

**MAŁOPOLSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
W KRAKOWIE
BIURO WOJEWODY**

Kraków, dnia 11.10.2010r.

Wojewoda Małopolski

Protokół

z posiedzenia

21.01.2011

Stanisław Kracik

Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego

i przedstawicieli organizacji ekologicznych

w dniu 11 października 2010 r.

w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie

Posiedzenie Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego z udziałem przedstawicieli organizacji ekologicznych zwołane przez Przewodniczącą Komisji – Wojewodę Małopolskiego, odbyło się 22 września 2010 r. o godz. 16.00 w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie (s. 122).

Porządek obrad:

1. Przywitanie Członków Komisji oraz otwarcie posiedzenia przez Pana Stanisława Kracika, Wojewodę Małopolskiego.
2. Wystąpienie Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie Pana Andrzeja Kollbeka – „Najważniejsze inwestycje na drogach krajowych na terenie województwa małopolskiego”
3. Wystąpienie Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie Pana Grzegorza Stecha – „Inwestycje drogowe na sieci małopolskich dróg wojewódzkich 2007-2013”
4. Dyskusja.
5. Wolne wnioski.
6. Zakończenie posiedzenia.

W posiedzeniu uczestniczyli członkowie WKDS w Krakowie według załączonej listy
Załącznik nr 1.

Ad. 1

Spotkanie otworzył Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik. Powitał wszystkie osoby biorące udział w posiedzeniu i zapoznał je z tematem i porządkiem obrad.

Rozpoczynając dyskusję na temat planów rozwoju inwestycji liniowych i drogowych (krajowych i wojewódzkich) poprosił o zabranie głosu Pana Andrzeja Kollbeka Zastępcę Dyrektora Oddziału w Krakowie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Zastępca Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Krakowie Pan Andrzej Kollbek przedstawił prezentację pt. „Najważniejsze inwestycje na drogach krajowych na terenie województwa małopolskiego. Zadania z Programu Budowy Dróg

Krajowych na lata 2008-2012". Najważniejsze inwestycje przygotowane do realizacji poza PBDK 2008-2012. Prezentacja w załączeniu.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik podkreślił, że tematem spotkania są inwestycje drogowe w Małopolsce. Przedmiotem spotkania są również propozycje tematów zgłoszone przez organizacje ekologiczne dotyczące m.in.: trasy łągiwnickiej przechodzącej przez teren dzielnicy IX Krakowa, zwiększenia lesistości obszarów górskich województwa jako sposób na ograniczanie skutków powodzi i osuwisk, propozycji Małopolskiego Towarzystwa Ornitologicznego (w załączeniu), kwestii związanych z budową centrum obsługi inwestora przy ulicy Centralnej, dzielnicy XIV, ochrony Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego, propozycji Stowarzyszenia Łąki Nowohuckie.

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie Pan Grzegorz Stech przedstawił prezentację pt. „Inwestycje drogowe na sieci małopolskich dróg wojewódzkich 2007-2013”. Prezentacja w załączeniu.

Pan dr Janusz Bochatkiewicz (firma Ecom) zajmuje się sprawami związanymi z hałasem, ochroną wód, zanieczyszczeń powietrza. Przedstawił informację będącą fragmentem prac wykonanych w latach 2007–2008, kiedy ruszał plan inwestycyjny dróg wojewódzkich. Analiza dotyczyła ochrony przyrodniczej na terenie województwa w kontekście budowy nowych dróg i modernizacji.

Analizę wykonano na dużym poziomie ogólności. Wyniki miały posłużyć do wczesnej identyfikacji kolizji i oceny wpływu rozbudowy dróg na środowisko. Podstawą analizy była Strategia Rozwoju Województwa na lata 2007–2013 oraz dokumenty z niej wynikające - Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa oraz Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce na lata 2007–2013. Należy uwzględnić zmiany w prawie związane z zagadnieniami ochrony środowiska z roku 2008 oraz rozszerzenie programu NATURA 2000.

Na terenie Województwa Małopolskiego jest 39 dróg wojewódzkich w klasie technicznej G – drogi główne i drogi zbiorcze, 1378 km, z których najkrótsza droga ma tylko kilometr (Chochołów – granica państwa), a najdłuższa 104 km (z Kasiny do Biskupic Radłowskich, nr 964). W 2007 roku 27% nawierzchni dróg wojewódzkich było bez uszkodzeń, dostateczny stan nawierzchni miało prawie 1/3 dróg, 40% odznaczało się niedostatecznym stanem. Obecnie wykres wyglądałby inaczej ze względu na straty powodziowe z 2010 roku.

Dla rozwoju dróg wojewódzkich w latach 2007–2013 postawiono trzy cele:

- 1) poprawa dostępności sieci dróg wojewódzkich do podstawowego układu drogowego województwa, czyli do podłączenia dwóch dróg krajowych – drogi nr 4¹ i 7,
- 2) integracja przestrzenna województwa poprzez poprawę dostępności do stref gospodarczych i turystycznych województwa,
- 3) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz ze środków własnych województwa zaplanowano 36 inwestycji drogowych na łączną kwotę 1 mld 700 mln zł. Na terenie województwa małopolskiego znajdują się liczne tereny objęte ochroną (parki narodowe, rezerваты), łącznie 861 tys. hektarów, co oznacza 57% powierzchni Małopolski. W odniesieniu do program NATURA 2000 należy brać pod uwagę dwie dyrektywy: ptasią i siedliskową. Spośród 36 planowanych inwestycji bądź modernizacji drogowych 9 nie kolidowało bądź nie przecinało obszarów NATURY 2000, a 8 dróg jest jedynie zlokalizowanych w pobliżu terenów objętych programem NATURA 2000. Są trzy rodzaje planowanych inwestycji: 1) 15 inwestycji (37%), w których nie przewidywano

żadnych komplikacji pod względem wydania zgody, pozwolenia, procedury, 2) skomplikowanie procedur – brak zmiany prawa w 2008 roku, finansowane z funduszy UE, 16 inwestycji (44%), 3) 5 inwestycji (14%) - opóźnienia. Dodatkowe komplikacje to skutki tegorocznej powodzi oraz zmiany w zakresie prawa w latach 2008–2009 i zmian lokalizacji obszarów.

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie Pan Grzegorz Stech stwierdził, że problemem przy budowie nowych dróg są rygorystycznie postawione progi hałasu (najbardziej rygorystyczne przepisy w Europie w tej materii). Z tego względu część zadań nie jest możliwa do realizacji. Drugą kwestią problematyczną jest ciągła zmiana przepisów prawnych. Kolejna nowelizacja w tym roku (Art. 72 A – dopisano, że wszystkie prace, roboty budowlane wymagają decyzji środowiskowych, w tym np. łatanie dziur w jezdni). Nie ma w Polsce dobrych specyfikacji, praktyk, jeśli chodzi o zanieczyszczenie czy zagospodarowywanie wody spływającej z dróg. Ostatnią kwestią są naprawy szkód popowodziowych, które w głównej mierze wystąpiły na obszarach NATURY 2000. Przywracanie infrastruktury drogowej na tych obszarach jest zadaniem niezwykle skomplikowanym, tym bardziej jeśli weźmie się pod uwagę Art. 72A. Wiele remontów i inwestycji zostało zgłoszonych przed wejściem w życie tego przepisu, był to z naszej strony swoisty wybieg.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik powiedział, że spotkania te mają pokazać jakie są problemy. W związku z normami hałasu budowane są wszędzie ekrany akustyczne. Gdyby zostały przyjęte normy niemieckie, to 95% budowanych ekranów w Polsce wzdłuż dróg byłoby niepotrzebnych. Środki mogłyby zostać przeznaczone na oczyszczanie dróg.

Pani Danuta Szymońska, Stowarzyszenie Łąki Nowohuckie, podziękowała za zaproszenie na spotkanie i umożliwienie dyskusji. Zaapelowała o rozmowę, dialog, a nie wygłaszanie monologów ze strony osób zajmujących się infrastrukturą drogową. Następnie poruszyła sprawę drogi ekspresowej S7 i jej powiązania z obwodnicą Krakowa. Występują dwie kolizje ze względu na dziedzictwo kulturowe: podchodzi pod sam Kopiec Wandy (wpisany do rejestru zabytków dopiero w 2009 roku, wiele lat dopominano się o jego wpisanie na listę) i w znaczący sposób odcina komunikacyjnie mieszkańców miasta od tego dziedzictwa. Do rejestru zabytków urbanistycznych wpisano także założenie starej i Nowej Huty razem z drogą prowadzącą pod kombinat (Aleja Solidarności). Droga S7 ma przecinać aleję licznymi estakadami, burząc perspektywę i nie licząc się z tym dziedzictwem. Jest to niecywilizowany sposób projektowania, który nie liczy się ani z wartościami przyrodniczymi (Dolina Dłubni, Łąki Nowohuckie), ani z dziedzictwem kulturowym. Zaproponowała, aby przeprojektować wspomniane odcinki drogi S7, która jest konieczna, tak aby był prymat przyrody i człowieka nad tymi rozwiązaniami.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik, odnosząc się do wypowiedzi Pani Danuty Szymońskiej, powiedział, że aby prowadzić dyskusję, najpierw muszą być przedstawione plany drogowe.

Pan Kazimierz Dudzik, Związek Rzemiosła Polskiego powiedział, że jeżeli ktoś źle projektuje, to trzeba zmienić na wstępie projektantów. Zwrócił się z prośbą do Krajowej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, żeby wpłynęli na początkową fazę projektowania, żeby nie dochodziło do absurdów, jakie możemy obserwować.

Pan Mariusz Waszkiewicz, Towarzystwo Na Rzecz Ochrony Przyrody, powiedział, że pierwszy raz bierze udział w spotkaniu z Wojewodą. Wyraził wątpliwości co do sensu

spotkania. Organizacje społeczne upominają się o konsultacje (rozumiemy je inaczej niż urzędnicy, rozmawiamy przed podjęciem decyzji, jesteśmy zapraszani już po podjęciu decyzji). Następnie zapytał kiedy powstanie obwodnicy dla Ojcowskiego Parku Narodowego? (dyskusje trwają już od 20 lat). Jako kolejną poruszył kwestię obwodnicy Zabierzowa. W dalszej części zapytał czy dla łąk nad Rudawą jest zrobiona inwentaryzacja przyrodnicza? Powiedział, że przy drodze S7 są problemy z ujęciem wody pitnej dla Krakowa.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik podkreślił, że zostały zaproszone wszystkie organizacje ekologiczne, im więcej adresów zdobywamy, tym większą ilość osób zapraszamy. Następnie powiedział, że jest to trzecie spotkanie. Mają one charakter informacyjny, a w ich trakcie będziemy informować o planowanych inwestycjach.

Pan Jarosław Zółciak, Cracovia Urbs Europea, powiedział, że formuła spotkań powinna zostać dopracowana, spotkania powinny dotyczyć konkretnych problemów. Jednak dobrze, że Pan Wojewoda taką inicjatywę podjął, że się w ogóle spotykamy. Następnie powiedział, że Stowarzyszenie przestawiło wnioski do studium Krakowa, które mają na celu zaniechanie dalszej dezintegracji urbanistycznej miasta, odciążenie strefy centrum, priorytet wartości kulturowych, przyrodniczych Krakowa oraz przestrzeni do mieszkania, tak by nie był wypierany przez kryteria funkcjonalno-ekonomiczne. Należy zdiagnozować problemy związane z rozbudową infrastruktury na terenie Małopolski. Przyłączył się do postulatu budowy obwodnicy Ojcowskiego Parku Narodowego. Następnie poruszył problem drogi, która została zrealizowana niedawno i prowadzi przez sam środek doliny. Jest to droga bez wątplenia tranzytowa, jest przykładem złej praktyki. Podkreślił, że w ten sposób nie należy rozwiązywać problemów infrastruktury drogowej, jest ich na terenie województwa z pewnością więcej, należałoby je rozpoznać i próbować rozwiązywać.

Pan Kazimierz Walasz, Małopolskie Towarzystwo Ornitologiczne, powiedział, że zanim przejdziemy do dyskusji na temat problemów drogowych, należy ustalić zasady naszej współpracy. Oczekuje, że organizacje społeczne będą czuły, że są stroną, której się słucha, a nie podmiotem, który może się tylko wyzalić. Organizacje powinny być partnerami.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik dla inwestycji drogowych, o jakich tu mowa, zgodę wydaje wojewoda. Często staje się on chłopcem do bicia. Rozsądnym wydaje się, żeby na poziomie wstępnym rozmawiać, wsłuchiwać się w zastrzeżenia i próbować je rozwiązywać na samym początku.

Pan Kazimierz Walasz, Małopolskie Towarzystwo Ornitologiczne, powiedział, że należy stworzyć radę konsultacyjną ds. środowiska przyrodniczego. Wiadomo, że wojewoda w strukturze administracyjnej podejmuje decyzje, bo to jest jego funkcja, ważna jest kwestia udziału w podejmowaniu tej decyzji, czyli również wsłuchiwanie się w głosy organizacji społecznych. Po spotkaniach dane powinny być publikowane w Internecie, żeby można było się do tego odwołać, wiedzieć, jakie zdania, opinie padły. Nie mamy formalnego wpływu na decyzję, ale możemy przekonywać się nawzajem, wskazywać na mankamenty w myśleniu, działaniu czy w procedurach. Same luźne spotkania, w których nie wiadomo kto będzie uczestniczył, co będzie dyskutowane, nie są najlepszym pomysłem. Zaproponował powołanie rady i wskazanie konkretnych osób odpowiedzialnych za konkretne sprawy. Pozwoliłoby to nam się łatwiej porozumieć po obydwu stronach czysto organizacyjnie. Druga sprawa to kwestia poparcia działania organizacji ekologicznych ze strony wojewody. Zapytał, czy Pan Wojewoda zamierza takie kroki podjąć?

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik podkreślił, że organizacje ekologiczne istnieją i pojawiają się przy każdej inwestycji. Powiedział, że jego celem jest, aby pojawili się wcześniej, na początkowym etapie. Następnie powiedział, że jest przekonany, że dialog społeczny jest nieodzownym elementem funkcjonowania społeczeństwa obywatelskiego. Gdy go brakuje, wówczas pojawiają się rozwiązania siłowe. Podkreślił, że są dwa poważne, wspólne cele do osiągnięcia. Powiedział, że przedstawiciele organizacji do końca sami się ze sobą dobrze się nie znają, nie identyfikują. Zaproponowane spotkania pozwoliłyby na pewien rodzaj integracji. My byśmy mieli też taką reprezentację, do której moglibyśmy kierować projekty, wątpliwości w trakcie uzgadniania opinii środowiskowych czy kwestii wodno – prawnych. Wojewoda podkreślił, że ekolodzy znają nowe technologie, rozwiązania, a urzędnicy poruszają się w obrębie nowelizowanych przepisów. Wymiana informacji w trakcie spotkań z przedstawicielami organizacji ekologicznych jest dla pracowników administracji publicznej, zespolonej bardzo potrzebna i pożyteczna. Podkreślił, że nie traktuje tego spotkania incydentalnie i utylitarnie. Jeżeli nie zbuduje się płaszczyzny dialogu partnerskiego, w którym będą omawiane racje, a nie emocje to będzie o wiele trudniej.

Barbara Bartkiewicz, Towarzystwo Urbanistów Polskich, oddział Krakowski, powiedziała, że Towarzystwo wspiera rozwój, ostrzega i identyfikuje konflikty pojawiające się w przestrzeni. Wspomniała, że nasze województwo to region o najwyższych wartościach przyrodniczych, kulturowych, o największej różnorodności, o niesłuchanie drobnoziarnistej strukturze, obok terenów wybitnych spotykamy tereny zdegradowane, odmienna od całej Polski jest sieć osadnicza oraz zaludnienie, które tę sieć powoduje. Zaludnienie obszarów wiejskich w Małopolsce jest 2,5 razy większe niż średnia krajowa. To wszystko wraz z kwestią objęciem ponad 50% terytorium województwa czynnikami ochrony stwarza sytuację konfliktową. Małopolska zawsze posiadała najwyższe walory przyrodnicze, krajobrazowe, surowcowe i cały czas istniał konflikt, co eksploatować gospodarczo, a co chronić. Te najwartościowsze tereny są poddane największej presji inwestycyjnej. Strategia rozwoju województwa mówi o nieograniczonych możliwościach rozwoju województwa, od razu nasuwa się ogromny znak zapytania, co to oznacza? Co będziemy chronić, a co rozwijać? Rozwój musimy rozumieć jako podnoszenie jakości, a nie wzrost ilościowy, bo wskaźnikami rozwoju się nie mierzy tylko przyrostem. Należy te konflikty identyfikować, żeby można je było w miarę możliwości łagodzić, potrzeba dialogu przed, jaki ma być kierunek rozwoju województwa. W dokumentach UE możemy przeczytać, że polityki sektorowe nie dają pożądanych efektów, mogą powodować narastanie konfliktów. Inwestycje powinny być przestrzennie sprawdzone wielopłaszczyznowo. Na zakończenie powiedziała, że celem tych spotkań ma być wymiana poglądów, wątpliwości, identyfikacja zagrożeń i szukanie rozwiązań optymalnych.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik, odnosząc się do wypowiedzi Pani Barbary Bartkiewicz, powiedział, że przedstawiła dobrą refleksję o konfliktach. Jako przykład podał obwodnicę Zabierzowa. Węzeł Rudno jest wpisany w koncesję. Następnie powiedział, że Wojewoda był tylko świadkiem listu inwestycyjnego, nie wydawał pozwolenia.

Jan Szpil Fundacja Partnerstwo dla Środowiska powiedział, że stworzenie platformy do dialogu leży zdecydowanie po stronie urzędników. Do wykorzystania jest olbrzymia ilość wiedzy, która stoi za organizacjami społecznymi. Zapytał czy w planach budowy dróg są uwzględnione drogi rowerowe? Czy instytucje mają świadomość, że przez Małopolskę przechodzą liczne międzynarodowe szlaki rowerowe? W naszym kraju kwestia transportu rowerowego jest kompletnie pomijana. Jeśli jest przewidywana budowa dróg rowerowych, to gdzie i jakie środki są na nie przeznaczane? A jeśli nie, to czy jest podejmowana jakaś

próba nawiązywania kontaktów z organizacjami rowerowymi, zdobycia wiedzy? Czy środki w programach europejskich są zabezpieczane na inwestycje rowerowe?

Zastępca Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Krakowie Pan Andrzej Kollbek, odnosząc się do dyskusji powiedział, że całe planowanie i przygotowywanie projektu inwestycyjnego nie zaczyna się w momencie kiedy inwestor czy GDDKiA ma pomysł na realizację drogi. Drogę przygotowuje się na znacznie wcześniejszych etapach, w planach zagospodarowania przestrzennego. Dotyczy to także trasy S7, która miała określony przebieg, który był wynikiem wcześniejszej polityki transportowej miasta Krakowa. Podkreślił, że na ten proces trzeba spojrzeć trochę szerzej. W zakresie budowy dróg powstała również specjalna specustawa, która pozwala na przeprowadzanie inwestycji poza wyznaczonymi korytarzami transportowymi i to jest po to, żeby cokolwiek dało się zrealizować. Gdybyśmy chcieli nikomu się nie narazić w Małopolsce nie udało by się zrealizować żadnej inwestycji.

Jeśli chodzi o Zabierzów, wszystkie inwestycje mają robioną inwentaryzację przyrodniczą według standardów jakie przewiduje ustawa (przynajmniej od marca do końca września, nigdy nie jest to krótszy okres). GDDKiA w ramach konsultacji z mieszkańcami gmin oraz ich władzami zbiera uwagi, zastrzeżenia i wpisuje je do projektu, choć nie zawsze wszystkie, zajmuje się tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Ta decyzja środowiskowa powinna uwzględniać uwagi i wnioski wszystkich zainteresowanych stron.

Ścieżki rowerowe są elementem strategii transportowej w skali kraju. Powołany został zespół przy Biurze Planowania GDDKiA, Zespół ds. ścieżek rowerowych. Projekty inwestycyjne uwzględniają wszystkie korytarze rowerowe, zarówno europejskie jak i miejskie. Oczywiście to nie oznacza, że przy każdej drodze krajowej ma być ścieżka rowerowa. Każda budowa drogi musi być w konflikcie ze środowiskiem, nie ma innej możliwości, żeby wybudować drogę. Postęp drogowy, który GDDKiA proponuje i realizuje nie jest wprost nastawiony na konfliktowanie. Wszystkie inwestycje są jawne, informacje są na stronie internetowej, do dyspozycji są urzędnicy, nie ma żadnej gry pod stołem.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik, powiedział, że zebrani na sali przedstawiciele organizacji są reprezentacją konkretnych mieszkańców, problemów, niż jakiejś generalnej idei. Ponownie zaproponował zebranych współpracę, wsparcie administracyjne lokal dla dalszych spotkań. Następnie zapytał czy wszystkie organizacje stanowią na tyle jednorodną grupę, która mogłaby stanowić podstawę do dyskusji nie zdywersyfikowanej. Zapytał również jaką formę powinna mieć współpraca?

Pan Kazimierz Walasz, Małopolskie Towarzystwo Ornitologiczne w nawiązaniu do wypowiedzi Wojewody poprosił Pani Wojewodo, aby nie przypinać etykiet, że ktoś się zajmuje tylko ptakami, ktoś motylkami, a ktoś inny tylko Zakrzówkiem. Podkreślił, że organizacje ekologiczne spoglądają szerzej. Powiedział, że interesuje ich przyszłość województwa, szeroko rozumiana. Bardzo często występują z różnymi opiniami.

Decyzja środowiskowa powstaje, o czym mało kto wie, na podstawie losowych i błędnych przesłanek, ponieważ podstawą jest opracowanie ekofizjograficzne, którego zakres nie jest sprecyzowany. Często jest ona przygotowywana przez osoby niekompetentne. Często bywa tak, że te same osoby które tworzą różnego rodzaju plany (np. zagospodarowania przestrzennego), potem wystawiają tym planom oceny. Głównym problemem jest to, że nikt, dlatego inicjatywa Pana Wojewody jest wyjątkowo cenna. Możemy się nawzajem przekonywać merytorycznie do jednostkowych rozwiązań.

*Pan Jarosław Zólcia*k, *Cracovia Urbs Europea* powiedział, że zaniepokoiła go kolejność powodów, wyliczonych przez Wojewodę, dlaczego spotkanie zostało zorganizowane. Pan Wojewoda jako pierwszy powód wymienił to, że instytucje ekologiczne są, jako drugi, że mogą sprawić kłopot, a dopiero jako trzeci, że organizacje mogą coś sensownego doradzić. Podkreślił, że możliwe jest stworzenie platformy wymiany poglądów. Taką próbę podjęła w 2007 roku *Cracovia Urbs Europea*, instytucja, która miała scalać, zrzeszać stowarzyszenia i instytucje, którym leży na sercu przyszłość Krakowa. Są to: Komitet Obywatelski Miasta Krakowa, Muzeum Inżynierii Miejskiej, OKRK, Polski Klub Ekologiczny, Stowarzyszenie Podgórze.pl, Stowarzyszenie Przewodników Turystycznych, Stowarzyszenie Przyjaciół Zwierzynca, Stowarzyszenie Zielona Mogiła, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Towarzystwo Na Rzecz Ochrony Przyrody. Kiedy zostało ogłoszone przez Prezydenta Krakowa przystąpienie do opracowywania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego stworzono w obrębie tych instytucji szeroki, obywatelski postulat dotyczący tego dokumentu. Pan Wojewoda otrzymał część tego dokumentu dotyczącego kwestii drogowych. Podkreślił, że można uzyskać wspólne stanowisko, razem je wypracować. Zdecydowanie warto kontynuować te spotkania.

Pan Janusz Więclaw, *Zielona Mogiła* powiedział, że Stowarzyszenie Zielona Mogiła zgłosiło do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad kilka uwag do planów rozbudowy dróg (dotyczyły trasy S7 i braku ekranów dźwiękoszczelnych przy zjeździe w Szarowie z autostrady A4). Zaproponował, żeby poszczególne organizacje mogły informować w jakim spotkaniu chcą uczestniczyć, jaka tematyka je interesuje. Poinformował, że organizacje ekologiczne zajmują się wszystkim, to stowarzyszenie konkretną sprawą.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik, powiedział, że organizując pierwsze spotkanie rozesłano wykaz inwestycji planowanych w Małopolsce. Każda organizacja mogła zapoznać się z listą inwestycji i wybrać, które ze wskazanych spraw leżą w jej obszarze zainteresowań.

Pani Joanna Kajzer, *Małopolskie Towarzystwo Ornitologiczne* powiedziała, że doświadczenia krajów europejskich pokazują, że ekrany akustyczne z obrazkami ptaków są absolutnie nieskuteczne i nie są dobrą metodą odstraszenia ptaków. Zapytała czy planuje się wprowadzić jakieś skuteczne standardy w technicznej ochronie ptaków przed kolizjami z takimi ekranami? Poleciała opracowania Szwajcarów i Amerykanów.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik nawiązuje do wypowiedzi Pani J. Kajzer, że w Polsce lobby producentów ekranów jest bardzo silne.

Z sali padło pytanie czy może zostać zorganizowane spotkanie, które dotyczyłoby planów zagospodarowania przestrzennego obecnie procedowanych w Krakowie? Zgłoszono problem zabudowy blokami terenów wokół Kopca Kościuszki.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik zapytał czy zostało złożone odwoływanie od wydanych WZ-tek i czy była wnoszona skarga do Urzędu Wojewódzkiego?

Pani Magdalena Łagisz odpowiadając za pytania Wojewody powiedziała, że Obywatelski Komitet Ratowania Krakowa zgłaszał się z prośbą o informacje jakie WZ-ty są procedowane, ale nie otrzymał żadnej informacji z Wydziału Architektury UMK.

Przedstawiciel organizacji ekologicznej powiedział, że czuje troskę Wojewody, żeby te spotkania były jak najskuteczniejsze. Wydaje się, że konwencja tematycznych spotkań jest dobrą konwencją. Problemy związane z danym zagadnieniem powinny być sygnalizowane

przez organizacje społeczne. Pan Wojewoda będzie mógł przygotować się do spotkań, udzielić odpowiedzi na zgłoszone pytania. To podniesie jakość naszego partnerstwa. I przyjmijmy założenie, że nieobecni nie mają racji. W Krakowie, gdzie prężnie działają organizacje ekologiczne, myślenie w kategoriach zrównoważonego rozwoju jest praktyką.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik powiedział, że przyjmuje tę sugestię. Zwrócił uwagę na to co mówił dyrektor Kolbek, żeby w sposób zinstytucjonalizowany włączyć organizacje w proces opiniowania, np. studium, które jest po uchwaleniu zgłaszane do wojewody i rejestrowane. Podkreślił, że bardzo ważny jest proces konsultacji na wstępnym etapie.

Przedstawiciel organizacji ekologicznej powiedział, że w nawiązaniu do kwestii zespołu do spraw dróg rowerowych, że odgrywa on ważną rolę, ale zajmuje się wyłącznie inwestycjami, które są już w planach. Następnie zapytał czy są plany odnoszące się do budowy dróg rowerowych. Jako przykład podał Niemcy.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik powiedział, że GDDKiA zajmuje się budową dróg, a za ścieżki rowerowe odpowiadają władze lokalne. Trasa rowerowa Budapeszt – Wiedeń jest zbudowana na mocy porozumienia pomiędzy stolicami, jednak nie była to nigdy inwestycja rządowa. W nawiązaniu do pytania przedmówcy powiedział, że odpowiedzi na nie mogą udzielić władze miejskie.

Zastępca Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Krakowie Pan Andrzej Kollbek poinformował, że GDDKiA nie ma osobnego planu budowy ścieżek rowerowych. Jednak wszędzie tam gdzie droga krajowa pokrywa się z przebiegiem korytarza rowerowego, inwestycja powstaje w ramach projektu generalnej dyrekcji.

Przedstawiciel organizacji ekologicznej zapytał czy GDDKiA planuje na poziomie województwa stworzyć zespół odpowiedzialny za budowę ścieżek rowerowych?

Zastępca Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Krakowie Pan Andrzej Kollbek odpowiedział, że województwo samo z siebie nie generuje takich rzeczy, natomiast ma strategię, która jest aktualizowana i podlega szczegółowym konsultacjom, zarówno branżowym, jak i społecznym.

Przedstawiciel organizacji ekologicznej zapytał na jakiej zasadzie odbywają się konsultacje? Powiedział, że organizacje rowerowe nic o nich nie wiedzą?

Zastępca Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Krakowie Pan Andrzej Kollbek odpowiedział, że nie wie dlaczego organizacje nie wiedzą o prowadzonych konsultacjach. Powiedział, że widział w prasie ogłoszenie o konsultacjach w Krakowie.

Przedstawiciel organizacji ekologicznej powiedział, że jest to kwestia odpowiedniej komunikacji, znalezienia zainteresowanych danym tematem organizacji i wyjścia z propozycją konsultacji.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik powiedział, że kwestie rowerowe należą do spraw lokalnych.

Wojewoda Małopolski Pan Stanisław Kracik powiedział, że od 10 lat, odkąd istnieje samorząd wojewódzki, istnieje zasada współfinansowania chodników przy drogach wojewódzkich czy powiatowych (50%). Dlatego też powstaje mnóstwo kilometrów chodników poprawiających bezpieczeństwo przy drogach. Wydaje się, że model ścieżek rowerowych mógłby pójść tym samym tropem. Lokalny samorząd dokłada 50%, bo chce mieć rozwiązany dla własnych mieszkańców problem ścieżek rowerowych.

Zastępca Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Krakowie Pan Andrzej Kollbek powiedział, że każdego roku przy udziale samorządów lokalnych buduje się 30 km ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.

Przedstawiciel organizacji ekologicznej powiedział, że chciałbym zwrócić uwagę, że ścieżki rowerowe nie są tym samym co chodniki. Skoro mamy dla województwa małopolskiego plan budowy dróg to może należałoby opracować plan budowy ścieżek rowerowych tak jak jest to powszechnie praktykowane na zachodzie.

Dyrektor Biura Wojewody

Londel
Beata Kowalska

Starszy Inspektor
Andrusi
Justyna Majchródnicz
18.01.2011.

Spisał:
Wojciech
Wojtaniowski