łagiewnicka, gdzieś tam przejdzie taka czy inna, Ciepłownicza wokół osiedla Lipska itd., w związku z czym żeby funkcjonować, żeby działać wykupujemy, wyburzamy, budujemy trasy i tyle. W tym momencie rozumiem, że reprezentujecie tą grupę, boicie się czegoś takiego, dzisiaj się tego nie dokonuje w stylu sprzed 30 lat, że pieniądze są rynkowe, są problemy jeżeli jest mała wartość domu no to pojawiają się pewne problemy, wiele zadań zrealizowano bez ewidentnej chyba krzywdy funkcjonujących, mieszkających właścicieli działek, domów i tak to mogę podsumować.

Pan Jacek Piórecki

Ja przepraszam, ja może jeszcze jedną rzecz uzupełnię do tego co Pan Prezydent powiedział i oddam oczywiście Państwu mikrofon. Natomiast mnie chodzi o to, proszę Państwa to jest oczywiście scenariusz możliwy, że wszystko trzeba wykupić. Natomiast to rozwiązanie zostało wybrane spośród kilku wariantów, w tym wariacie następuje tylko jedno wyburzenie drobnych dwóch sklepów nie dużych, co prawda jest to źródło utrzymania, jest to bardzo ważna rzecz, można starać się ominąć i utrzymać to źródło utrzymania jak najdłużej, natomiast proszę Państwa przeprowadzenie w ten sposób, między innymi w ten sposób ulicy daje z kolei możliwość właśnie otwarcia furki dojazdu do tych działek, które są tylko i wyłącznie obsługiwane od tych dwóch stron. W związku z tym to nie zawsze jest tak, że przestaje funkcjonować życie nie ma możliwości zrobienia tam czegokolwiek. W tym obszarze są dopuszczenia również usług, tutaj to życie nie zamiera, nie kończy się z tego powodu, że taka trasa by poszła. Natomiast wróć do tego względu formalnego, o którym Pan Prezydent powiedział, że proszę Państwa to nie jest tak, że my wyjdziemy stąd, spakujemy, zawiniemy, napiszemy protokół i pójdziemy dalej. Nie, proszę Państwa te Państwa i ta dyskusja i to – jeszcze raz przypominam – proszę o te uwagi pisemne dotyczące tego problemu, o złożenie tych uwag, te uwagi muszą być rozpatrzone i jeżeli się znajdzie wyjście mniej bolesne, albo w ogóle rezygnacja i pozostawienie kłopotu ulicy dotychczasowej Bieżanowskiej i jak z niej wyjechać mieszkańcom to może i taki plan powinien być uchwalony.

Mówczyni

Posiadam tam swoje tereny i odkąd pamiętam była proponowana Trasa Bagrowa, której alternatywą jest teraz Nowopłaszowska i przez lata na ulicy Morawińskiego nie wolno było nic budować, nawet specjalnych remontów robić bo miała być Trasa Bagrowa i ja tą trasę rozumiałam ponieważ ta trasa miała prowadzić estakadą ponad torami kolejowymi, takie były założenia wówczas. Natomiast tutaj Trasa Nowopłaszowska spełnia zupełnie inne zadania, ona nie prowadzi do tego żeby połączyć bezpośrednio, chodziło o połączenie tej strony Krakowa z Hutą z pominięciem tych innych starych ulic. Bagrowa miała swój sens, ale ta Nowopłaszowska według mnie nie ma sensu ponieważ ona właściwie nic nie ułatwia.

Pan Krzysztof Adamczyk

Proszę jakby nie argumentować przeciwko Nowopłaszowskiej ani za, ja spróbuję się jakby odnieść do tego fragmentu, jeżeli coś jeszcze innego to pani za chwileczkę wróci do głosu. Tak, była Bagrowa z przebiegiem mniej więcej takim jak pokażę w tej chwili. Liczba protestów dotyczących Bagrowej sięgała – jeżeli Państwo szerzej

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

patrzycie niż koniec swojej działki – paręset, parę tysięcy itd. W związku z czym przygotowując Studium – to nie znaczy, że tam zdecydowały protesty, w jakimś sensie zdecydowały – przygotowując Studium w 2003 roku procedując, uchwalając przez Radę Miasta w kwietniu 2003 r. Radni Miasta między innymi zgłosili – oczywiście, że Pani Fijałkowska Rada Miasta Krakowa również jakby była, reprezentowała jakby tą grupę przeciwko Bagrowej, ale to się nie stało głosem Pani Fijałkowskiej, ale głosem większości Radnych dzisiaj trzecia obwodnica spina południe z północą takim przebiegiem, nie ma Trasy Bagrowej, Nowosądecka, przejście w Nowopłaszowską, Lipska, Ciepłownicza – to jest Studium, to jest fragment Studium i na północ do Nowohuckiej i tam już później Nowohucką, Stelli Sawickiego, to jest przebieg III obwodnicy w tym fragmencie tu i tu powiedzmy nie istniejącym po stronie południowo zachodniej w związku z czym zastąpiono Bagrową tym przebiegiem. Chciałem przypomnieć – tu Pan inż. Piórecki powiedział, że gdzieś tam wcześniej funkcjonowałem w samorządzie – funkcjonowałem za Prezydenta Lassoty gdzie Zarząd Prezydenta Lassoty przedstawił Radnym Studium tras mostowych do decyzji co mamy zrobić, była duża dyskusja, był to 1998 roku, na galerii było trochę mieszkańców również z tego rejonu miasta, było dużo oklasków na te wypowiedzi, które protestowały przeciwko takim czy innym rozwiązaniom, no więc skończyło się jakby na braku decyzji Rady, w kadencji poprzedniej były takie czy inne dyskusje czy propozycje, one nie skończyły się w zakresie Studium niczym, Studium na początku tej kadencji było uchwalane, plan ogólny przestał obowiązywać 31 grudnia 2002 r. w tym mieście bo nie było Studium, jakby było Studium obowiązywałby tylko jeszcze jeden rok dłużej, natomiast ponieważ Pani zahaczyła o Bagrową o ten szerszy kontekst, to była tak, Trasa Jerzmanowskich – najbardziej wysunięta na wschód to była pierwsza, potem była chyba Żabia – Bagrowa, Płaszowska A, B i Wodna, siedem czy sześć tras. Żadne nie uzyskiwały akceptacji. Jeden z dyrektorów wydziałów, który był na spotkaniu z mieszkańcami tam w rejonie opowiadał mi przypadek następujący, mieszkańcy ulicy Żabiej podpisywali protest przeciwko Bagrowej. W pewnym momencie Żabia – taki bliski bajpas Bagrowej – była tutaj oceniana, że to może być jakby przebieg zastępujący Bagrową. Świadomość była taka, że mieszkańcy protestowali przeciwko przebiegowi X żeby mieć pod swoimi oknami. Prawdopodobnie, znaczy chcę powiedzieć, że na Pani miejscu czy na Państwa miejscu jeżeli tu większość jest to nowa jakość, nowa okoliczność. Jeśli pojawią się urządzenia w zakresie ochrony środowiska, a dzisiaj przepisy inaczej stanowią pewne kwestie i muszą być realizowane to to ogranicza takie czy inne oddziaływanie do poziomu, który muszą spełniać normy. Żadne nerwowe gesty niczego nie pomogą, ja tylko mówię, ja muszę wyjść po prostu, w związku z tym jeśli stan obiektów, domów jest taki, że pod wpływem drgań one by uległy zburzeniu, katastrofie budowlanej to te nieruchomości zostaną wykupione po ocenach biegłych, ja Państwu, to jest temat nieodległy, powiem jedną rzecz, w czasie przygotowania do realizacji i w czasie budowy modernizacji ulicy Klimeckiego, a więc w pewnym sensie strona nie odległa, nie Krowodrza Północ ani Huta Wschód do was przychodziły do mnie konkretne wnioski Zarządu Dróg i Komunikacji jako inwestora zastępczego czy od strony wykonawcy, czy niejako płynące od strony właścicieli budynków na skrzyżowaniu Powstańców Wielkopolskich, Nowohucka i w trasie Klimeckiego takie są dwa budynki, że te budynki rozleca się mówiąc nieładnie, w czasie budowy lub w czasie eksploatacji. Nie rozleciały się w czasie budowy, nie

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

rozleciały się w czasie eksploatacji już 3,5 roku. I stan ich jest taki, że prawdopodobnie nie rozleczą się. Były zrobione pomiary, okazało się, że nie, że nie ma możliwości i podstaw formalnych do wykupienia. Bezpośrednio można powiedzieć lico budynku w granicy chodnika, tak blisko gdzie te drgania na fundamenty, na obiekt. Jest to kwestia stanu technicznego. Natomiast jeśli będzie zagrożenie to my będziemy musieli to wykupić i w ramach kosztów inwestycji to będzie uwzględnione, w ramach projektowania to będzie uwzględnione. Widzę, że ja się stałem obiektem teraz dyskusji, a to jest dyskusja o planie, ja się planami nie zajmuję. Rozumiem, że jeszcze do mnie.

Mówczyni

Ja chciałam zapytać właśnie z zakresu ochrony środowiska. Pan Prezydent powiedział, że będą spełnione wszystkie normy, ja się zgadzam oczywiście, że teraz są takie wymogi. Ale proszę powiedzieć co się stanie z tym terenem Starego Prokocimia w szczękach takiego hałasu. Hałas na ulicy Wielickiej jest przekroczony 24 godziny na dobę. Tutaj jeżeli zostanie wybudowana trasa będzie hałas też bardzo duży i w momencie, kiedy tutaj ulica, która w tej chwili jest ulicą w pewnym sensie lokalną ona stanie się, zacznie zbierać troszkę ruch tu powstanie tak ogromny hałas, który będzie się nakładał, że praktycznie nie będzie do wytrzymania.

Pan Krzysztof Adamczyk

Znaczący hałas jest wielkością fizyczną, natężenie hałasu, którą można zmierzyć i dzisiaj przepisy mówią tak, że muszą być zastosowane takie urządzenia szczególnie w zakresie obiektów mieszkalnych, które sprowadzą w porze dziennej poziom hałasu do tylu decybeli, w porze nocnej do tylu decybeli i nie może być więcej.

Mówczyni

Znaczący to są ekrany ochronne przeciwhałasowe, które w jakimś stopniu oczywiście zmniejszają poziom hałasu. Natomiast trudno powiedzieć czy zostały zrobione pomiary w jakim stopniu ten hałas będzie się kumulował bo jeżeli to się utworzą trzy trasy z dwupoziomowymi skrzyżowaniami w tej chwili już słychać hałas z ulicy Wielickiej, jeżeli wybuduje się dwupoziomowe skrzyżowanie będzie jeszcze większy ten hałas bo on będzie jednak unosił się. Ekrany też – ale to nie jest tak blisko zabudowań a tutaj te drogi będą bardzo blisko zabudowań dlatego też wydaje się, że ta trasa jednak Bieżanowska powinna zostać taką trasą ewidentnie lokalną żeby ten hałas mógł się tutaj gdzieś rozprzestrzeniać.

Pan Krzysztof Adamczyk – wypowiedź niesłyszalna.

Pan Jacek Piórecki

Proszę Państwa jest do planu zrobione prognoza oddziaływania na środowisko, do tej prognozy była prognoza ruchowa, prognoza zanieczyszczeń hałasowych i komunikacyjnych. Do tych prognoz zostały dostosowane rozwiązania planu dla niektórych terenów tras komunikacyjnych. Na terenach do wykupu na trasy komunikacyjne jest wpisany w planie obowiązek umieszczenia zieleni izolacyjnej i urządzeń ograniczających i eliminujących hałas skutecznie i proszę Państwa w

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

prognozie, która również jest dostępna do publicznego wglądu to jak mówię zapraszamy na ulicę Za Torem, razem z projektem planu można tę prognozę na spokojnie sobie przeczytać i został ustalony zasięg linii hałasu, który w przypadku, a w zasadzie w jednym, w stosunku do budownictwa mieszkaniowego w gruncie rzeczy w części nowego, wykraczał poza linię terenu trasy komunikacyjnej, w której takie urządzenia by się znalazły został zapisany obowiązek dokładnie tak jak Państwu mówię, umieszczenia urządzeń ekranujących. Jeżeli na skutek eksploatacji taka sytuacja by nastąpiła, że ten hałas będzie emitowany, a nie należy się tego spodziewać bo jednak standard komunikacyjny i sprzętu komunikacyjnego poprawia się i z biegiem czasu normy są coraz bardziej podwyższane to powinno ulegać ograniczeniom bo ja uważam, że ekrany to jest też ostateczność, to nie jest ani piękny widok, ani sympatyczne sąsiedztwo, w związku z tym po pierwsze została zapisana zieleń w pasach tras komunikacyjnych i po drugie w tym przypadku gdzie właśnie ta linia hałasu wykroczyła, ale proszę popatrzeć nieznacznie, to jest skala kilkunastu metrów, wykroczyła poza zasięg trasy komunikacyjnej została wprowadzona zieleń, ta zieleń publiczna, która musi zostać wykupiona przez miasto, to informacyjnie do tego. Przepraszam ponieważ obiecałem pani, że oddam pani mikrofon więc oddaję.

Mówczyni

Ja właśnie na temat tych ekranów, tego wszystkiego, chciałabym się dowiedzieć jak to się ma do tej trasy w tym miejscu, konkretnie tutaj gdzie ta droga ma przebiegać przez ogrody przed oknami naszych domów i jak tutaj mają wyglądać te ekrany i to wszystko.

Pan Jacek Piórecki

Zasięg hałasu tutaj jest pominięty dlatego, że nie wykracza, jest poniżej normy.

Mówczyni

Czyli bezpośrednio nasze okna, nasze domy będą związane też prosto z tą drogą.

Pan Jacek Piórecki

Znaczy jest poniżej normy, ponieważ dla tej ulicy jest wpisany obowiązek, nie dopuszczenie, nie że powinny być czy mogą być, tylko obowiązek wprowadzenia zieleni izolującej.

Mówczyni

Czy pan tutaj sugeruje nam wszędzie przed oknami ustawienie ekranów, proszę pana my tu mamy wszyscy domy, nie dość, że tu jest planowana droga przez środek naszych domostw dokładnie, przez środek naszych ogrodów, przed oknami naszymi i jeszcze przed tymi oknami będzie też perspektywa również tych ekranów bądź nie w zależności od projektu i jest taka sprawa, ja nie wiem czy ktokolwiek z Państwa kto robił ten projekt chciałby mieszkać na skrzyżowaniu bo tu zostajemy wszyscy na środku drogi, tu jest Bieżanowska i tu jest nowa trasa, proszę Państwa to tylko na mapie tak wygląda, że to jest duża odległość, to jest parę metrów, mój dom stoi przy Bieżanowskiej, ale również będzie stał przy tej nowej trasie, a ten dom tutaj na rogu to już w ogóle został na samym środku tego skrzyżowania.

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Mówca

Jestem mieszkańcem tej okolicy i jestem chyba najbardziej tutaj poszkodowany bo tak jak pan wspomniał tylko jeden budynek zostanie wyburzony właśnie niestety mój, który zapewnia mi utrzymanie siebie i dzieci. Natomiast – to już pomijam ten fakt bardzo bolesny dla mnie – zostało mi zabrane z dwóch stron tereny mojej nieruchomości i mamy... ekrany, cztery metry o muru, a drugi prawdopodobnie sześć metrów. Po co mam tu mieszkać, należy mi to od razu zabrać, to jest ten budynek tutaj, to ma być zabrane, a tutaj 4 m od muru, a tutaj 6 m, po co mam tu mieszkać, bez sensu, urodziłem się tu, mieszkam całe życie, ale jeśli mam tak mieszkać to nie ma żadnego sensu.

Pan Jacek Piórecki

Proszę panią.

Mówczyni

Panie Prezydencie myśmy budowali sześć lat temu, nikt nam nie powiedział, że będzie budowana droga, wybudowaliśmy i w tej chwili z jednej strony ekran będzie przebiegał 3 – 4 m od okien, z drugiej strony gdzie jest główne wejście ucinają nam ogród i ekran będzie 7 m od domu, z trzeciej strony mamy ulicę Bieżanowską, a z czwartej strony mamy sąsiadów, mamy tam gabinety lekarskie i naprawdę nie wiem jak dalej będzie płynęło życie, po prostu będzie to wszystko hałas na środku, spokoju nie będzie, wjazdu nie będzie i w ogóle skręt będzie właśnie na rogu naszego domu. To nie jest życie i naprawdę dlaczego nas nie poinformowali wcześniej przed budową, my byśmy działki nie kupowali, nikt nam nic nie powiedział i stajemy przed faktem gdzie nas już nie stać na nic nowego żeby po prostu, jak żyć dalej. Syn jest młody, ożenił się, chce dalej tam mieszkać a my nie widzimy w ogóle widoku na tamto życie. Ja dzisiaj jechała koło Montelupich i powiedziałam mężowi, mają lepsze warunki niż my kiedyś będziemy mieć w naszym domu bo będziemy tak jak w więzieniu. Dziękuję.

Mówczyni

... i nie było żadnej informacji na temat tego, iż tam będzie droga taka szybkiego ruchu przed naszymi oknami. Ja mam kredyt w banku na lat 30, ona na razie ma kategorię drogi zbiorczej więc dużo większa przepustowość niż droga lokalna Bieżanowską. Na Bieżanowską zdecydowałam się świadomie, ale nie chciałam mieć wcale drogi kategorii Z w ogrodzie i nikt tu nie bierze pod uwagę kosztów jakie ponosimy, Państwo budując się, my kupując to, my chcielibyśmy żyć normalnie, pan chciałby pracować i mieszkać, jaki w ogóle sens jest tam tej trzeciej drogi to jest raz, a po drugie dlaczego wcześniej nikt nie informował nikogo o takich planach tej trasy.

Mówca

Jeżeli można, proszę Państwa wydaje się, że dyskusja już zbiegła na bardzo indywidualne przypadki. Chciałbym żebyśmy sobie uświadomili Panie Prezydencie, trasa Nowopłaszowska tutaj w ogóle nie jest kwestionowana w tym gronie. Czy ktoś tutaj wnosi pretensje do przebiegu trasy? Więc, jest tylko jeden mały fragment łącznika, jeżeli to nie jest przesądzone bo my sobie zdajemy sprawę, że tych parę osób to w kosztach tej inwestycji zrodzi taki koszt finansowy, że on jest pomijalny dla

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

miasta. Tylko pytanie czy to już zostało przesądzone czy jeszcze można odkręcić sytuację i powiedzieć, że może, może ta dzielnica może zachować swój charakter podmiejski.

Pan Jacek Piórecki

Proszę Państwa Państwa argumenty są absolutnie, absolutnie przekonujące i słuszne z Państwa punktu widzenia i tutaj nikt z tym nie polemizuje. I oczywiście musi być rozważone czy po pierwsze może to być niższa kategoria z tym, że tutaj jest problem taki, jeżeli niższa kategoria to wcale nie znaczy, że będzie mniejszy ruch tylko może być uciążliwszy – to jest jedna rzecz. Druga rzecz, można przyjąć rozwiązanie, że ten pas, nazwijmy to pas drogowy czy teren przeznaczony na przebieg tej trasy powinien być znacznie szerszy po to żeby nie było ekranów tylko pas zieleni na koszt miasta realizowany tłumiący absolutnie do skutku hałas, który zresztą według badania w prognozie nie będzie tam występował, wykraczał poza granice tych działek jeżeli oczywiście ta zielen w samym pasie drogowym przewidywana czy w krytycznych momentach ekrany, ale w krytycznych, ale ja sam powiedziałem, że ja ich nie lubię, nie podobają mi się i to rozumiem zupełnie Państwa obawy. I w związku z tym proszę jak mówię jeszcze raz złożyć te uwagi na piśmie, nie wiem, być może po prostu należy zrezygnować z tej trasy tylko nie wiem czy będzie to rozwiązanie dobre dla pozostałych obszarów i czy to będzie możliwe i czy takie rozwiązanie z kolei w ponownym obrocie formalnym czyli uzgodnieniach to uzgodnienie uzyskamy bo tutaj na pewno kasując tę trasę to uzgodnienie trzeba będzie ponowić, ale to jest już nasze zmartwienie, to znaczy nasz obowiązek. Więc oczywiście to nie jest ani Państwa wina tylko...

Głos z sali.

Mówczyni

... my nie wnosimy żadnych zastrzeżeń, nam chodzi tylko o ten wąski kawałek, w którym miejscu żyjemy i gdzie pracujemy i tylko jedno pytanie czy te kawałek, który dotyczy nas musi być po prostu realizowany.

Pan Krzysztof Adamczyk – głos z sali.

Mówczyni

Myśmy składali w 2005 roku już wniosek na ten temat i cisza, żadnej odpowiedzi, nic.

Pan Jacek Piórecki

Wniosek był składany do planu, został rozpatrzony zarządzeniem Prezydenta zgodnie z tą procedurą jaka obowiązuje jaka obowiązuje został ogłoszony w BIP rozpatrzenie Państwa wniosku, Państwa wniosek dotyczył między innymi poprowadzenia ulicą Kolejową, a więc po terenach zamkniętych, a więc dokładnie jakbyśmy sobie to tak napisali to by palcem na wodzie było napisane poprowadzenie bo jak mówię na terenach kolejowych plan nie może nic przesądzić. W związku z tym tego wniosku w ten sposób rozpatrzyć nie można było. Natomiast analizowano Państwa wniosek pod kątem absolutnego zminimalizowania rozbiórek bo były przygotowane trzy warianty połączenia, ja nie mówię nowego rewolucyjnego przebiegu trasy, ulicy Biezanowskiej tylko połączenia tej ulicy zastępującego

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

włączenie w ul. Wielicką, które obecnie funkcjonuje. I jeżeli Państwo zadacie pytanie czy musi to być zaraz zrealizowane to odpowiadamy, że nie dlatego, że to włączenie w ul. Wielicką będzie funkcjonowało do czasu, kiedy nie zostanie wywołany problem kiedy – powiem inaczej – nie okaże się tak, że pod Państwa oknami tylko może nie tymi od strony tej w środku przebiegającej połączenia tylko pod oknami tutaj od południa pojawi się korek samochodowy, który będzie chciał wyjechać na ulicę Wielicką i nie wyjedzie już bo będzie wyjeżdżał – ja Państwu tylko przybliżam problem, ja nie chcę przekonać żeby zmienić zdanie tylko to są naczynia połączone.

Mówczyni

Ale cały czas mówimy i tutaj zadawaliśmy pytania jaka jest możliwość zmiany natężenia ruchu na tym dalszym odcinku. Pan nam mówi o korkach, ale te korki powstaną jeżeli natężenie ruchu będzie większe. Ale jeżeli ulica Biezanowska w dalszej części nie jest w stanie przyjąć większego ruchu to po co w takim układzie przygotowywać się na korki na Biezanowskiej. Jeżeli te bajpasy tak ślicznie nazwane tutaj przez Pana Wiceprezydenta mają przejąć ruch no to, jest taki problem, że cały czas nie możemy zrozumieć tej jednej kwestii, jaki jest cel robienia tego kawałka drogi o wyższym natężeniu ruchu jeżeli wcześniej po pierwsze nic się nie zmieni bo się nie da, po drugie przejmie ruch cały ten węzeł okoliczny.

Pan Jacek Piórecki

Nie wiem w jaki sposób kolejny raz powiedzieć jaki jest cel. Po pierwsze – to proszę dać mi odpowiedź – proszę pani nie ma tam żadnego podwyższonego natężenia ruchu. Proszę spojrzeć na Studium uwarunkowań i ta droga cały czas jest drogą zbiorczą. Natomiast w związku z tym rozwiązaniem – to co mówiliśmy – rozwiązaniem tutaj włączenia obecnej ulicy Biezanowskiej do ulicy Wielickiej to włączenie staje się niemożliwe, w tym niemożliwie przynajmniej w takim zakresie jak teraz jest np. na ograniczony lewoskręt z kierunku miasta bo nie będzie możliwe to, ale przenieść go dalej, gdzie, proszę pani jeżeli ulica – nie rozwiążemy tutaj tego, bierzemy to wszystko, ale tłumaczę jaki jest cel – tu nie ma żadnego celu zwiększenia natężenia ruchu, on jest taki jaki jest, chodzi tylko o wyprowadzenie w innym miejscu niż tu wylot na ul. Wielicką tylko wylot na ten węzeł, który tam będzie sprawnie działał i to się będzie mniej korkować.

Ale w tym obszarze, w którym Państwo mieszkają? To znaczy zwiększenie ruchu nie zależy od tego co my tu napiszemy tylko zależy od tego jakie będą parametry tamtej części ulicy. Proszę Państwa ul. Biezanowską na dalszym odcinku można – nie licząc się z tym planem – przebudować na ulicę o nieco większej szerokości, o większej sprawności. I na to nie mamy tutaj wpływu, nie mamy wpływu na to w tym momencie, ten plan nie obejmuje tego obszaru. Natomiast ten plan rezerwuje taką możliwość przyłączenia ulicy Biezanowskiej.

Głos z sali.

Pan Jacek Piórecki

Naprawdę nie kwestionując Państwa, my się staramy wyjaśnić skąd się wzięło, tu nie jest taka rola tej dyskusji, że my przekonamy wszystkich, my tylko mówimy, ta ulica została tak przeprowadzona żeby stanowić rezerwę żeby usprawniła ruch, a nie go

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

wzmagała. Jeżeli – proszę Państwa ja nie jestem też specjalistą od komunikacji, ale to było analizowane i nie ma takiej tezy. Natomiast którzy mieszkańcy nowych osiedli – bo tu chodziło o to, że ulica o kategorii zbiorczej ma charakter szerszy niż lokalny to znaczy, że jednak jakieś tam łączy osiedla. I proszę Państwa którzy ludzie z tych osiedli będą jeździli naprawdę też nie będzie zależało od planu i od tego co tu się zapisze, będzie zależało od tego czy będą inne inwestycje drogowe zrealizowane, które ułatwią lepszy szybszy i sprawniejszy dojazd i po drugie jakie ograniczenia typu organizacja ruchu zostaną ustanowione na tego rodzaju ulicach bo one tak jak również Pan Prezydent tłumaczył to jest ograniczenie dodatkowe prędkości, to jest ograniczenie tonażu, to jest oznakowanie. Ale oczywiście ja nie mówię, że to wszystko zastąpi i powinno uspokoić Państwa obawy i proszę te uwagi, jak mówię my tutaj wiemy jaka skala, jakiego miejsca i właściwie problemu, który powiedziałbym, że dla tego planu nie jest też podstawowym problemem. Natomiast zostawienie sprawy ulicy Bieżanowskiej i połączenia jest z naszej strony czy byłoby umyciem rąk, jakoś to tam będzie. Wiemy w tej chwili, że gdyby była Trasa Bagrowa to funkcjonowanie tej ulicy czy włączenie tutaj mogłoby pozostać tak jak było, mogłoby dlatego, że tu nie byłoby dwóch poziomów, można by tutaj po prostu włączyć. Ale proszę Państwa taka jest uchwała Rady, plan ma być zgodny ze Studium i to co my w tej chwili Państwu prezentujemy mówimy dlaczego, natomiast to nie znaczy, że tak musi być i że nie ma tu absolutnie żadnego wyjścia. Prezydent Państwa uwagi jeśli je Państwo złożycie i jak mówię zachęcam bo to jest dla nas również, to jest dla nas również podstawa jeżeli te uwagi po przeanalizowaniu spowodują, że trzeba będzie to rozwiązanie zmienić to to jest podstawa tej zmiany dlatego, że ustawodawca ograniczył możliwość wprowadzenia zmian w projekcie planu, który już uzgodniono, już opiniowano tylko właśnie na skutek rozpatrzenia i uwzględnienia Państwa uwag. Czyli tutaj Państwo formalnie są bardzo wysoko umocowani. Jeśli te uwagi będą rozpatrzone przez Prezydenta negatywnie czy nieuwzględnione to po prostu proszę to traktować, że takie jest rozpatrzenie i wszelkie konsekwencje z tego wynikające miasto bierze na siebie i musi wziąć. Oczywiście to nie jest sytuacja Zakopianki gdzie jeden dom przeszkadzał w przeprowadzeniu trasy, tu jest dla Państwa większa grupa terenu czy działek, czy zabudowań, to jest taki dość lokalny, ale skonkretyzowany Państwa interes i tutaj absolutnie nikt tego nie lekceważy. Ja bym chciał taką tezę postawić i chciałbym być przekonany, że mam rację, ja mieszkam przy ulicy Pilotów, to jest ulica klasy zbiorczej, która też ma w tej chwili takie natężenie ruchu. Ja sobie zdaję sprawę z tego, że ja w niedzielę czy w sobotę jak przychodzi wiosna i się zaczyna sezon motocykli to ja po prostu posłuchać sobie czegokolwiek czy porozmawiać muszę przy zamkniętym balkonie. Ja sobie zdaję sprawę z tego, że ta uciążliwość jest, natomiast...

Mówczyni

Ja często jeżdżę ulicą Pilotów i podejrzewam, że tego typu natężenie będzie właśnie na tej, co jest na ulicy Pilotów.

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Pan Jacek Piórecki

Tak, ale ono tak naprawdę też nie jest straszne dlatego, że są znacznie sprawniejsze objazdy Bora Komorowskiego i ludzie, którzy chcą szybko gdzieś dojechać to nie jeżdżą, oni tam jadą z Ugorka do Krakchemii.

Mówczyni

Ja mam pytanie ponieważ nasze działki są centralnie umiejscowione przy Trasie Nowopłaszowskiej, chodzi mi o ten kawałek, dlaczego tak dużo Państwo zaplanowali zieleni parkowej skoro tu jest ogród od 60 lat i mamy zamiar go w dalszym ciągu utrzymać.

Pan Artur Aksman

Do tej pory w nie obowiązującym już obecnie planie ogólnym cały ten obszar to był obszar zieleni parkowej, zieleni parkowa to w zasadzie całe otoczenie zalewu Bagry miało przeznaczenie ZP – zieleni parkowa. W tej chwili uchwalone i obowiązujące jest Studium, które określa politykę przestrzenną dla całej gminy miejskiej Kraków i zgodnie z tym Studium otoczenie zbiornika Bagry jest przeznaczone do zagospodarowania zielenią parkową, natomiast w tej części jest przeznaczenie pod zabudowę jednorodzinną mieszkaniową. I zgodnie z ustaleniami Studium w ten sposób uregulowaliśmy przeznaczenie tych działek. Państwo składali wniosek, wniosek został uwzględniony w takim zakresie na jaki pozwala na to Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W tej chwili formalnie złoży Pani uwagę, w której Pani formalnie wyłoży swoje racje. Klasztor jest poza obszarem planu Trasy Nowopłaszowskiej.

Pan Jacek Piórecki

To znaczy w ogóle zostało zapisane w Studium, że otoczenie, bezpośrednie otoczenie zbiornika Bagry winno uzyskać czy utrzymać pas zieleni chroniącej. Jest, z tym, że jak mówię tu jest budynek istniejący więc trudno tutaj wymuszać ten pas zieleni, w związku z tym ten pas zieleni jakby utrzymano, ale w takim zasięgu, w sąsiedztwie.

Pan Artur Aksman

Kwestia tego czy działka jest ogrodzona czy też nie jest ogrodzona nie generuje decyzji podjętej w planie. Właściciel terenu ogradza swoją działkę, natomiast ogrodzenie terenu nie oznacza, że ona jest przeznaczona pod zabudowę lub nie jest przeznaczona pod zabudowę. W planie, to jest już..., działka klasztorna, domyślam się, że chodzi o tą działkę położona jest już poza obszarem objętym planem Trasy Nowopłaszowskiej, w sporządzanym obecnie planie zagospodarowania przestrzennego zalewu Bagry, tutaj jest obszar zieleni usług i sportu w tym miejscu, tu jest zieleni po prostu, zieleni jest tutaj natomiast te uwagi, które zostały złożone do planu po zawiadomieniu o sporządzeniu planu zostały uwzględnione i w wyniku uwzględnienia tych uwag, które zostały złożone i w oparciu o obowiązujące Studium teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej został, linie rozgraniczającego tego terenu zostały ustalone w ten sposób, że zostały spełnione wymogi zawarte w Studium wynikające z uwag i z zagospodarowania czyli z uwzględnienia tego, że stoi tu budynek.

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

Pan Jacek Piórecki

Rozumiem, że Państwo chcieliby żeby większy teren był przeznaczony. To Państwo złożą uwagę w tym zakresie, to znaczy działki nie były przeznaczone w poprzednim planie, działki w takim zakresie zostały określone w Studium jako przeznaczenie pod zainwestowanie. Jeżeli mamy to czego ustawa wymaga zapewnić zgodność projektu planu ze Studium to możemy czynić pewne odstęstwa, ale w kategoriach jakby nieskrajnych. Proszę pani proszę złożyć, ale czemu zniszczony, proszę pani to jest zapisane w kategoriach ZP, ten teren powinien zostać wykupiony, powinien zostać od Państwa wykupiony wtedy, kiedy i Państwo taką wolę wyrażą bo Państwo mogą powiedzieć tak, skoro my tu nie możemy budować proszę od nas kupić bo to jest przeznaczone pod zielen publiczną. Proszę pani, ale to nie ma takiego zakazu zapisanego, że tego ogrodu nie może być. Jeżeli Pani w tym zakresie złożyła uwagę i proszę ją sformułować w sposób taki żebyśmy mogli się odnieść, im jaśniej napisana i jakby...

Ja to tłumaczyłem, po to żeby nie powodować pozornego jakby kosztem Państwa bo można było zrobić tak i taka była wersja projektu planu, proszę pani jeszcze przed uzgodnieniami wersja projektu planu była taka, że tu się kończyła linia rozgraniczająca i ten narożnik był terenem 3MN. I ten narożnik był przeznaczony także pod zabudowę mieszkaniową. I w takiej sytuacji to inaczej mówiąc my byśmy powiedzieli tak, proszę pani tu nie ma żadnego powodu do wykupu bo pani dalej ma teren zabudowy mieszkaniowej tylko nic pani na nim nie wybuduje, więc to by było właśnie nieuczciwe. Dlatego uważaliśmy, jeżeli nie będzie konieczności wykupywania to pani tutaj będzie miała zielony teren zabezpieczający pani budynek. Ale tu jest ZP proszę pani, to nie jest nic innego tylko zielen, ale czym następuje zniszczenie. Przecież to jest zabudowa mieszkaniowa, a to jest zielen czyli zgodnie z pani, tak, natomiast jeżeli pani powie tak, Państwo mnie nabraliście bo chodzi mi o to, że gdyby tu został teren pod zabudowę, pani mówi tak, mam tutaj, ogrodzę i teraz są te oddziaływania o jakich mówiliśmy to pani mówi tak, no niby mam teren budowlany, a nie mogą nic wybudować bo tu jest ograniczenie od trasy, a tak to po prostu jeżeli pani zechce to miasto może to od pani wykupić, utrzymać jako zielen ale nie pani kosztem tylko swoim. Jest możliwy tutaj ekran, natomiast to jest wyjście, to jest ostateczność jeżeli nie wystarczy cośmy właśnie zrobili, a więc poszerzenie tego pasa zieleni kosztem, ale proszę pani nie może iść dlatego, że tak została wskazana również w tym..., proszę pani to akurat tego nie możemy planem przesądzić, proszę pani byłem, natomiast kwestia śmierzdzącej zatoki oczywiście zależy, to znaczy to jest faktycznie najbardziej jakby zruderyzowana część Bagrów, ale poprzez to również sąsiedztwo całej trasy staje się terenem bardziej publicznym i to nie będzie teren gdzie przejeżdża po cichu wywrotka i wywala gruz czy śmieci, ja ten teren znam, ja widziałem, jeździłem, usiłowałem przejechać samochodem i oczywiście musiałem go zostawić bo szkła było tyle, że lepiej nawet nie próbować wjeżdżać. Rozumiem, ale to są kwestie porządkowe, ja się z tym zgadzam bo to widzimy i nie tylko w Krakowie, rzeczywiście ten obszar dla mnie jak poszedłem tam pierwszy raz, a byłem tam cztery lata temu i to ze względów nie jako użytkownik kapać się tylko właśnie ponieważ jakieś spojrzenie na ten teren trzeba było uzyskać to dla mnie to pod względem jakby miejsca publicznego to mnie się to zupełnie nie pokrywało z tym co by miało być osiągnięte. Natomiast stopniowo sposób zagospodarowania tego ma szansę na to żeby wyeliminować właśnie takie niekontrolowane użytkowanie na

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

zasadzie... Proszę Pani to znaczy Państwa uprawnieniem jest napisane, złożenie uwag, proszę tak jak mówię o takie sformułowanie tych uwag żeby one były bardzo konkretne, że pani oczekuje tego, czy to jest źle, po prostu żeby to nie była uwaga tak ogólnie napisana, że również Prezydent się może do niej odnieść bardzo ogólnie i zostaniemy jakby niezrozumiani wzajemnie, pani przez nas, a my przez panią. Proszę Państwa jeszcze jakieś kwestie do wyjaśnienia? Bardzo proszę.

Mówca

Ja mam jeszcze konkretne pytanie do pana inżyniera od komunikacji, jestem oczywiście za tym żeby tej drogi łączącej Bieżanowską żeby nie było, ale jeśli już to dlaczego wyburzać cokolwiek, w tym przypadku akurat mój budynek, a nie poprowadzić tego przez działki niezabudowane, to jest 154 bodajże działka. Tu jest taka działka niezabudowana, chyba dwie, dosyć szerokie.

Pan Kazimierz Goras

Pewne elementy wyprowadzania innego oczywiście są jeszcze do uwzględnienia. Tylko powiedzmy sobie, mówiłem to, myśmy brali pod uwagę, pokażę panu jako to było w takich próbach roboczych. **Dalsza część wypowiedzi niesłyszalna.**

Pan Jacek Piórecki

Ja przepraszam, nie chciałbym żeby się dyskusja zrobiła kularowa zupełnie więc my w tej chwili na dość indywidualne pytania odpowiadamy, ale bardzo proszę, dobrze. Jeżeli Państwo, że tak powiem, już swoje wiedzą to dziękujemy za udział.

Pan Kazimierz Goras

Pan wskazuje sąsiadów, oni też składają, każdy właściciel chce ją zużytkować czy coś stoi czy nie stoi. To jest zakres tzw. linii rozgraniczających czyli pewnych regulacji, które tereny rezerwują. Natomiast tak naprawdę nie będzie Zarząd Dróg, gdy dojdzie do takiego rozwiązania, kupował wszystkiego w zakresie jak najprostszym. My chcemy teren rezerwować żeby dać projektantowi szansę większą. Trzeba wykonać skrzyżowanie.

Pan Jacek Piórecki

Panie Kazimierzu przepraszam bo my w tej chwili rozmawiamy tak jakbyśmy rozwiązywali z takim przebiegiem i w tym miejscu tylko trochę inaczej, albo tak.

Pan Kazimierz Goras

Nie ma takiej sytuacji, że czegoś nie można spróbować poprawić, oczywiście, ja powiem panu tak. Ta sprawa czy ulica zbiorcza czy nie zbiorcza, ona jest zbiorcza tylko dlatego, że ten dokument w Studium... **Dalsza część wypowiedzi niesłyszalna.**

Pan Jacek Piórecki

Proszę pani jeżeli mianoby przebieg tej ulicy mniej więcej podobny utrzymać bo tu zgodnie z tym o czym pan tu mówił żeby to ominąć, tu oczywiście widać, że trzeba się starać to ominąć, teraz nie przecinać pani działki tak – jeżeli już to w sposób bardziej dla pani korzystny czy ekonomiczny żeby ona np. tak poszła, tak przecięła,

**STENOGRAM Z DYSKUSJI PUBLICZNEJ W SPRAWIE MIEJSCOWEGO
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TRASY
NOWOPLASZOWSKIEJ
4 kwietnia 2006 r.**

ale co tu, wpadamy na budynek więc mamy następną kolizję. To znaczy lepsza, czy wobec tego lepsza wersja byłaby, pójdzie tak, ta minimalizuje, wiem, proszę pani każdy tutaj będzie proponował oczywiście coś innego bo była nie wiem czy z Państwa strony była czyjaś propozycja żeby tędy poprowadzić, była taka propozycja, w gruncie rzeczy prowadzi to znowu do włączenia.

Dajemy ten czas na złożenie uwag, tutaj ustawodawca nie określił dla kogoś kto pracuje na drugą zmianę byłaby idiotyczna godzina 16.00, więc staramy się tak robić te dyskusje publiczne w czasie takim, kiedy ewentualne wyjście z pracy jest prostsze bo godzina 14.00 już na pewno, ale na pewni nie jest to samo co godzina 10.00, kiedy pani w połowie pracy musi się ewentualnie zwalniać. Dla każdego będzie to za każdym razem nieodpowiednie. Ale co takie zrobienie dyskusji publicznej pani odbiera z tego prawa bo nie rozumiem, chciałbym zrozumieć. No teraz na dyskusji publicznej byli i pójda i się zapoznają czy to prawda co ten pan nagadał tutaj. Termin składania uwag jest do 9 maja, wyłożenie jest do 25 kwietnia czyli zapoznać się przy czym jak ktoś przychodzi później to my też pokażemy. Proszę pani po to jeżeli jest robiony plan nowy, tej drogi nie było w poprzednim planie, nie było pod taką nazwą czy pod taką kategorią pokazujemy Państwu ten plan i Państwo ten plan kontestują. Ja nie kwestionuję, że nic się nikomu nie dzieje i wszystko było tak jak jest. Problem musi być, trzeba go rozwiązać, może inaczej. Przypominam o terminach uwag i możliwości złożenia, proszę to wykorzystać. Dziękuję.

Stenogram sporządziła,
na podstawie zapisu na taśmach
magnetofonowych,
Maria Duś