

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

DYSKUSJA PUBLICZNA

**NA TEMAT PROJEKTU
MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
OBSZARU
„BALICE II”**

**przeprowadzona w dniu
9 grudnia 2021 r.**

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Dzień dobry, witam Państwa. Spotykamy się dzisiaj na dyskusji publicznej na temat rozwiązań projektu planu „Balice II”. Ja nazywam się Elżbieta Szczepińska, jestem Dyrektorem Wydziału Planowania Przestrzennego, ze mną jest Pan Kierownik Tomasz Babicz, Pan Łukasz Kusak i Pani Edyta Boguszewicz – Wydział Planowania Przestrzennego.

Rada Miasta przystąpiła do sporządzania tego planu 22 października 2014 r. i od tego czasu rozpoczęła się procedura planistyczna określona w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Do planu wpłynęło 6 wniosków, zostały one rozpatrzone Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 23 sierpnia 2017 r., następnie rozpoczął się bardzo długi proces opiniowania i uzgodnień tego planu, i obecnie po uzyskaniu wszystkich wymaganych prawem opinii i uzgodnień rozpoczęliśmy wyłożenie projektu planu do publicznego wglądu. Wyłożenie projektu planu do publicznego wglądu rozpoczęło się 29 listopada, trwać będzie do 28 grudnia, i w tym czasie można zapoznać się z projektem planu w Wydziale Planowania Przestrzennego, ul. Mogilska 41. Bardzo prosimy zawsze, żeby wcześniej umawiać się na wyłożenie, po to, żeby Państwo nie czekali. Jeżeli ktoś chciał się spotkać projektantem to będzie mieć umówioną godzinę. Można umawiać się telefonicznie lub poprzez wysłanie maila w tej sprawie. Proszę Państwa, termin składania uwag upływa 11 stycznia 2022 r., i do tego terminu, jeżeli ktoś chce złożyć uwagę, powinna ta uwaga wpłynąć do Urzędu. Uwagi mogą być wysyłane tradycyjnie drogą pocztową, mailowo lub bezpośrednio przyniesione do Urzędu, ważna jest ta data, żeby do 11 stycznia uwagi wpłynęły do siedziby Urzędu. Prezydent ma 21 dni na rozpatrzenie uwag i w zależności od sposobu rozpatrzenia uwag, jeżeli w wyniku tego rozpatrzenia znajdą zmiany w projekcie planu to projekt planu albo jest, jeżeli będą te zmiany w projekcie planu, to projekt planu jest ponownie opiniowany i uzgadniany i ponownie wyłożony do publicznego wglądu, jeżeli w wyniku rozpatrzenia uwag nie zaszłyby żadne zmiany to projekt planu jest kierowany pod obrady Rady Miasta. Ja teraz oddam głos Panu Tomaszowi Babiczowi, który przedstawi Państwu projekt i omówi jego rozwiązania. Bardzo proszę.

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Dzień dobry Państwu. Część formalną już przedstawiła Pani Dyrektor, więc jakby nie będę wracał do całej procedury planistycznej, którą przeszliśmy, skupię się na samym projekcie planu. Na początku omówię uwarunkowania, które zostały zebrane, i z których wynikają pewne decyzje czy przesądzenia w tym projekcie planu. Granice tego planu zostały ustalone w uchwale Rady Miasta z 2014 r., i w tych granicach sporządzamy plan miejscowy. Jest to skrajny właściwie plan w zachodniej części Krakowa. I cele przede wszystkim podstawowe tego planu to stworzenie warunków formalno-prawnych do uruchomienia tych terenów inwestycyjnie w obszarze strategicznym dominującej funkcji usług metropolitarnych i zarezerwowanie pewnych terenów pod rozwiązania komunikacyjne o znaczeniu lokalnym, jak i ponadlokalnym, tak żeby te korytarze drogowe nie zostały zabudowane.

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Jeśli chodzi o uwarunkowania. Podstawowym uwarunkowaniem dla wszystkich planów miejscowych sporządzanych na terenie Miasta Krakowa jest dokument Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa zmieniony uchwałą z 2014 r., i on dla jednostki 39, w której się znajduje obszar objęty sporządzanym planem, wyznacza w zasadzie 3 podstawowe funkcje terenów, to są tereny zabudowy usługowej, tereny rozwiązań komunikacyjnych, o których już napomknąłem przy celach planu, oraz niewielki teren cmentarza istniejącego w Olszanicy. Jeśli chodzi o parametry zabudowy to dla Studium w 39 jednostce urbanistycznej, dla terenów usługowych minimalna powierzchnia biologicznie czynna wynosi 20% według Studium, a w tych, które są położone w strefie kształtowania systemu przyrodniczego 40%, a maksymalna wysokość zabudowy dla nowych obiektów jest 25 m. Przy tym te wszystkie to są maksymalne wartości, te wszystkie parametry mogą być doszczegółowione na etapie projektu planu w wyniku innych uwarunkowań. Dokument Studium składa się z sześciu plansz kierunkowych, ta, którą przed chwilą prezentowałem to była struktura przestrzenna, pozostałe plansze to jest środowisko kulturowe, środowisko przyrodnicze, systemy transportu, infrastruktura techniczna oraz plany i programy strategiczne. Oczywiście badając uwarunkowania wzięliśmy pod uwagę również obowiązujące wcześniej historyczne plany miejscowe na tym obszarze. Na tym slajdzie, który w tej chwili się wyświetla jest miejscowy plan ogólny z 1994 r., gdzie przeważająca część to były tereny rolne po południowej stronie tego obszaru i niewielki fragment usług komercyjnych zlokalizowanych przy linii kolejowej. Ponadto między 15 kwietnia 2006 r. a 30 lipca 2007 r. obowiązywał miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Otoczenia Portu Lotniczego Kraków-Balice”, który realizował założenia pierwotnej uchwały w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta z 2003 r., został on unieważniony wyrokiem Sądu Wojewódzkiego w Krakowie z 31 maja 2007 r., który uzyskał prawomocność 31 lipca 2007 r. Ponadto w trakcie sporządzania całej procedury w roku 2018 został zatwierdzony „Plan Generalny dla Lotniska Kraków-Balice”, gdzie obszar sporządzanego planu w całości leży w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, to z punktu widzenia prawnego spowodowało jakby dwie rzeczy, po pierwsze, dostał ustawowy obowiązek sporządzenia tego planu, oraz spowodował to wstrzymanie wydawania decyzji o warunkach zabudowy na całym tym obszarze planu do czasu uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Na etapie uwarunkowań zostało sporządzone opracowanie ekofizjograficzne podstawowe, które wskazało najważniejsze elementy ekosystemu przyrodniczego w tym obszarze. Na dzień dzisiejszy ten obszar jest w większości niezabudowany, częściowo uprawiany, częściowo jest to roślinność ruderalna, częściowo również tutaj są użytki leśne, przede wszystkim w północnej części obszaru.

Tak jak już Pani Dyrektor wcześniej wspomniała, zostało złożonych 6 wniosków, zawierały 15 postulatów te wnioski. Uwzględniono 5, częściowo uwzględniono 1, z zastrzeżeniem uwzględniono 2 wnioski, 2 nie uwzględniono i po jednym uwzględniono z zastrzeżeniem lub nie stanowiły materii planem miejscowym.

Na etapie sporządzania uwarunkowań do tego planu sporządzono również syntezę uwarunkowań, czyli taki dokument, który zbiera wszystkie najistotniejsze uwarunkowania,

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

z których potem się wywodzą decyzje projektowe już w samym projekcie planu miejscowego. Jeśli chodzi o sytuację planistyczną, no ona się bardzo dynamicznie zmieniła, przede wszystkim po zatwierdzeniu „Planu Generalnego dla Lotniska (...)”. Natomiast po północnej stronie przylegamy do sporządzanego planu miejscowego obszaru „Podkamyk”, który jest w tej chwili jeszcze na wstępnym etapie projektowym, po wschodniej stronie bezpośrednio przylegamy do obszaru obowiązującego już planu miejscowego „Olszanica”, od południa przylegamy do planu miejscowego, który jest sporządzany dla obszaru „Zakamycze”, w tej chwili praktycznie równolegle trwa wyłożenie tego planu do publicznego wglądu. Od strony zachodniej, w połowie właściwie terenu autostrady, przylegamy do planu miejscowego sporządzanego dla obszaru „Balice I”, który jest w tej chwili na etapie przygotowania do ponownego opiniowania i uzgodnień. Ponadto mamy plan miejscowy dla Gminy Zabierzów, już poza granicami miasta, który jakby też niejako wpływa, jest jednym z uwarunkowań dla rozwoju tych dwóch obszarów „Balice I” i „Balice II”. Przeanalizowano również strukturę własności gruntów. W przeważającej większości grunty należą do osób fizycznych lub prawnych. Grunty, które należą do Skarbu Państwa, najczęściej są to grunty, które są oddane w użytkowanie wieczyste, to jest m.in. baza koncernu PKN Orlen czy zakłady Dragona. Mamy część działek, które należą do Gminy Kraków. Jeśli chodzi o ul. Olszanicką jest to Gmina Kraków we współwłasności ze Skarbem Państwa, natomiast wzdłuż potoku Olszanickiego część działek w tej chwili należy już w całości do Gminy Kraków i nie są one oddane w tej chwili w żadne formy władania.

Projekt planu trzykrotnie podlegał opiniowaniu ustawowemu i uzgodnieniom. Pierwszy raz było to w sierpniu 2017 r., w wyniku braku uzgodnienia kilku organów, m.in. zarządców drogowych czy Marszałka Województwa, czy też Urzędu Lotnictwa Cywilnego, rozpoczęliśmy prace, które miały na celu, i które mają na celu nadal jakby doprowadzenie do zbieżności założeń inwestycyjnych tych organów, czy organów im podległych, oraz planu miejscowego. W czerwcu 2020 r. wysłano projekt planu do ponownego opiniowania i uzgodnień po wprowadzeniu zmian wynikających z tych właśnie uzgodnień z zarządcami dróg, również wtedy nie uzyskano wszystkich pozytywnych uzgodnień, ponieważ pojawiły się nowe uwarunkowania, pojawiły się nowe koncepcje przebudowy m.in. układu drogowego, w wyniku czego oczekiwaliśmy na rozwiązania projektowe niektórych założeń układu komunikacyjnego, tak aby w czerwcu bieżącego roku wysłać do ponownego opiniowania i uzgodnień ten projekt planu, uzyskać wszystkie uzgodnienia pozytywne, i były to uzgodnienia lub opinie m.in. Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w Krakowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego, Geologa Powiatowego, Wojewody Małopolskiego, Zarządu Województwa Małopolskiego, Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Po zakończeniu tego etapu projekt planu został przygotowany do wyłożenia do publicznego wglądu, co ma miejsce obecnie i w trakcie tej procedury jesteśmy prezentując Państwu na dyskusji publicznej ten projekt planu.

Projekt planu generalnie przewiduje dla większości terenów tereny inwestycyjne – są to tereny usługowe o wskaźnikach, które wynikają m.in. z uwarunkowań i uzgodnień oraz z tego co dopuszcza Studium w tym terenie. Jeśli chodzi o te tereny to można je pogrupować w takie

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

mniejsze podgrupy, Po pierwsze, to jest teren U.1 – to jest ten teren, który się znajduje niedaleko cmentarza przy ul. Olszanickiej, tam jest maksymalny wskaźnik biologicznie czynnej 20%, wskaźnik powierzchni zabudowy 60% i wysokość zabudowy 25 m. Druga grupa to są te tereny U.2, U.3 – to są tereny w północno-zachodniej części planu zlokalizowane przy potoku Olszanickim, oraz teren U.6 – to jest teren zlokalizowany przy dzisiejszej ul. Powstania Listopadowego, tam są podobne parametry zabudowy, czyli 20% powierzchni biologicznie czynnej, wskaźnik powierzchni zabudowy 60% i maksymalna wysokość zabudowy 25 m. Tak się obrazują w przybliżeniu te fragmenty rysunku projektu planu. Kolejną grupą terenów usługowych to są tereny U.4, U.5, U.7, U.8, U.11 i U.12 – to jest grupa terenów zlokalizowanych pomiędzy autostradą na zachodzie, na południu ul. Olszanicką, na wschodzie korytarzem drogowym rezerwy terenowej pod przebudowę drogi wojewódzkiej 774 Balice-Kryspinów, oraz nowym połączeniem ul. Powstania Listopadowego, które będzie przekraczało autostradę w kierunku zachodnim. Jeśli chodzi o parametry, są zbliżone do poprzednich terenów usługowych, natomiast pojawia się tutaj parametr minimalnej wysokości zabudowy 12 m, pozostałe wskaźniki są bez zmian. Kolejna grupa terenów usługowych to są tereny U.9, U.10, U.13 – to są tereny, które znajdują się pomiędzy korytarzem rezerwy pod przełożenie drogi DW 774, ul. Olszanicką, terenem cmentarza oraz ul. Powstania Listopadowego. Jeśli chodzi o wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej i wskaźnik powierzchni zabudowy to są podobne, czyli 20% powierzchni biologicznie czynnej, 60% powierzchni zabudowy i wysokość zabudowy 25 m. Tutaj na tym slajdzie są zobrazowane przybliżenia fragmentu rysunku planu. kolejną grupą są tereny usługowo-przemysłowe, są takie 3 wyznaczone w planie miejscowym. Pierwszy teren U.P.1 to jest obszar dzisiejszej bazy paliwowej PKN Orlen w Olszanicy, teren U/P.2 to jest teren częściowo dzisiejszych zakładów Dragona, a częściowo terenów jeszcze niezabudowanych, i trzeci teren U/P.3 to jest taki fragment uzupełnienia terenu pomiędzy bazą paliwową a granicą wschodnią tego planu. W zakresie parametrów zabudowy dla terenu U/P.1 i U/P.2 minimalny wskaźnik biologicznie czynny 20%, wskaźnik zabudowy 60%, maksymalna wysokość zabudowy 25 m. W przypadku terenu U/P.3 jest wyższy wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej, co wynikało m.in. ze stanowiska Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, nieco niższy wskaźnik powierzchni zabudowy, bo 40%, i obniżona maksymalna wysokość zabudowy do 15 m. Tak wyglądają fragmenty tego rysunku, o tych terenach, o których mówiłem. I kolejna grupa terenów to już tereny nieinwestycyjne, to są tereny ZL.1 do ZL.7 i ZN.1 do ZN.2. ZL.1 do ZL.7 to są tereny, które posiadają status użytku leśnego, one są zlokalizowane wzdłuż potoku Olszanickiego po obu jego stronach oraz fragmentarycznie wzdłuż korytarza drogowego przełożenia drogi DW 774. Natomiast dwa tereny ZN to są tereny zieleni objęte formami ochrony przyrody, ze względu na to, że znajdujemy się w całości w granicach Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego. To są tereny też przylegające bezpośrednio do potoku Olszanickiego już przy torach kolejowych. Ponadto wyznaczono również tereny zieleni izolacyjnej. Pierwsze trzy numery terenów zieleni izolacyjnej to są tereny, które izolują tereny inwestycyjne od terenu wyznaczonego pod autostradę A4 oraz poszerzenie jej do trzeciego pasa, co m.in. właśnie było przedmiotem uzgodnienia przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Kolejne tereny to są tereny ZI.4 – niewielki fragment przy bocznicy kolejowej do zakładów Orłenu, ZI.5 to jest fragment izolujący jeszcze przebieg drogi DW 774 od terenów bazy paliwowej, ZI.6, ZI.7 i ZI.8 to są niewielkie tereny

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

izolacyjne, m.in. od komunikacji, ale również wskazane w Studium jako tereny nieinwestycyjnie przy torach kolejowych. Tak wyglądają fragmenty tych terenów. W dużej mierze też, przede wszystkim te wzdłuż potoku Olszanickiego to są tereny już będące we władaniu Gminy Miejskiej Kraków. Tak jak na początku wspomniałem, mamy również jeden teren cmentarza, istniejący cmentarz Olszanicki z możliwością utrzymania i funkcjonowania w tym miejscu. Jest dopuszczenie lokalizacji kolumbariów, są określone wysokości zabudowy dla tego terenu, wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej 5%, maksymalna wysokość zabudowy 5 m, za wyjątkiem obiektu sakralnego, dla którego jest dopuszczone 15 m, i tak jak wspomniałem, dopuszczenie lokalizacji kolumbariów. Przedostatnią grupą terenów są tereny wód powierzchniowych, to są tereny WS.1 do WS.4, to są najczęściej całe działki ewidencyjne lub użytki ewidencyjne wydzielone pod potok Olszanicki. I ostatnią grupą terenów, nie do końca komunikacyjnych, tylko również inwestycyjnych, są to tereny obsługi i urządzeń komunikacji. To są tereny wyznaczone pod możliwość lokalizacji parkingów, pod możliwość lokalizacji czy przebudowy istniejącej pętli autobusowej, czyli pod urządzenia transportu publicznego. Pierwsze trzy tereny, czyli KU.1, KU.2 i KU.3 to są tereny zlokalizowane wzdłuż linii kolejowej na północy obszaru, teren KU.4 przylega bezpośrednio do terenu cmentarza, natomiast teren KU.5 to jest dzisiejsza pętla autobusowa przy ul. Olszanickiej. I ostatnią grupą terenów są to tereny komunikacyjne, których jest bardzo dużo. Kształt i zasięg tych terenów w dużej mierze wynika z właśnie wcześniej omawianych już koncepcji zarządców dróg, tj. korytarz autostradowy z możliwością rozbudowy autostrady o trzeci pas ruchu, jest korytarz rezerwy terenowej pod przełożenie drogi wojewódzkiej 744 na relacji Balice-Kryspinów, oraz ul. Olszanicka, która częściowo będzie przełożeniem tej drogi wojewódzkiej a częściowo będzie drogą zbiorczą łączącą miasto z tym terenem, i ponadto wewnątrz obszaru wyznaczono kilkanaście terenów drogowych do obsługi przyległych nieruchomości, przede wszystkim tych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod zabudowę usługową.

Jeszcze na sam koniec przypomnę, że wyłożenie projektu planu „Balice II” trwa od 29 listopada do 28 grudnia, za wyjątkiem sobót i niedziel oraz 24 grudnia, wtedy Urząd Miasta Krakowa nie pracuje. Wyłożenie odbywa się przy ul. Mogilskiej 41 w godzinach 8:00 – 15:00, można się umówić na konkretną godzinę za pośrednictwem maila oraz numerów telefonów. Uwagi można składać do 11 stycznia 2022 r. Dziękuję. Jeśli będą pytania to proszę o dyskusję.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Dziękuję bardzo. Już nie będę przypominać tych terminów, ponieważ Pan Tomasz przypomniał wszystko, więc mieli Państwo też wyświetlone te wszystkie obowiązujące terminy dotyczące tego wyłożenia. Chciałam zapytać czy są jakieś pytania dotyczące...?

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Plawecki

Nie ma pytań z czatu.

Gość I (online)

Tak, ja chciałabym zadać pytanie.

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Bardzo proszę.

Gość I (online)

Chciałam zapytać o to kto jest autorem tego korytarza rezerwy drogowej, jaki to jest dokument, na podstawie którego Państwo zaplanowali tak ten układ dróg jak przedstawili w tym planie zagospodarowania? Chciałam też zapytać o te trzy wcześniejsze koncepcje, które były, bo one zupełnie odbiegały od tego co Państwu tu zaproponowali, i chciałabym się dowiedzieć jaki to jest dokument, na podstawie którego Państwo tak planują, a nie inaczej układ dróg.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Poproszę Pana Łukasza, którego specjalnie poprosiliśmy, żeby uczestniczył w naszej dyskusji. Jest on autorem większości rozwiązań komunikacyjnych w planach miejscowych, które są sporządzane w Wydziale Planowania Przestrzennego. Więc bardzo proszę Panie Łukaszu, jakby Pan wytłumaczył zasady jak tutaj zostały wprowadzone te korytarze. Bardzo proszę.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Dzień dobry. Nazywam się Łukasz Kusak, tak jak już Pani Dyrektor powiedziała, odpowiadam za komunikację w tym planie. Akurat jak chodzi o te dwie podstawowe drogi, czyli autostradę i drogę wojewódzką to tutaj raczej nie tyle jestem autorem, co odtwórcą tego co zostało wymyślane na podstawie innych opracowań. Przechodząc do Pani pytania. Droga KDGP.1, czyli przełożenie drogi wojewódzkiej DW 744, jest to opracowanie... Inaczej. Korytarz, który my pokazujemy w planie jest ścisłym odwzorowaniem koncepcji opracowanej na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich, oczywiście w jakiejś tam kooperacji z Urzędem Miasta Krakowa, niemniej jednak jedynym zamawiającym formalnie jest Zarząd Dróg Wojewódzkich podległy Marszałkowi Województwa Małopolskiego, i to w oparciu właśnie o tą opracowaną koncepcję niejako byliśmy zobligowani do tego, aby dokładnie ten korytarz drogowy przenieść z tego opracowania do naszego planu, to m.in. było warunkiem uzyskania pozytywnego uzgodnienia od Zarządu Województwa Małopolskiego.

Gość I (online)

Przepraszam, ale wcześniej były trzy koncepcje, i jakby kto odpowiada... Proszę powiedzieć, dlaczego wybiera się tą, a nie inną, jakie jest uzasadnienie? Czy taki dokument mogą Państwo udostępnić, z którego wynika, że najlepszym rozwiązaniem dla przełożenia tej drogi jest właśnie ten fragment?

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Nie bardzo rozumiem Pani pytanie. Ale dobrze, postaram się odpowiedzieć, mam nadzieję, że trafię. Nasze poprzednie koncepcje, jeszcze opracowywane w 2015, 2016 r., siłą rzeczy nie mogły bazować na opracowaniu zleconym przez ZDW, ponieważ ono zostało, o ile dobrze pamiętam, zlecone w 2017 bądź 2018 r., i tak naprawdę my przy tym pierwszym etapie opiniowania i uzgodnień, mówiąc tak kolokwialnie, zderzyliśmy się właśnie z negatywnym

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

uzgodnieniem Zarządu Województwa, ponieważ Zarząd Województwa poinformował nas wtedy, że podległy mu ZDW jest dopiero na etapie przygotowywania dokumentacji przetargowej na opracowanie tej koncepcji, dlatego wtedy my mając jakby, przynajmniej mając taką świadomość, że mamy pełną dowolność kształtowania tego korytarza drogowego, zaprojektowaliśmy go w zupełnie inny sposób. Na to, że tak powiem, weszli już projektanci, którzy wygrali przetarg na (...) tej koncepcji, notabene jest to firma Ekkom z Krakowa, i ona zaproponowała swoje, no jednak odmienne rozwiązania. Zresztą ten korytarz, to też nie jest tak, że ten wariant pokazany w planie jest jednym i ostatecznym wariantem, bo on też ewoluował. Na etapie opracowania tej koncepcji przecież też projektant był zobligowany uzyskać szereg opinii stanowisk różnych jednostek urzędu organów, i tutaj też ten korytarz nie dość, że zmienił nieco swój przebieg, to też ulegał modyfikacją, ulegał zmianom. Na przykład takie to poszerzenie widoczne w centralnej części tego odcinka, taka gruszka bym powiedział, to jest na przykład wymóg narzucany przez Inspekcję Transportu Drogowego, która zasugerowała, czy też zmusiła Zarząd Dróg Wojewódzkich do wprowadzenia tutaj rezerwy pod miejsca ważenia pojazdów. My niestety, tak jak powiedziałem wcześniej, byliśmy zobligowani do tego, żeby te linie wskazane jako ten obszar cały, obszar inwestycyjny, te linie przenieść do projektu planu, w innym wypadku nie otrzymalibyśmy wymaganego niestety ustawowo uzgodnienia od Zarządu Województwa Małopolskiego. Dodam tylko tyle, że to jest w tym momencie w opracowaniu, w tej koncepcji firmy Ekkom jest to wskazane jako wariant wynikowy, czy też optymalny, aczkolwiek nie był to jedyny wariant jaki został, że tak powiem, przedstawiony zamawiającemu.

Gość I (online)

A jak można zapoznać się z tą koncepcją wykonaną przez tą firmę? Bo ja bym chciała jednak zobaczyć co oni zaproponowali i dlaczego oni uznają ten fragment czy tą propozycję za optymalną. Mimo wszystko, jak Pan się domyśla, dotyczy to działek, które są w mojej własności, w związku z tym bardziej jestem zainteresowana i chciałabym taki dokument dostać.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Oczywiście że ten dokument został zrealizowany na zlecenie organu samorządowego, więc jest jak najbardziej dostępny. Zamawiającym jest Zarząd Dróg Województwa i myślę, że w momencie, gdy Pani wystąpi do nich z wnioskiem o udostępnienie informacji publicznej, są zobligowani do udostępnienia tych materiałów. My nie dysponujemy pełną kompletną dokumentacją. Na ile ja ją uzyskałem i otrzymałem, to, że tak powiem, przygotowałem na dzisiejszą dyskusję takie jakby zestawienie, to są w tym momencie linie rozgraniczające w naszym projekcie planu plus przekazana nam przez Zarząd Dróg Wojewódzkich koncepcja, ten wariant A', czyli ten warrant wskazany jako wynikowy. To jest w tym momencie prezentowane na slajdzie.

Gość I (online)

Dobrze, to ja się jeszcze zwrócę do Zarządu Dróg. A proszę mi jeszcze powiedzieć jaka jest szansa zmiany tej koncepcji, bo jak Pan się domyśla będziemy oczywiście protestować, na

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

pewno nie sami, ale większość właścicieli działek w tym rejonie, tak że pytanie jakie tutaj są szanse na zmianę tego położenia?

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Tak, ja już odpowiem Pani. Państwo, ponieważ teraz jest wyłożony projekt planu, możecie złożyć uwagi do projektu planu. Jeżeli Prezydent rozpatrzy je pozytywnie to będą one musiałyby uzyskać uzgodnienie, tak jak już tutaj było mówione, Zarządu Województwa. Jeżeli Zarząd Województwa przychyli się do zmian, które Państwo proponują i proponują jakieś przesunięcie tej drogi, to będzie zmiana, jeżeli nie, to taki projekt planu z takim przebiegiem zostanie przekazany pod obrady Rady Miasta. Tak jak już kolega wyjaśniał, my jesteśmy zobowiązani przez organy uzgadniające do wprowadzania takich wskazań jakie te organy nam po prostu w swoich uzgodnieniach wskażą, i już nie będę tego powtarzać co kolega tutaj mówił, Zarząd Województwa po prostu wskazał nam, że ta droga powinna być w ten sposób tutaj w planie wprowadzona. Do planu Państwo mogą złożyć uwagi, tak to przy naszej procedurze wygląda.

Gość I (online)

Dobrze. Ja jeszcze takie mam pytanie odnośnie w ogóle tej szachownicy dróg. Czy Państwo jako urbaniści uważacie to za słuszne rozwiązanie, bo wydaje się wszystkim, którzy spojrzeli na ten plan, że tych dróg to jest połowa tego obszaru, więc... Nigdzie tak nie planujecie dróg jak w tym miejscu, więc to też zastanawia mnie skąd wzięliście pozostałe rozgałęzienia i taki plan.

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

To ja może odpowiem na to pytanie. Tak jak już kilka razy zostało wspomniane, pewien nadrzędny układ drogowy mamy narzucony, tzn. to jest droga, to jest oczywiście autostrada, ale przełożenie drogi wojewódzkiej jest też nam narzuconym rozwiązaniem, jednocześnie z zaznaczeniem, że droga wojewódzka jest zaprojektowana w pasie drogi głównej ruchu przyspieszonego, z którą w zasadzie, no zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych mamy pewne odległości między skrzyżowaniami, i z której bezpośrednio nie można w zasadzie realizować zjazdów na nieruchomości przyległe. Można to robić za pośrednictwem dróg serwisowych, zresztą jest w tej koncepcji pokazane, to akurat jest ten fragment z tym miejscem do ważenia pojazdów, i po bokach są takie wąskie drogi serwisowe, z których jest realizowany zjazd na tereny inwestycyjne. W wyniku narzucenia tej siatki do tego nadrzędnego układu komunikacyjnego postaraliśmy się poszukać rozwiązań drogowych, które by zapewniły bezpośrednią obsługę komunikacyjną jak największej ilości terenów inwestycyjnych, czyli tych terenów usługowych, które zostały wyznaczone w planie. I tak mamy dzisiejszą ul. Powstania Listopadowego, która wchodzi pomiędzy tereny Dragona i Orlenu, i to jest droga klasy zbiorczej, która przechodzi bądź nad, bądź pod drogą wojewódzką, tutaj w tym miejscu nie ma skrzyżowania, i przechodzi dalej w kierunku autostrady, pod którą też przechodzi jako droga zbiorcza i będzie miała kontynuację w planie sąsiedniej, i z tej drogi zbiorczej mamy rozprowadzenie drogą klasy dojazdowej w kierunku północnym do obsługi tych wszystkich terenów, które są na północ od tej drogi zlokalizowane, i to jest tak naprawdę jedyna droga

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

publiczna, która będzie obsługiwać te tereny, i kontynuacja tej drogi w kierunku południowym już w klasie drogi lokalnej, będzie obsługiwać teren U.4, U.5 w kierunku skrzyżowania z drogą KDL.1 relacji wschód-zachód, i tak jak poprzedniczka, będzie miała kontynuację po wschodniej stronie w sąsiednim planie, natomiast w kierunku zachodnim będzie ona doprowadzona do rezerwy terenowej pod drogę wojewódzką 774. I teraz przejdę na rozwiązania, które zaproponował Ekkom. Ta droga KDL.1 wpisuje się w ten zjazd drogi serwisowej przy przebudowie drogi wojewódzkiej, a więc będzie możliwość obsługi tych terenów za pośrednictwem drogi serwisowej. Kontynuując, mamy jeszcze jedną drogę, która dzieli tereny U.7, U.8, U.11 i U.12 na pół – to jest droga publiczna, która również zakończona jest na ul. Olszanickiej, która jest w tym miejscu już w klasie drogi głównej, natomiast również nie ma możliwości bezpośredniego zjazdu na drogę klasy lokalnej z drogi klasy głównej, tym bardziej że tutaj już zaczyna powoli niweleta ul. Olszanickiej rosnać w kierunku przejścia nad autostradą, w związku z tym ta droga KDL.1 w kierunku południowym zakończona jest rozwiązaniem drogi serwisowej, która tutaj będzie się łączyła z ul. Olszanicką w węźle nowej drogi wojewódzkiej razem z ul. Olszanicką – to jest jakby rozwiązanie po zachodniej stronie przełożenia drogi DW 774, natomiast po wschodniej stronie mamy fragment drogi klasy lokalnej – dzisiejsza polna droga, ul. Powstania Listopadowego...

Gość I (online)

Ja to wszystko widzę i rozumiem, tylko nie rozumiem aż takiej skali przewidzianej pod drogi, zwłaszcza że mamy z lewej strony autostradę, i czy nikt nie mógł pomyśleć o tym, żeby włączyć ten ruch z 774 do tego biegu ulic, a nie proponować w niewielkiej odległości? Raz, że to jest też, no chyba zwiększy jednak głośność tego obszaru. Już ta droga, która jest daje się we znaki mieszkańcom, więc pytanie czy ktoś nie pomylił się z tą koncepcją, krótko mówiąc, i nie powinien był przewidzieć jednak gdzieś włączania się w tamtym rejonie?

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Powiem Pani tak, to już jest w tym momencie dyskusja o szczegółach i ja, na ile będę oczywiście mógł, jestem w stanie Pani to wytłumaczyć, natomiast generalna zasada jest taka: autostrada, czyli droga klasy A, jak i droga wojewódzka klasy GP, to są drogi o zbyt wysokich klasach, aby móc, w szczególności w przypadku, mówimy w tym momencie o drodze GP jako drodze nowej, projektowanej, jest to droga zbyt wysokiej klasy, by wprowadzać na nią zjazdy. Zarówno ustawa o drogach publicznych, jak i, powiedzmy, akt wykonawczy do niej, czyli rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dotyczących dróg publicznych mówią wyraźnie, że w przypadku dróg nowoprojektowanych czy przebudowywanych należy unikać lokalizowania zjazdów bezpośrednio na jednię, jeśli mogą te zjazdy z tych przyległych posesji być lokalizowane albo na drogi serwisowe, albo na drogi poprzeczne o odpowiednio niższych klasach, powiedzmy, zbiorczych czy lokalnych, w związku z tym tutaj też chcieliśmy uniknąć jak to tylko możliwe dopuszczania zjazdów bezpośrednio na tą drogę, jest to tzw. kontrola dostępności. Ta droga w założeniu miała być drogą wojewódzką, a więc drogą tranzytową w pewnym sensie przerzucającą ruch z południa na północ...

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Gość I (online)

Tak, ale powoduje to większy hałas w tym rejonie. Jakby na to nie patrzeć, mamy podwojenie tej samej jakby drogi, tak, na tym samym odcinku.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

W tym momencie powinniśmy sięgnąć jakby do źródła, czyli przyczyn, dla których ta droga zupełnie w tym miejscu w ogóle się znajduje. Jest to wynik porozumienia podpisanego już kilkanaście lat temu pomiędzy Portem Lotniczym w Balicach, Urzędem Marszałkowskim, Urzędem Miasta Krakowa, jeszcze paroma innymi podmiotami, i pod patronatem ówczesnego Ministra Transportu, który właśnie zakładał jako jeden z punktów rozwojowych Lotniska w Balicach przełożenie tej istniejącej drogi wojewódzkiej DW 744 z obecnego jej przebiegu, czyli po zachodniej stronie autostrady na stronę wschodniej. Niestety właśnie ten korytarz drogowy jest pokłosiem tego ustalenia, a że w międzyczasie tego porozumienia niestety minęło trochę lat, i w międzyczasie została przebudowana, czy też wybudowana linia kolejowa, a jakby pozostały układ drogowy nie został zrealizowany, no teraz jesteśmy niestety zmuszeni realizować to jakby w nowych uwarunkowaniach, czyli z tą istniejącą linią kolejową, i że tak powiem, stykając się jeszcze z innymi problemami, które niestety dotyczą tego terenu, a więc cały czas, że tak powiem, (...) przestrzeni publicznej – Trasa Balicka, zlokalizowany powyżej linii kolejowej po wschodniej stronie autostrady teren wojskowy, na którym znajdują się m.in. urządzenia naprowadzające lotniska, który też, że tak powiem, mocno ograniczył projektanta i wymusił na nim pewne rozwiązania, które niestety, tam w jakimś może drobnym stopniu, również rzutują na to co znajduje się w planie. Do tego to założenie, że ta droga będzie prowadziła taki, a nie inny ruch tranzytowy o natężeniu prognozowanym wcześniej przez projektantów, okazało się, że przekrój 1 x 2 jaki w tym momencie znajduje się na obecnej drodze wojewódzkiej, jest prawdopodobnie niewystarczający, więc projektant zaproponował przekrój 2 x 2... Oczywiście jako projekt docelowy. Na początku, jako pierwszy etap jest założony przekrój 1 x 2, a potem z możliwością docelowego rozbudowania do przekroju 2 x 2, i taki właśnie przekrój niestety jesteśmy zobligowani pokazać w planie. Dlatego tak jak mówię, jest to przekrój 2 x 2 o odpowiednio ograniczonej kontroli dostępności, a więc w zjazdach tylko przy skrzyżowaniach, więc siłą rzeczy musieliśmy tutaj też uwzględnić te drogi serwisowe, które notabene również pojawiły się w opracowaniu firmy Ekkom, to razem niestety pozbierane wszystko, mówiąc kolokwialnie, do kupy, sprawia, że niestety ten korytarz zrobił się bardzo szeroki, no i być może właśnie on w ten sposób jakby rzutuje optycznie na ten kształt planu, że powoduje, że wydaje się, że tych terenów komunikacyjnych jest tak naprawdę dużo. Gdybyśmy odrzucili tak naprawdę tą autostradę, istniejącą autostradę A4, nawet ul. Olszanicką i tą rezerwę terenową, okaże się, że tak naprawdę w tym planie dróg wiele nie ma. (...).

Gość I (online)

(...), która zajmuje najwięcej jest w pobliżu już takiej samej, oczywiście klasę niższą, to jest (...).

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Nie, nie proszę Panią, to jest coś zupełnie innego. Nie, nie, w tym momencie (...) Pani bardzo temat.

Gość I (online)

Ja rozumiem Pana, ale ja widzę to też trochę patrząc jak tam jeżdżę. Jestem tam praktycznie codziennie, więc widzę jakie natężenie, jaki hałas jest w tym rejonie. Kiedyś Państwo uważali, że to ma być teren przewietrzania Krakowa, dzisiaj pchacie usługi i kolejną drogę, pytanie, kiedy ta droga zostanie zrealizowana? Bo fajnie, że ileś tam lat, jak Pan sam powiedział, temu był plan uzgodniony z lotniskiem, z Zarządem Województwa, a pytanie teraz, kiedy oni mają zamiar to zrealizować?

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

To jest również pytanie, które powinna Pani zadać Marszałkowi.

Gość I (online)

Marszałkowi, tak?

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Tak, ponieważ ta droga, mimo tego że znajduje się na terenie Gminy Miejskiej Kraków, na pewno nie będzie, a przynajmniej w całości nie będzie realizowana ze środków Gminy Miejskiej Kraków. Jeśli faktycznie doszłoby do jej realizacji, uważam, że w znacznym stopniu partycypować w kosztach jej budowy powinien Urząd Marszałkowski. Tak jak Pani mówiłem, jest to przełożenie drogi wojewódzkiej. Co prawda na terenie Miasta Krakowa ta droga wojewódzka byłaby w zarządzie Miasta Krakowa, ale będzie ona służyła mieszkańcom całego województwa, więc nie wyobrażam sobie, że czy Prezydent, czy Rada Miasta Krakowa zabezpieczy środki na pokrycie 100% kosztów jej realizacji. Na pewno będzie to umowa wiązana z Urzędem Marszałkowskim, być może nawet z budżetem państwa, to trudno w tym momencie wyrokować, niemniej jednak jak chodzi o jakiegokolwiek terminy, uważam, że to pytanie powinna Pani kierować do Zarządu Województwa Małopolskiego.

Gość I (online)

Rozumiem, że Państwo nie znają...?

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Nie, nie znamy...

Gość I (online)

...terminów i nie wiecie kiedy to ma być realizowane, a macie tylko wytyczne od tych urzędów, które Pan wymienił, żeby tą drogę tutaj wrysować, tak?

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Tak jak mówiłem, została opracowana koncepcja. W tym momencie chyba jeszcze nie została wydana decyzja środowiskowa, jeśli ona zostanie wydana, to będzie pierwszy krok, można powiedzieć, zrealizowany. Kolejnym krokiem powinno być zlecenie przez Marszałka bądź podległy mu Zarząd Dróg Wojewódzkich opracowania dokumentacji projektowej i uzyskania decyzji administracyjnej na budowę tej drogi. Trzeci krok to oczywiście zabezpieczenie środków na jej realizację i ogłoszenie przetargu – wybór wykonawcy, i jej realizacja. Na razie kończą etap pierwszy. Też to trochę trwa, no z uwagi m.in. na to, że, tak jak mówiłem wcześniej, nastąpiły komplikacje głównie z Ministerstwem Obrony Narodowej, chodziło właśnie o to przekroczenie terenu zamkniętego, terenu wojskowego, na którym znajdują się urządzenia naprowadzające lotnisko.

Gość I (online)

Dobrze. Jeszcze takie mam pytanie, bo Pan pokazywał wcześniej takie założenia ze Studium, i tamten przebieg planowanej drogi jednak był, wydaje mi się, w innym położeniu niż to co tutaj zaproponowano. Czy tutaj nie powinno być tej zgodności?

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Proszę Panią, zgodność ze Studium jest zapisana jako takie wskazanie do planu w tomie III, i tam jest taki punkt, który mówi, że drogi mogą być przesuwane na tereny sąsiednie i powinny być zachowany kierunek, i ta zgodność jest zachowana właśnie poprzez ten zapis, czyli drogi możemy w planie uszczegóławiać i przesunąć, nie jest to ściśle przeniesienie ze Studium przebiegu drogowego, tak że tutaj tą zgodność zachowujemy.

Gość I (online)

Dobrze. Dziękuję w takim razie.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze są jakieś pytania?

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Pławecki

Są pytania z czatu...

Gość II (online)

Ja mam takie pytanie dotyczące układu drogowego jeszcze, jeżeli można.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Bardzo proszę.

Gość II (online)

Chciałem zadać pytanie, czy według Pana ocenie taki układ drogowy z takim nawarstwieniem tych różnych dróg w tak małym rejonie to jest według Pana zgodnie z zasadami rzetelnej

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

urbanistyki czy wynika to po prostu z tego, że zostało to narzucone w uzgodnieniu czy w opinii Zarządu Dróg jak Pan powiedział?

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Tak jak zresztą już w jednym z poprzednich pytań jakby starałem się uzasadnić takie zajętości terenowe, mamy teren autostrady, który jest narzucony decyzją lokalizacyjną dla autostrady – to jest niewzruszalny, drugi teren to jest droga wojewódzka, która jest też niewzruszalna i ona nie może służyć jako obsługa terenów inwestycyjnych. Jeśli pominiemy jakby te trzy elementy drogowe, tzn. fragment ul. Olszanickiej, przełożenie DW 744 i autostradę, to tak naprawdę zostaje raptem kilka terenów drogowych, które są wyznaczone właśnie w tym celu, żeby umożliwić obsługę terenów inwestycyjnych przez drogi publiczne. W momencie, gdybyśmy zrezygnowali z tej kratownicy, jak to zostało wcześniej wspomniane, drogowej, ten teren byłby obsługiwany poprzez właśnie drogi wewnętrzne tak naprawdę, czyli drogi, które byłyby w zarządzie i utrzymaniu poszczególnych właścicieli terenów, i wówczas te tereny usługowe stanowiłyby ogromne połączenie terenów inwestycyjnych po kilkadziesiąt hektarów, co dopiero by było tak naprawdę sprzeczne z zasadami dobrej urbanistyki. Nie mogę też jakby się odnosić do tego czy zasadnym jest przełożenie drogi wojewódzkiej dokładnie w tym miejscu, czy też w innym kierunku, dlatego że, tak jak wcześniej wspominałem, zostało to nam narzucone przez Urząd Marszałka Województwa, i oni opierają się na opracowaniu specjalistycznym, które zostało wykonane na ich zlecenie, my jakby tylko konsumujemy część ustaleń z tego opracowania.

Gość II (online)

Ale moje pytanie do tego też właśnie zmierza, czy Państwo jako urbaniści widząc coś takiego, i widząc do czego prowadzą narzucania takich rozwiązań, macie jakieś narzędzia, instrumenty, którymi możecie zareagować i jednak powiedzieć, że to efekt końcowy tego, mówiąc bardzo ogólnie, no nie odpowiada takim prawidłowym regułom, czy to jest już konieczność po Waszej stronie przyjęcia tego rozwiązania i w dyskusję się wdawać nie możecie i musicie po prostu ślepo wykonywać te uzgodnienia?

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Tak jak zresztą w prezentacji było pokazane, etap pomiędzy pierwszą fazą opiniowania i uzgodnień, która się odbyła w 2017 r. a ponownym opiniowaniem i uzgodnieniami tego projektu planu z organami, które się odbyło w 2020 r. to jest przedział trzech lat, w czasie których odbyło się szereg spotkań, m.in. podmiotów zainteresowanych przełożeniem drogi wojewódzkiej 744, m.in. w wyniku tego porozumienia, o którym kolega wspominał, sprzed kilkunastu lat, brały udział w tych posiedzeniach zarówno przedstawiciele Gminy Miejskiej Kraków, jak i przedstawiciele Gminy Liszki, Gminy Zabierzów, Portu Lotniczego, Urzędu Marszałkowskiego, Urzędu Wojewódzkiego. Te wszystkie podmioty brały udział w tych spotkaniach, te konsultacje trwały bardzo długo. Tych wariantów tak na dobrą sprawę przełożenia drogi wojewódzkiej 774 było bodajże kilkanaście nawet, i jakby została stworzona

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

pewna matryca korzyści poszczególnych rozwiązań i ostatecznie zaproponowano trzy warianty ze wskazaniem wariantu wynikowego A`, który właśnie został wrysowany zgodnie z uzgodnieniem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. I on też ulegał pewnym odchyleniom, pojawiały się różne aspekty tego rozwiązania, które były częściowo negowane, m.in. przez Gminę Miejską Kraków, ale również przez Gminę Liszki, również przez Gminę Zabierzów, dlatego że ta droga przebiega przez trzy gminy. Jeszcze w tych rozmowach też również brali reprezentanci Ministerstwa Obrony Narodowej, którzy też jakby swoją stronę i swoje argumenty prezentowali. Ten wynik tych rozmów to jest właśnie ten wariant optymalny, który został jakby skonsumowany w tym projekcie planu. Tak jak mówię, to jest fragment tego opracowania, bo oczywiście to opracowanie jest dużo większe, i jest on z punktu widzenia zarówno urbanistyki, jak i rozwiązań drogowych, ekonomicznych, prawnych, wojskowych i kilku jeszcze innych pewnie aspektów rozwiązaniem optymalnym i jakby dlatego też jest on zarekomendowany do tego, żeby ta droga została przełożona w takim, a nie innym korytarz drogowym.

Gość II (online)

A zarekomendowanych przez rozumie Panów, tak, urbanistów?

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Proszę Państwa, my tutaj jakby...urbanisci dostosowali się do tego układu, który został zaproponowany, a nie jakby w odwrotną stronę. Tak jak mówił kolega, prace nad tym przebiegiem drogowym trwały długo, zresztą dlatego też nasz plan był zatrzymany, bo musieliśmy poczekać, żeby zostały ustalone, natomiast drogi lokalne, które tu zostały zaproponowane, są to rozwiązania projektowe Wydziału Planowania Przestrzennego. Jeżeli Państwo mają do tego jakieś uwagi, bardzo prosimy złożyć, bo po to jest właśnie wyłożenie projektu planu, żeby Państwo mogli się wypowiedzieć na ten temat. Zwracamy tylko uwagę jakby na ten główny szkielet drogowy, który wynika nie z ustaleń Wydziału Planowania Przestrzennego, tylko został wprowadzony w wyniku opiniowania i uzgodnień, natomiast pozostały układ drogowy, który przecina jakby, to co Państwo mówią, przecina tereny usługowe, został zaproponowany przez Wydział Planowania Przestrzennego, ale został również uzgodniony przez już wymienione tutaj organy. Jeżeli Państwo mają do tych rozwiązań jakieś uwagi to bardzo prosimy złożyć, bo teraz mamy ten termin wyłożenia projektu planu, i właśnie po to on jest zresztą wykładany, żeby wszyscy mogli się wypowiedzieć na temat jego rozwiązań.

Bardzo proszę, czy jeszcze jakieś pytanie?

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Plawecki

Tak, mamy pytanie z czatu.

Gość III (online)

Dzień dobry.

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Pławecki

Aha, mamy jeszcze zgłoszenie audio.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Bardzo proszę.

Gość III (online)

Dzień dobry. Ja mam jeszcze pytanie dotyczące tych wariantów, które były na etapie, w cudzysłowie, konsultacji, o których Państwo wspominali, tych układów drogowych, rozwiązań. Czy ten wariant był proponowany, sugerowany przez Urząd Miasta Krakowa?

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Już tutaj mówił kolega, że to nie Urząd Miasta Krakowa zlecał, tylko Zarząd Województwa, i to Zarząd Województwa zlecał takie rozwiązanie, i to rozwiązanie zostało jakby wybrane w wyniku już prac też wymienianych tutaj jednostek, czyli gminy brały udział w tej jakby dyskusji, natomiast ten przebieg jest wynikiem właśnie jakby wskazania przez Zarząd Województwa, oni są tutaj jakby odpowiedzialni, nazwijmy to tak, za taki przebieg układu drogowego, tej drogi wojewódzkiej.

Gość III (online)

Czyli Miasto Kraków nie rekomendowało żadnego z tych wariantów?

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Miasto Kraków brało udział w tych pracach i ten wariant został przyjęty też przez Miasto Kraków. Nie został oprotestowany.

Gość III (online)

A moje pytanie dotyczy...czy miasto rekomendowało jakiś konkretny wariant?

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Proszę Pana, na etapie prowadzonych spotkań i konsultacji, tak jak już wspomniałem, kilkunastu przedstawicieli różnych organów, każdy wariant był w sposób jakby specjalistyczny z różnych względów i aspektów oceniany. Ten uzyskał najwyższą ocenę. Oczywiście każdy z wariantów...

Gość III (online)

Rozumiem, ale pytam się czy Miasto Kraków miało swój rekomendowany wariant.

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Miasto Kraków opiniowało każdy z wariantów i wskazało które rozwiązanie jest najbardziej najkorzystniejsze ze względu na ochronę interesu Miasta Krakowa, natomiast nie był to jedyny aspekt, który był rozważany przy ocenie wariantów, dlatego że każda gmina miała swoje, chociażby gmina, miała swoje warianty przebiegowe oraz każdy z przedstawicieli poszczególnych organów również mieli swoje rekomendacje, dlatego, tak jak wspomniałem wcześniej, tych wariantów przebiegu na etapie konsultacji było kilkanaście, one ostatecznie przez Zarząd Województwa i zleceniobiorcę od nich, tzn. firmę Ekkom, został oceniony wieloaspektowo i została wydana do każdego z wariantów osobna ocena, która jest oceną wynikową różnych aspektów poszczególnych rozwiązań.

Gość III (online)

Rozumiem. Czyli ten wariant, który jest w tym momencie w miejscowym planie, to nie był wariant rekomendowany przez Miasto Kraków.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Jeśli ja coś mogę dodać to bardzo, ale to bardzo upraszczając cały ten proces, można uznać, że ten wariant jest w pewnym sensie rekomendowany przez miasto, ponieważ z tych pierwotnych bodajże sześciu wariantów zaproponowanych przez projektanta, jeszcze w momencie kiedy nie był to korytarz, tylko po prostu linia pociągnięta po mapie, to ten był jakby najbardziej, jakby to powiedzieć, najmniej gruntochłonny i najmniej inwazyjny. To znaczy na bardzo wstępnym etapie opracowania tej koncepcji, gdy projektant właśnie przymierzał się dopiero do tego zadania i wskazywał jakieś tam możliwe korytarze, ale w postaci kresek, zresztą postąpił jak zamawiający, czyli Marszałek, potraktował te tereny jako tereny nieinwestycyjne, tylko jako tereny rolne, traktując, że to co jest w tym momencie jakby w terenie, no jest również w planach inwestycyjnych, tzn. mówię, tereny rolne, tereny łąki, nieużytki. Dopiero na jednym z pierwszych spotkań, na które jako przedstawiciele Wydziału Planowania zostaliśmy zaproszeni, uświadomiliśmy zleceniodawcy, ale również wykonawcy, że to nie są, może w tym w tym momencie to są tereny rolne, ale docelowo to są tereny przeznaczone pod zabudowę – tereny inwestycyjne, i radosne, mówiąc tak kolokwialnie, pokonywanie, przecinanie tych działek przez projektanta jak mu się tylko żywnie podoba, no nie jest w interesie ani Gminy Miejskiej Kraków, ani tym bardziej jej obecnych właścicieli, czy też przyszłych właścicieli, dlatego dążyliśmy do tego, żeby, po pierwsze, ten korytarz był jak najmniej inwazyjny, zabierał jak najmniejszą ilość działek, i biegł praktycznie, można powiedzieć, południkowo, że jak już zabiera czyjąś działkę, to zabiera tą jedną działkę jednego właściciela, a nie 30-stu, bo tnie je właśnie pod jakimś dziwnym kątem, a projektant po prostu próbował się dopasować troszkę może właśnie terenowo, trochę też środowiskowo, natomiast jakby nie do końca przejmował się tym dokumentem Studium i tym przeznaczeniem tych terenów w Studium, dlatego tak jak powiedziałem, rekomendowaliśmy na samym początku wariant najmniej inwazyjny, oczywiście ten wariant potem jeszcze gdzieś tam ewoluował, ale już na tyle w niewielkim stopniu, że to jakby, powiedzmy, ta główna oś w miarę została zachowana. To co też na to

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

zwróciła uwagę Pana poprzedniczka, mówiąc, że w Studium on jest pokazany troszkę inaczej. On faktycznie, ten wariant w Studium przykleja się do terenu bazy Orlenu, właśnie po to, że to się okazało, że przez ten okres kilkunastu, kilkudziesięciu lat ten teren wskazany teraz jako teren ZL.6 stał się jednym z najcenniejszych terenów zielonych w tym planie, ta droga odsunęła się od bazy Orlen po to, żeby zachować te tereny zielone w jak najmniej zdegradowanym i naruszonym przez, że tak powiem, cywilizację stopniu. Myślę, że co mogłem powiedzieć to powiedziałem.

Gość III (online)

Dziękuję.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Dziękuję bardzo. Bo zdaje się, czy cały czas... Jeszcze ktoś.

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Pławecki

Tak, pytania z czatu są.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Bardzo proszę.

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Pławecki

Pan Tomasz Fiszer pyta jaką szerokość będzie miała droga DW 774.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

To oczywiście wszystko jest zapisane w tekście planu. Żeby nie pomylić czegoś z pamięci. Przytoczę oczywiście odpowiedni zapis: „Droga w terenie KDGP będzie miała maksymalną szerokość do 74 m, z poszerzeniami do 98 m w sąsiedztwie terenów U.5 i U.6”, czyli są to tereny zlokalizowane w centrum planu. „98 m w sąsiedztwie terenów U.5 i U.6” – i to jest to miejsce w rejonie poszerzenia pod stację ważenia pojazdów, o co wnioskowała Inspekcja Transportu Drogowego, i z poszerzeniem „do 330 m w rejonie skrzyżowania z drogami w terenach KDZ.1”, czyli ul. Olszanicką – odcinek zachodni, i „terenem KDZ.3”, czyli ul. Olszanicką – odcinek wschodni. To jest to takie poszerzenie, na którym będzie znajdowało się skrzyżowanie z wyspą centralną, ponieważ w planach Urzędu Marszałkowskiego, czy Zarządu Dróg Wojewódzkich, jest poprowadzenie tej drogi dalej w kierunku południowym. Stąd może takie horrendalne szerokości, ale tak jak mówię, to po prostu wynika z tego, że wskazujemy tutaj tą dużą wartość, tą maksymalną wartość 330 m wskazujemy po prostu jako rejon skrzyżowania.

Gość III (online)

Dobrze, dziękuję. Natomiast ja mam bardzo ważne pytanie, bo ta szerokość jest naprawdę horrendalna, ponieważ my jako stowarzyszenie nasze Olszanica dostaliśmy pismo z Zarządu Dróg Wojewódzkich, datowane na 17 marca 2020 r., czyli całkiem niedawno, gdzie...

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Przepraszam, 17 marca 2020 r.?

Gość III (online)

Tak.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

To jest 1,5 roku temu, nie całkiem niedawno.

Gość III (online)

Całkiem niedawno. Natomiast biorąc pod uwagę, że w tym piśmie jest napisane, że droga wojewódzka nr 774 będzie projektowana w pierwszym etapie, będzie realizowana w przekroju drogowym jako jezdnia o szerokości 7 m, 7 m z pobocznymi, rowami oraz drogą serwisową, i rezerwą pod drugą jezdnię na odcinku od torów kolejowych. Tutaj nagle w ciągu tego 1,5 roku z tych, no mamy 7 m plus druga jezdnia, drugie 7 m, czyli 14 m, nagle nam się zrobiło ponad 70 m. Z czego wynika taka horrendalna zmiana szerokości tego pasa drogowego?

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Proszę spojrzeć na slajd, który w tym momencie kolega prezentuje. Bo tak jak mówię, możemy sobie mówić o pewnych wartościach może abstrakcyjnych, ale gdy zobaczy się to na rysunku, zupełnie inaczej to zaczyna wyglądać. Proszę zwrócić uwagę, że mamy dwie jezdnie o szerokości 7 m oddzielone od siebie oczywiście pasem dzielącym, do tego mamy jezdnię serwisową, dwustronne jezdnie serwisowe dwukierunkowe, a więc też o szerokości 5-6 m, które oczywiście też siłą rzeczy muszą być oddzielone od jezdni głównej odpowiednią odległością, do tego mamy jeszcze urządzenia dla ruchu pieszego i ruchu rowerowego, bo też tam oczywiście przewidziano ciąg pieszo-rowerowy, do tego mamy pasy oświetlenia, odwodnienia i pasy zieleni, plus ta nieszczęsna waga dwustronna, dwukierunkowa waga do ważenia pojazdów wraz z placami manewrowymi. To nie jest dokument tajny w żaden sposób, więc może spokojnie Pan się z nim zapoznać. Niestety tak to w tym momencie wygląda. 7 plus 7, plus 5, plus 5, plus, nie pamiętam czy jedno czy dwustronny ciąg pieszo-rowerowy, a więc kolejne co najmniej 3,5 m, do tego jeszcze pasy zieleni, pas dzielący między dwiema jezdniami, który też tam, o ile pamiętam, wynosił bodajże 5 m, do tego jeszcze odwodnienie, i niestety robi się taka szerokość. Zresztą żeby nie być gołosłownym, proszę spojrzeć choćby nawet na ul. Mogilską, na odcinku od ronda Mogilskiego w kierunku Nowej Huty, czy ul. Armii Krajowej. To są takie przekroje niestety.

Gość I (online)

Ale nie mówimy o centrum miasta, tylko mówimy o jednak innym położeniu. Ja nie wiem czy ktoś zdaje sobie sprawę, że to są jednak tereny prywatne i zajmowanie komuś aż tak dużego obszaru pod realizację drogi wydaje się być nieprawdopodobnym zachowaniem. I nie wiem... Rozumiem, że Marszałek tutaj głównie odpowiada za wybór koncepcji, ale wydaje się, że to

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

trzeba po prostu jednak sprawdzić co jest tym optimum, bo to jest dość szeroka droga mimo wszystko. Sam się Pan z tym zgodził.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Oczywiście, ja nie neguję Pani słów, ale tak jak mówię, niestety matematyka jest nieubłagana i tak jak się te wszystkie elementy zbierze ze sobą razem to niestety wychodzi taka wartość. Oczywiście można próbować ten pas drogowy zwęzić, ale przy obecnym zadanym przekroju i tych wszystkich elementach pasa drogowego, które tam się muszą znaleźć, to jest może próba, nie wiem, zwężenia tego przekroju o kilka metrów. Zakładam, że to i tak Państwa nie satysfakcjonuje, w związku z tym mówię, odsyłam do Zarządu Dróg Wojewódzkich, proszę wystąpić w ramach dostępu do informacji publicznej o całą dokumentację, będą mogli się Państwo z tymi rozwiązaniami mam nadzieję zapoznać szczegółowo.

Gość III (online)

Ja mam w ogóle wątpliwość co do istnienia takiego śladu takiej drogi w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady, ale to jest inna sprawa. Natomiast jeszcze tutaj mam, jeśli mogę kontynuować, bo zadałem również drugie pytanie na czacie, związane ze sposobem przejścia tej drogi DW 774 przez linię kolejową oraz dolinę potoku Olszanickiego, oraz jeszcze mam pytanie: w jaki sposób będą tutaj zapewnione korytarze ekologiczne związane z tym, że po północnej stronie torów mamy Tenczyński Park Krajobrazowy, a po południowej mamy otulinę i Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy ze wszelkimi aspektami związanymi z ekologią i ochroną przyrody. Nie widzę niestety w tym planie korytarzy ekologicznych, które by łączyły te dwa istotne elementy z punktu widzenia ochrony przyrody.

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Odpowiadając na Pańską pierwszą część pytania. Zgodnie z opracowaną koncepcją droga wojewódzka 774 będzie przechodziła obiektem, no nazwijmy to obiektem mostowym, obiektem inżynierskim, obiektem mostowym, zarówno nad potokiem Olszanickim, jak i nad linią kolejową oraz nad ewentualną realizowaną planowaną Trasą Balicką. Będzie to jeden długi obiekt mostowy, dlatego ani ciągłość potoku Olszanickiego, ani tutaj, powiedzmy, otuliny zielonej pokazanej w planie jako te obszary, tereny ZL, nie będzie naruszona.

Gość III (online)

Tak, to dziękuję za tą odpowiedź, natomiast w drugiej części pytania miałem tutaj na myśli połączenie tych obszarów chronionych Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego i Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego w zakresie korytarzy ekologicznych, jak one będą przewidziane, czy są w ogóle przewidziane w tym planie miejscowym „Balice II”?

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Tak, to znaczy jeśli chodzi...

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Gość III (online)

W kierunku oczywiście północ-południe.

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Oczywiście że tak. Jakby odnosząc się do tej drugiej części Pana pytania. Korytarz ekologiczny, który dzisiaj istnieje i funkcjonuje właśnie na kierunku północ-południe w dużej mierze na obszarze tego projektu planu jest zabezpieczony za pośrednictwem tej obudowy potoku Olszanickiego oraz tych terenów, o których wcześniej kolega też wspominał, o tych terenach cennych przyrodniczo wzdłuż ogrodzenia bazy Orlenu. To są tereny, które zostały wyznaczone jako tereny zielone, mimo tego że według Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta te tereny w dużej mierze znajdują się w terenach inwestycyjnych pod zabudowę budynkami usługowymi. Te tereny są częściowo objęte użytkowaniem ekologicznym potoku Olszanickiego, w związku z tym to jest kolejna jakby forma zabezpieczenia tego terenu jako korytarza ekologicznego, był on wskazywany również w wytycznych na wszystkich trzech etapach opiniowania i uzgodnień przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Z racji tego, że znajdujemy się w otulinie i parku krajobrazowym plan miejscowy był zarówno uzgadniany, jak i opiniowany przez Regionalnego Dyrektora Środowiska, to wynika z różnicy tam przepisów. Każdy plan jest opiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w zakresie rozwiązań chroniących środowisko, natomiast uzgadniany jest tylko i wyłącznie w zakresie, jeśli w obszarze planu występują tereny prawnie chronione, m.in. z ustawy o ochronie środowiska. W tym przypadku była to zarówno opinia, jak i uzgodnienie tego planu, ze wskazaniem, żeby zachować m.in. korytarze ekologiczne północ-południe przede wszystkim, ale również wschód-zachód na przebiegu otoczenia potoku Olszanickiego. Jakby kontynuując w kierunku południowym od bazy Orlenu zostały wprowadzone strefy zieleni w terenach inwestycyjnych, które otulają niejako drogę wojewódzką i zabezpieczają te tereny przed zainwestowaniem i stworzeniem blokad tak naprawdę na przebiegu korytarza ekologicznego. Jeśli chodzi o generalne założenia korytarza ekologicznego i możliwość migracji zwierząt to tutaj się odwołam również do dokumentu Studium. W tej chwili się wyświetla, mam nadzieję, że widać fragment planszy K1, czyli teren kierunków zagospodarowania przestrzennego. Tutaj tą czerwoną przerywaną kreską są granice planu miejscowego sporządzanego, natomiast tuż poza granicą północną, wschodnią i częściowo południową granicą tego planu są zaznaczone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta rozległe tereny zieleni nieurządzonej, czyli tereny tak naprawdę otwarte, które będą stanowić alternatywne połączenie parków krajobrazowych, o których Pan wspominał w pytaniu. Nie wiem czy jeszcze bardziej szczegółowo omawiać czy wystarczy taka odpowiedź?

Gość III (online)

Dziękuję. Na ten moment ta odpowiedź mi wystarczy. Bardzo dziękuję.

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze jakie pytania Panie Karolu?

Wydział Planowania Przestrzennego – p. Łukasz Kusak

Więcej pytań z czatu póki co nie ma.

Gość III (online)

Ja jeszcze mam pytanie, jeśli można, w zakresie tych obszarów usługowo-przemysłowych. Można?

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Bardzo proszę.

Gość III (online)

Proszę Państwa, mam pytanie dotyczące obszaru tego U/P.3, który znajduje się wzdłuż ul. Powstania Styczniowego, i mam pytanie z czego wynika taka lokalizacja, ponieważ tam w tym miejscu znajdują się budynki – zabudowania mieszkalne, po prawej stronie, w stosunku do ul. Powstania Styczniowego znajdują się tereny rolne, i dlaczego tutaj wprowadza się możliwość przemysłu, bo to mamy obszar U/P, w strefę, która jest, można powiedzieć, zabudowana, a w niedalekiej odległości są tereny rolne, jak również na takiej odległości wzdłuż ul. Powstania Styczniowego znajdują się budynki mieszkalne. Dlaczego jest rozszerzenie tej strefy przemysłowej, która jest na terenie bazy paliw Orlenu, na tereny, które, no moim zdaniem, pod przemysł nie powinny być przeznaczone?

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Odnosząc się do poszczególnych fragmentów tak naprawdę Pana pytania. Po pierwsze, przeznaczenie terenu U/P.3, to jest teren o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi lub zabudowę obiektami przemysłu wysokich technologii wraz z niezbędnymi towarzyszącymi obiektami budowlanymi – to jest jakby pierwsza część odpowiedzi. Więc to nie jest strictly przemysł ciężki, dlatego że tutaj przemysłu jako takiego kolokwialnie rozumianego jako ciężki przemysł, czyli te kominy i zanieczyszczenia, i hałas, tutaj nie ma możliwości lokalizacji, ponieważ taka funkcja byłaby niezgodna ze Studium. To jest po pierwsze. Po drugie, jako przeznaczenie uzupełniające jest możliwość lokalizacji garaży wielopięsowych. I po trzecie, jakby ta funkcja została określona na podstawie przede wszystkim dwóch przesłanek, to znaczy tak, po pierwsze, bezpośredniej przyległości do bazy Orlenu, która posiada swoje strefy bezpieczeństwa – one są tutaj zaznaczone na rysunku planu takimi liniami z wypełnionymi trójkącikami – to są strefy zagrożenia awarią zakładu przemysłowego, to są przepisy dotyczące ochrony środowiska, i tu na planie miejscowym zostały wskazane takie cztery strefy, trzy są stosunkowo zbliżone do istniejących silosów paliwowych, natomiast jest jeszcze czwarta strefa, która praktycznie prawie w całości obejmuje obszar U/P.3, a więc te tereny generalnie są predysponowane wyłącznie do niejako kontynuacji

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

możliwości magazynowania i ewentualnie przemysłu wysokich technologii, z racji tego, że one i tak chociażby pod zabudowę mieszkaniową się nie nadają ze względu na przepisy środowiskowe. Działalność usługowa w takim terenie również jest mocno ograniczona, m.in. art. 73, 73a ustawy o ochronie środowiska, wskazuje, że w przypadku zakładów podwyższonego ryzyka awarii przemysłowej, no to determinuje pewne możliwości zagospodarowania, i też nie cały katalog jest możliwy do realizacji w tym terenie. I trzecia część, chyba ostatnia, odpowiadzi na to pytanie. Jest to teren, który częściowo ma podniesione wskaźniki, bardziej rygorystyczne wskaźniki zagospodarowania względem pozostałych terenów usługowo-przemysłowych na obszarze tego projektu planu m.in. właśnie ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo z terenami otwartymi i terenami rolnymi. I tutaj mamy podniesiony o połowę wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej i mamy obniżony wskaźnik powierzchni zabudowy, i obniżoną wysokość zabudowy, tak aby w tych terenach można było lokalizować usługi, czy też jakąś formę przemysłu wysokich technologii, jednocześnie jakby wygaszając częściowo tą funkcję w kierunku terenów otwartych.

Gość III (online)

Dziękuję. Mam jeszcze w nawiązaniu do tego co Pan powiedział pytanie dotyczące tych przemysłów wysokich technologii, bo to jest bardzo szerokie pojęcie i myślę, że bardzo chłonne. Mam konkretne pytanie w tym zakresie. Ponieważ my tutaj w Olszanicy od wielu lat próbujemy uniemożliwić działania związane z niebezpieczną gospodarką odpadami, mieliśmy tutaj sprawę w Olszanicy śmieciowiska, poletek remediacyjnych, teraz jest pytanie czy ten przemysł wysokich technologii są to również instalacje do przetwarzania, do odzysku odpadów, np. poza instalacjami?

Projektant planu, Kierownik Pracowni Urbanistycznej, Wydział Planowania Przestrzennego – p. Tomasz Babicz

Nie, to nie są instalacje do przetwarzania odpadów. Te wszystkie instalacje przetwarzania odpadów czy miejsce składowania i magazynowania odpadów mają osobną kategorię przeznaczenia terenów w rozporządzeniu dotyczącym zakresu planu miejscowego, wówczas musiałyby się pojawić literka „O” jako tereny właśnie pod kątem odpadów i zagrożenia związanego z tym odpadem. Jeśli chodzi o przemysł wysokich technologii to proszę zauważyć, że w tekście projektu planu, w par.4, jest na samym końcu definicja co rozumiane jest jako przemysł wysokich technologii, należy przez to rozumieć „działalność produkcyjną lub usługową wykorzystującą najnowocześniejsze osiągnięcia naukowe techniczne i technologiczne zarówno w procesie produkcyjnym, jak i w samym produkcie”, i w związku z tym ta definicja również wyklucza możliwość tak naprawdę, nazwijmy to, świadomości społecznej typowego terenu przemysłowego, gdzie będzie to fabryka, która będzie zanieczyszczać całą okolicę i posiadające liczne magazyny i składowiska wokół siebie, bo taka forma nie stanowi przemysłu wysokich technologii.

Gość III (online)

Dziękuję za odpowiedź.

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze?

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Pławecki

Tak. Mamy pytanie z czatu.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Bardzo proszę.

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Pławecki

Pani Magdalena: „W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi na temat zgodności planu ze Studium chciałabym zapytać czy Wydział Planowania nie obawia się tego, iż wyłożony plan zostanie zaskarżony, ponieważ plan powinien być zgodny ze Studium”.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Ja już wyjaśniałam tą zgodność ze Studium. W tomie III, który wskazuje jakie zapisy powinny być wprowadzane do projektu planu, jest zapis, który mówi, że korytarze drogowe mogą być przesuwane, a teren, który zostaje po tym przesunięciu powinien być przeznaczony po funkcję, która sąsiaduje z tym terenem, w związku z tym zdaniem Wydziału Planowania Przestrzennego plan jest zgodny ze Studium, zresztą to stanowisko również potwierdziła Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna stwierdzając zgodność planu ze Studium. Natomiast na pytanie czy obawiamy się, że plan może być zaskarżony, każdy plan może być zaskarżony, w związku z tym tu nie możemy ocenić czy ktoś nie zaskarży tego planu, natomiast jak odniesie się do zaskarżenia sąd, to też nie jest przez nas jakby w tym momencie wyrokowane. To są po prostu inne rozstrzygnięcia. Zdaniem Wydziału Planowania Przestrzennego i Prezydenta, który odpowiada jakby za sporządzenie planu, plan jest zgodny ze Studium. Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze jakieś pytanie?

Inspektor w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK – p. Karol Pławecki

To było ostatnie pytanie z czatu.

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego – p. Elżbieta Szczepińska

Dziękuję bardzo. Proszę Państwa, ja jeszcze może poproszę kolegę, żeby wyświetlił te wszystkie terminy, które były na prezentacji. Ja przypomnę, że do 28 trwa wyłożenie projektu planu do publicznego wglądu, ul. Mogilska 41. Prosimy o ewentualne umawianie się albo w sposób mailowy, albo w sposób telefoniczny na spotkanie z projektantem, a do 11 stycznia prosimy o składanie uwag, jeżeli Państwo uważają, że mają zastrzeżenia do rozwiązań projektowych, to uwagi powinny wpłynąć do 11 stycznia do siedziby Urzędu, liczy się właśnie ta data. Uwagi, które wpłyną po 11 stycznia nie są rozpatrywane przez Prezydenta. Prezydent ma 21 dni na rozpatrzenie uwag. Rozpatrzenie uwag odbywa się poprzez Zarządzenie Prezydenta, ono jest publikowane na stronach Biuletynu Informacji Publicznej, tam można się zapoznać jakie jest rozstrzygnięcie do złożonych uwag. Jeżeli w wyniku złożonych uwag

**DYSKUSJA PUBLICZNA NA TEMAT PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
„BALICE II”, 9 grudnia 2021 r.**

i rozpatrzenia przez Prezydenta zachodzą zmiany w projekcie planu to projekt planu jest ponownie opiniowany i uzgadniany i wykładany do publicznego wglądu, jeżeli nie będzie zmian w projekcie planu to projekt planu jest kierowany pod obrady Rady Miasta. Rada Miasta obraduje w dwóch czytaniach i również pochyła się nad nieuwzględnionymi uwagami, które zostały złożone do projektu planu, i które nie uwzględnił Prezydent. Więc te uwagi są przekazywane Radzie Miasta i Rada Miasta też rozstrzyga o sposobie rozpatrzenia tych uwag. Ja dziękuję bardzo. Dziękuję w imieniu nas wszystkich, którzy uczestniczyliście w tej dyskusji. Dziękuję Państwu za przybycie, uczestnictwo i zadawanie pytań. Dziękuję bardzo.

Na podstawie nagrania,

stenogram wykonała:

Monika Sobieraj