

Protokół ze spotkania w dniu 23 października 2024 r. na sali narad UG Mogilany w sprawie dyskusji nad wstępną koncepcją planowanego przebiegu linii kolejowej przez Gminę Mogilany

Wójt Jerzy Przeworski - dobry wieczór, witam Państwa bardzo serdecznie na drugim spotkaniu w sprawie przebiegu trasy kolejowej Kraków-Myślenice, zorganizowanym tutaj wspólnie z Panią Poseł Dorotą Marek i Panią Burmistrz Świątnik Górnych Małgorzatą Duży. Witamy serdecznie Panią poseł Dorotę Marek, która jest z nami. Pani Burmistrz Świątnik Górnych Małgorzata Duży. Jest z nami też Pan Wójt Sieprawia Tadeusz Pitala, Starosta Krakowski Grzegorz Stokłosa - członek zarządu, ale dzisiaj jako reprezentant starostwa, witam radnych powiatowych, tutaj ze strony inwestora Pan Mateusz Wanat-dyrektor regionu, Pan Łukasz Kwapien - dyrektor projektu, Piotr Hamarnik-zespół prasowy. Przepraszam, jak przekręciłem zespół prasowy. I jeszcze przedstawiciel firmy BBF projektanci: Pan Marek Krzewiecki, Pan Maciej Rochel i Pani Adrianna Gołas.

Pani Dorota Marek - dzień dobry Państwu, bardzo dziękuję, że zechcieliście przyjść i posłuchać. Tak naprawdę wykonawców i specjalistów, którzy powiedzą wam spokojnie o przebiegu tej trasy. Ale wiecie, Państwo nie wydarzyłoby się to wszystko, gdyby nie radny powiatowy Grzegorz Nęda i ekipa, która tak naprawdę zwróciła uwagę, że są problemy z przebiegiem tej trasy, to ci Państwo zwrócili się do mojego biura poselskiego i na nich wnioski zwróciłam się z zapytaniem do kolei. Pan dyrektor był uprzejmy, przedstawić nam, jak ta trasa wygląda i zadeklarował, że przyjedzie na miejsce i wytłumaczy Państwu, jak trasa mogłaby przebiegać, skąd wynikają różnice z tzw. postawionej projektowej kreski, a to co, z czym mamy do czynienia teraz, czyli faktyczny przebieg trasy. W porozumieniu oczywiście z Panem Wójtem postanowiliśmy, że zorganizujemy takie spotkanie. Dołączyła do nas Pani Burmistrz Gminy Świątniki Górne, bo te obszary zawsze wspólnie i razem. Tak naprawdę to są wspólne działania, interesy. Chciałam Państwu powiedzieć tylko tyle, że może wysłuchajmy projektantów, co mają do powiedzenia później i przejdziemy do serii pytań. A na koniec chciałabym jeszcze podsumować, bo mam pewne spostrzeżenia, pewne przemyślenia i wstępne informacje. Nie chciałabym niczego obiecywać, bo ci, którzy nie znają, to wiedzą, że nie obiecuję, tylko działam. Natomiast no dla tych, którzy nie do końca będą satysfakcjonowani, myślę, że na koniec spróbuję wlać odrobinę nadziei. Na razie dziękuję.

Pan Łukasz Kwapien - dziękuję, że możemy gościć u Państwa ponownie. Pierwsze spotkanie było 9 września, gdzie zaprezentowaliśmy pierwszy przebieg, który był jakby w śladzie korytarza ustalonego na etapie wstępnego studium wykonalności. Zebraliśmy Państwa uwagi i podczas spotkania, i korespondencyjnie wpłynęło do nas około 350 pism. Każde z nich było analizowane przez projektantów i dzisiaj zaprezentują Państwu co udało się wprowadzić. Z tego, co wiem, po ponad 90% tutaj Państwa petycji, wniosku zostało

wprowadzone i zostanie tutaj przedstawione, więc tak tutaj Pani Poseł powiedziała. Najpierw omówią projektanci trasę, a później przejdziemy już do konkretnych pytań. Będziemy odpowiadać na pytania szczegółowe. Dziękuję bardzo i przekazuję głos do projektantów.

Sylwia Jarosz UG Mogilany - Szanowni Państwo z racji tego, że jest transmisja online na żywo, chciałam Państwa poinformować, że jest klauzula. Klauzula informacyjna do dyskusji publicznej dotyczącej przedstawienia kolejnej koncepcji planowanego przebiegu linii kolejowej Kraków-Myślenice prowadzonej za pomocą środków porozumiewania się na odległość. Zgodnie z art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (RODO), informuję, że:

Administratorem danych osobowych jest Urząd Gminy Mogilany, reprezentowany przez Wójta Gminy Mogilany z siedzibą w 32-031 Mogilany, ul. Rynek 2, tel. 12 270-10-13, e-mail: gmina@mogilany.pl. We wszystkich sprawach dotyczących ochrony danych osobowych, macie Państwo prawo kontaktować się z naszym Inspektorem ochrony danych na adres mailowy: odo.dmarek@admarek.pl. Celem przetwarzania Państwa danych w postaci wizerunku i dźwięku jest realizacja zadań związanych z przedstawieniem kolejnej koncepcji planowanego przebiegu linii kolejowej Kraków-Myślenice. Dyskusja odbędzie się z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość w związku z powyższym przebieg dyskusji na spotkaniu zostanie utrwalony. Przetwarzanie danych osobowych dokonywane jest na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) i jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze wynikającego z art. 4 oraz art. 54, 61 i 74 Konstytucji RP. Przetwarzanie wizerunku dokonywane jest na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) czyli zgody, jaką wyrażacie Państwo uczestnicząc w dyskusji publicznej. Udostępnienie wizerunku do celów uczestnictwa jest dobrowolne i jednocześnie oznacza zgodę na jego przetwarzanie. Dane osobowe są zabezpieczone zgodnie z obowiązującymi przepisami, a ich odbiorcami mogą być podmioty uprawnione do ujawnienia im danych na mocy przepisów prawa oraz podmiot przetwarzający dane osobowe w ramach świadczenia usług dla administratora w zakresie technicznej obsługi dyskusji. Pozyskane dane w postaci wypowiedzi będą udostępniane innym odbiorcom tj. podmiotom zapewniającym transmisję obrad spotkania oraz w celu sporządzenia protokołu. Nagranie z przebiegu dyskusji nie będzie upubliczniane, jednak przechowywane w zasobach archiwalnych zgodnie z przepisami prawa. Przysługuje Państwu prawo do: ochrony swoich danych osobowych, żądania dostępu do swoich danych osobowych, sprostowania, ograniczenia ich przetwarzania oraz prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych (ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa, email: kancelaria@uodo.gov.pl).

W uzasadnionych przypadkach te prawa mogą podlegać ograniczeniu. W stosunku do danych przetwarzanych na podstawie zgody (wizerunek), macie Państwo dodatkowo prawo do jej

wycofania (poprzez opuszczenie miejsca nagrywania). Usunięcie wizerunku z nagrania dyskusji publicznej nie będzie możliwe. Dziękuję.

Projektant - dziękujemy i dzień dobry Państwu chcielibyśmy Państwu zaprezentować te zmiany, które na podstawie wniosków mieszkańców i na podstawie rozmów podczas spotkań grupy roboczej z gminami zostały wprowadzone do obecnej koncepcji. Ja tylko tak. Pokrótce kilka słów na ten temat, bo część z Państwa może być nowych, jeśli chodzi o tą projektowaną linię kolejową, jest to linia projektowana do ruchu pasażerskiego, nie przewidujemy ruchu pociągów towarowych, linia kolejowa będzie elektryfikowana, nie będą przejeżdżały pociągi spalinowe, tylko elektryczne, pociągi kolei małopolskich. Prędkość maksymalna będzie wynosić do 120 km/h z wieloma licznymi ograniczeniami prędkości do 100 km/h występującymi na trasie. Jeśli chodzi o charakter linii, znaczy ilość torów na fragmencie, ta linia będzie dwutorowa, na pozostałych fragmentach będzie jednotorowa. Za chwilę to państwu też przedstawimy pokrótce na temat tego, jak to prezentujemy, co państwu tutaj udostępniamy, co pokazujemy, pokazujemy rozwiązania związane z obiektami inżynierskimi, to są takie np. niebieskie prostokąty.

W tym wypadku most kolejowy, będą też inne obiekty inżynierskie. Mamy tak jak tutaj państwo widzą na czerwono ślad toru. To jest ten ślad, który był państwu prezentowany na poprzednim spotkaniu. Pokazujemy go do celów porównawczych. Na czarno mamy korytarz ze wstępnego studium na kolor pomarańczowy, tu państwo widzą z prawej strony, jest kolor pomarańczowy, są to te korekty, które są wprowadzone obecnie. Czyli ten ślad pomarańczowy, to jest ten nowy wariant, opracowane na podstawie uwag sugestii z państwa, strony ze strony jednostek samorządu terytorialnego, jeśli chodzi o kwestie jeszcze techniczne, dotyczące ukształtowania linii względem terenu, tak jak państwo widzą, tutaj mamy na zielono wyrysowane skarpy terenowe. W tym przypadku czytamy to w ten sposób, że jeżeli mamy krótsze kreski od góry, to jest to nasyp czy linia jest podniesiona ponad poziom terenu przebiega kilka metrów nad poziom terenu. Jeżeli te kreski są na zewnątrz i wskazujemy jakby kierunek do środka, to znaczy, że mamy do czynienia z wykopem, czyli linia kolejowa jest prowadzona poniżej terenu. Zaczniemy może od granicy od granicy z Krakowem. najpierw włączę może ortofotomapę i ulica adresy będzie się prościej odnaleźć. Pierwszy fragment idziemy od Lusiny, idziemy na stronę Krakowa. Zmiany, które zostały wprowadzone względem tego dotychczasowego rozwiązania, to dopasowanie się w rejonie ulicy Zdrojowej, dworku w Lusinie do lokalizacji pomników przyrody, jak i terenu zabytkowego w tej lokalizacji kolejny fragment to jest to państwo widzą te pomarańczowe, to są zaznaczone, to są zaznaczone uwagi, sugestie, które były zgłaszane. Tu była sugestia strona tej działki, dotyczące przesunięcia tej linii kolejowej w stronę w stronę wschodnią na tej działce, jeśli chodzi o skrzyżowanie z ulicą Zdrojową, zaplanowano wiadukt kolejowy, czyli linia zostanie poprowadzona nad poziomem terenu na wyniesieniu poprzez skrzyżowanie bezkolizyjne. Jeszcze tylko nadmienię, że na całej linii kolejowej nie przewiduje się przejazdów poziomie szyn ani przejść. Wszystko będzie całkowicie bezkolizyjne. Ten

przystanek który tutaj mamy w Lusinie, w rejonie skrzyżowania ulicy Krakowskiej i Zdrojowej, został trochę odsunięty w stronę wschodnią, w stronę tak, żeby wygospodarować trochę miejsca na tej działce na potencjalne usługi, które mogą być na niej zlokalizowane, jak również na parking, który mógłby powstać po stronie między torem. Tak Państwo widzą. Tutaj mamy kolor pomarańczowy, troszkę się zlewa z tą uwagą, ale za chwilę tego nie będzie widać. I fragment ulicy Zdrojowej także lokalizacja tego peronu mniej więcej została bez zmian z jakąś niewielką korektą. Te trasowania na dalszym fragmencie nam się schodzą, przecinamy ulicę Wrzosową, przecinamy tę ulicę Wrzosową, również wiaduktem przechodzimy górą, zapewnimy komunikację tych nieruchomości z prawej strony z zachowaniem połączenia do ulicy Zdrojowej pojawiają nam się nowe fragmenty na trasowaniu, elementy prezentowane to, co państwo tutaj widzą na czerwono, to są tereny osuwiskowe, które podkreśliliśmy takimi zarysami, zarysami, kolorem czerwonym, to są osuwiska zidentyfikowane na dzień dzisiejszy.

Ze na podstawie danych z Państwowego Instytutu Geologicznego, jeśli chodzi o dalszy fragment tu na tym fragmencie mamy kolizję z 2 budynkami mieszkalnymi wraz z zabudową gospodarczą. Próbowaliśmy się odsunąć biorąc pod ukształtowanie terenu związane z ciekami, które to się znajduje i z tym terenem osuwiskowym z tym budynkiem na nim? No to te trasowanie bardziej na wschód. Tutaj przesunięcie jego technicznie w tym momencie nie jest możliwe, jeśli chodzi o dalszy fragment. Mieścimy się w korytarzu wstępnego studium planistycznego, mieścimy się w tym zarysie który wskazany w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gminy Mogilany w tym rejonie. Kolejna w sumie zakaz zasadnicza zmiana wprowadzona. To, co Państwo widzą tutaj wcześniej te warianty przecinały ulica stromi kwiatową przewidywały kolizję z nieruchomościami. W tej lokalizacji linia kolejowa została, powiedzmy odgięta w stronę zachodnią, zbliżona do ulicy Zdrojowej i poprowadzona dookoła tego wzniesienia z budynkami na ulicy kwiatowej i na ulicy stromej dzięki temu unikniemy kolizji z nieruchomościami. Uwzględniliśmy też wnioski mieszkańców, którzy tutaj protestowali przeciwko tej linii. Dzięki temu przesunięciu zapewnimy również możliwość przejazdu samochodem ulicą kwiatową, to znaczy tutaj również będzie wiadukt kolejowy, czyli linia będzie podniesiona nad poziom terenu, tak żeby był swobodny przejazd na ulicy kwiatowej, jak również zapewnimy na ulicy stromej przejście pieszo rowerowe lub przejazd dla jakiś samochodów w ograniczonej skrajni, czyli tylko prawdopodobnie dla samochodów osobowych, jeśli chodzi o rozwiązania drogowe. No to tak jak wcześniej wspominaliśmy na poprzednich spotkaniach. Te kwestie będą oczywiście ustalane na kolejnych etapach, w tym momencie wytyczamy trasowanie, następnie będziemy opracować rozwiązania drogowe, natomiast kierunkowo chcieliśmy już mniej więcej ustalić, w jaką stronę idziemy z zagospodarowaniem, przecięć z tak naprawdę najważniejszymi drogami. W tym momencie w gminie Mogilany. Na tym fragmencie, dzięki ograniczeniu prędkości, udało nam się tą geometrię tak wpasować, żeby tutaj nie było żadnych wyburzeń. W tym miejscu zdajemy sobie sprawę, że też przybliży się do tych nieruchomości

znajdujących się tutaj przy Zadziewle. No, ale dzięki temu nie wchodzimy w żadną nieruchomość, żadna nieruchomość na tym fragmencie nie jest przewidziana do rozbiórki. Wcześniej prędkość, która była zakładana, to było 120 km/h, zeszliśmy do 100 km/h, co nie wpływa na czas przejazdu, tak jeszcze uzupełniając. Te wszystkie korekty nie wpływają na czas przejazdu na czas przejazdu całej trasy. To jest 41,5 minuty z Krakowa Głównego do stacji w Myślenicach. Następny fragment idziemy dalej na południe, tutaj te trasowania nam się schodzą, bieżą mniej więcej, tak jak to było do tej pory państwu prezentowane. Dochodzimy do ulicy krakowskiej, na ulicy krakowskiej, na południe mamy konary na ulicy krakowskiej tutaj zmiana polega troszkę na innym objęciu konta, wyprowadzenia tej linii kolejowej i poprowadzenie troszkę większym, większym takim zakolem dookoła zabudowy i na trochę innym ukształtowaniu wysokościowym. Dzięki temu będzie zapewniony przejazd na ulicy krakowskiej, tutaj również wiadukt kolejowy jest planowany, czyli linia na poziomie +1. Drogą będzie przejazd dołem dla wszystkich pojazdów normatywnych i na dalszym fragmencie, dzięki odgięciu tej linii i zmniejszaniu prędkości tutaj również do 100 km/h przesunęliśmy się na skraj mniej więcej, tak jak wcześniej ta czarna kreska tutaj była prowadzona, mniej więcej w ten rejon, tak jak to państwo widzą rejon ulicy Malinowej leśnej na wschodniej części. Konar przed konną chwilę pokazać, jak to wygląda w kwestii wysokości terenowej wysokościowej tu wcześniej był planowany przystanek na podstawie sugestii ze strony gminy, ten przystanek został w tym miejscu usunięty, on będzie przeniesiony. Mamy tą linię przesuniętą w stronę wschodnią, w tym momencie maksymalnie jak się dało i podniesioną nad poziom terenu, tak żeby przez ten teren osuwiskowy, który tu się znajduje, przejść w formie nasypu bądź jakiś konstrukcje inżynierskiej, która pozwoli na nienaruszenie tych skarp i przeprowadzenie tej linii w ten sposób, aby nie naruszyć stosunków wodnych i nie spowodować, że ta cała ziemia w tym terenie się osunie. Przybliżymy się maksymalnie do tego cieku z zastosowaniem muru oporowego w tej lokalizacji. Kolejny postulat, który był uwzględniony, to znaczy połączenie ulicy leśnej, tutaj był postulat wykonania połączenia drogowego, tutaj również będzie możliwość przejazdu dowolnym pojazdem w ciągu ulicy leśnej proszę też na razie nie przywiązywać wagi do wyglądu poglądowego tego, bo w tym momencie rysowaliśmy to koncepcyjnie, tak, żeby państwu zaprezentować idee dotyczące rozwiązań drogowych i dotyczące skrzyżowań w poziomie. Ja sobie wrócę tutaj fotomapy, ślad ten, który mamy potem, łączy się mniej więcej z tym czerwonym śladem, który był do tej pory prezentowany na wysokości ulicy krakowskiej, tej części Południowej, na południe od konar w tym miejscu. Czy wcześniej nie było zakładane, wyniesiemy tą linię kolejową wyżej, tak, żeby zachować przejazd w ciągu krakowskiej, czyli będzie przejazd po prostu w poziomie terenu, będzie przejazd dla samochodów pieszych, rowerzystów na poziomie +1. Będzie poprowadzona linia kolejowa. Na kolejnych fragmentach mamy wprowadzone korekty, które po pierwsze oddalały nas od zabudowy i oddalały nas od terenu osuwiskowych i powodowały optymalizację robót ziemnych do wykonania. Na tym fragmencie, tak jak państwo widzą, tutaj mieliśmy ze strony ulicy Brzozowej, Akacyjnej, Klonowej, to trasowanie było tak przesunięte do nieruchomości. Odsunęliśmy się w stronę wschodnią, tak żeby no

oddalić. To mienie od tej zabudowy nie wchodzić w tereny osuwiskowe, nie wchodzić teren tej pompowni, która tu się znajduje.

Kolejny fragment, no tak naprawdę zasadniczy dla całego tego przebiegu. To jest zespół 2 elementów, to znaczy pierwszy element to przeniesiony przystanek konary na północ od ulicy świątnickiej i poprowadzenie tej linii. Dużo niżej względem pierwotnego rozwiązania z wykonaniem pod ulicą świątnicką tunelu o długości około 250 m. Tunel byłby wykonywany metodą górniczą, bez naruszania nieruchomości, które się na górze znajdują. Jeśli chodzi o te korekty tutaj wykonane w trasowaniu, no to dzięki temu, że zeszliśmy też niżej no to ten przystanek, który tutaj może się znaleźć, potencjalnie będzie dużo lepiej obsługiwał nie przyległe nieruchomości, Państwa domy zapewniał. Lepszy dojazd dla wielu samochodów, nie przez konary, nie przez te wąskie drogi, tylko za pomocą ulicy Świątnickiej ta linia też poszła w dół, dzięki czemu ten przystanek będzie wypadał mniej więcej w poziomie terenu. Zdajemy sobie sprawę, że jest tu teren bardzo pochyły, stąd też kwestia wykonania tego przystanku dokładnie w tej lokalizacji oczywiście jest dopracowania. Natomiast chodzi nam o północ ulicy Świątnickiej na samym przejściu przez ulicę Świątnicką. Ten fragment tutaj pokazujemy w tym momencie to, co tutaj mamy zbliżyć, możemy powiększyć dobra. Mogę nawet tak Państwu pokazać, wyłączyć ortofotomapę. W ten sposób tu są numery budynków, za chwilę do tego wrócimy. To czerwone. To było wcześniej do tej pory prezentowane w tym momencie rozwiązanie, które mamy, zakładamy budowę tunelu w tej lokalizacji tunelu kopanego metodą górniczą. Jesteśmy około 25 do 35 m, poniżej poziomu terenu. Jeśli chodzi o początek i koniec tunelu, jest to kwestia do dopracowania czy ten tunel. Jakiej długości będzie to, co państwo prezentujemy? To jest oczywiście minimalne rozwiązanie wykonane technicznie. Można ten tunel przedłużać w stronę północną, w stronę południową. On został skorygowany względem tego czerwonego rozwiązania, ponieważ geometria tego toru nie była dostosowana pod budowę przystanku. W tym czerwonym śladzie, więc powstał taki trochę większy łuk, który obejdzie nam dookoła ten teren. Przechodzimy tutaj dość wąsko, między budynkami, natomiast nie idziemy stricte pod samym budynkiem jest tutaj blisko nieruchomości. Natomiast jeżeli uwzględnimy aspekt wysokościowy, mamy tak jak wspominaliśmy wcześniej pod samymi budynkami, które tu się znajdują. Około 35 m, różnicy wysokości między torem a samymi domami. Więc no, zapas jest duży, również kwestia wyjścia od strony południowej, tutaj również kwestia jest do ustalenia, gdzie ten tunel miałby się kończyć. To jest minimalny zakres do wykonania, oczywiście można ten tunel przedłużać na jakimś fragmencie jeszcze 50, 300 m w stronę południową, tak żeby no zakryć praktycznie na całym tym odcinku, gdzie mamy nieruchomości, gdzie są państwa, domy, no i był ten fragment problematyczny. Zeszliśmy po prostu poniżej terenu, a tak, żeby w tym miejscu nie ingerować w nieruchomości i nie powodować wyburzeń domów, ale jednocześnie zapewnić możliwość dostępu do kolei dla obszaru Konar obszaru tutaj Włosani ul. Świątnickiej z przystankiem w tym miejscu. To też był postulat gminy, żeby uwzględnić. Taki też się staraliśmy w tym momencie zaprezentować. Oczywiście do tego przystanku

zostanie wykonany dojazd od strony Świątnickiej, bo bez tego to sobie tego nie możemy wyobrazić. Kwestię parkingu. Oczywiście to są kwestie do ustalenia na dalszym etapie na kolejnym fragmencie zmiany, które zostały wprowadzone tak jak państwo widzą, tutaj jest taki krótki fragment wykopie, następnie w nasypie ta konstrukcja. Potem przechodzi nam to, co Państwo widzą tak na niebiesko, to jest obiekt inżynierski, to jest taki długi most czy jakoś powiedzmy, estakada nad tą dolinką, która tutaj się znajduje. Ograniczymy dzięki temu wycinkę zieleni, ograniczymy ingerencję w przyrodę, która tu się znajduje i w te trudne tereny osuwiskowe i trudne tereny wysokościowe, które tu się znajdują. Nie będziemy też przejmować dużej, powierzchniowo dużej powierzchniowo terenów pod nieruchomości. Kolejny fragment, który mamy, to jest korekta na wysokości ulicy Królowej Polski. Ta korekta polega na wprowadzeniu tej linii, wyprowadzeniu jej pod bardziej ostrym łukiem od niższą prędkością, również niżej z uwagi na to, że jesteśmy niżej na ulicy Świątnickiej, tutaj też będziemy niżej zaproponowane rozwiązanie. W tym momencie to odcinki w ścianach szczelinowych z krótkimi tunelami pomiędzy, czyli pod królowej Polski byłby tunel o długości około 200 m, potem fragment w ścianach oporowych też około 200 m, kolejny krótki tunel i znowu fragment w ścianach oporowych. Taka konstrukcja na tej długości ona szerokość to będzie około 10 m. Tego pasa terenu przeznaczonego pod taki wykop będzie tutaj około 12 do 13 m poniżej poziomu terenu na wysokości Królowej Polski. Z nieruchomości przewidzianych do rozebrania tutaj jest 1 budynek mieszkalny wraz z zabudowaniami w tej lokalizacji, tutaj mieszkańcy wstępnie byli zainteresowani sprzedażą tej nieruchomości. Stąd też takie, a nie inne rozwiązanie. Dalszym fragmencie z uwagi na protesty tutaj Państwa, mieszkańców od strony południowej tutaj mamy taką dolinkę z ciekami w tym miejscu, która się tak naturalnie układa. Przenieśliśmy tą linię kolejową na stronę północną, żeby oddalić się od tych nieruchomości i obniżyliśmy ją razem z tym samym odcinkiem. Wcześniej znaczy ta zmiana na świątnickiej ciągnie ze sobą też zmiany tutaj na Królowej Polski i zmianę na wysokości tutaj tej dolinki terenowej idziemy tu mniej więcej poziomem terenu bądź metr czy 2 m nad terenem nie będzie wtedy dużej ingerencji krajobraz tutaj rozwiązanie, które proponujemy, to już jest po prostu konstrukcja ziemna wykonywana klasycznie, po prostu wykopy, nasypy. Tutaj mamy znacznik, w tym miejscu zaczyna nam się odcinek dwutorowy, wcześniej zresztą kawałek, która jak Państwo widzą tutaj natomiast to aż tak nie wpływa na warunki jakiegokolwiek ruchowe. Żeby to powodowało. Nie wiem potencjalne ograniczenie częstotliwości kursowania tych pociągów, ta korekta, która tutaj była, czyli to czerwony ślad, który poszedł na północ, pozwolił nam też oddalić się w rejonie OSP w Olszowicach bardziej na stronę wschodnią. To znaczy tutaj były zgłaszane wnioski dotyczące przesunięcia tej linii kolejowej, obawa mieszkańców ulicy Kopań dotyczącej osuwiska i ewentualnego usunięcia się ziemi razem z domami na ten czerwony ślad. Stąd też zaproponowana korekta polega na wytyczeniu tej linii kolejowej bardziej na wschód, z przecięciem pod troszkę bardziej ostrym kątem, tutaj ulicy do dworu w rejonie OSP w Olszowicach. W poprzednim rozwiązaniu ten przystanek OSP przy OSP w Olszowicach był kawałek dalej na południe. W tym momencie został przeniesiony w rejon tego

skrzyżowania przy OSP przy ulicy Floriana i do dworu. Przystanek będzie się znajdował w południową wschodnim narożniku skrzyżowania, przejazd tutaj będzie zachowany, również na ulicy do dworu będzie linia kolejowa podniesiona na poziom +1. To znaczy będzie rozwiązanie, droga będzie w poziomie terenu, a my podniesiemy linię kolejową tak, żeby tak, żeby pokonać tą ulicę górą do przystanku. Oczywiście będzie zapewniony dostęp, dostęp również pochyłymi schodami, tak żeby każdy mógł skorzystać na dalszym odcinku. To czerwone trasowanie skręcało nam w lewo my, tak jak wcześniej Państwu wspominaliśmy, proponujemy w tym momencie rozwiązanie, które będzie rozwiązaniem pomiędzy ulicą do dworu, czyli na stronę wschodnią, a tym czarnym śladem korytarza ze wstępnego studium. Korekta nad tym fragmencie, tutaj staliśmy się wpasowywać w ten czarny ślad. Natomiast korekty, która została wprowadzona, to ominięcia tego dużego wzniesienia, które tutaj się znajduje w rejonie na wzgórzu, który jest terenem osuwiskowym wprowadzić nieczynnym, natomiast niestety wysokościowo jest na tyle trudny teren, że jest około 40 do 50 m różnicy wysokości, więc pokonanie tego linią kolejową wymagałoby podcięcia tego terenu, co może spowodować uaktywnienie tego osuwiska, co może wpłynąć na bezpieczeństwo tych domów na górze, jak i tych domów na dole, stąd też trasowanie. W tym momencie, które prezentujemy, jest to rozwiązanie polegające na poprowadzeniu tej linii kolejowej przez te tereny. Stawów z ich osuszeniem w tych lokalizacjach z odpowiednim oczywiście uporządkowaniem stosunków wodnych bez jakiegokolwiek naruszenia jakichś kwestii środowiskowych. Te trasowania, które wcześniej były na zachód do dworu, to, co Państwo widzą tutaj trasowanie czerwone, idziemy teraz to, co Państwo widzą tutaj, stronę wschodnią. Czy mamy się tego korytarza, tutaj jeszcze została wprowadzona zmiana na bieżąco, to znaczy tutaj odsunęliśmy się również od tych nieruchomości, nie mamy tutaj żadnych wyburzeń na tym fragmencie, tak jak Państwo widzą tutaj na wysokości tych nieruchomości, a już wchodzimy w ten czarny ślad, który był wcześniej korytarzem wstępnego studium. Nawet troszkę się oddalamy w stronę wschodnią. Na dalszym fragmencie tutaj również omijamy kolejne wzniesienie, również ten osuwiskowy, takim powiedzmy esem. Ale nie wpływa to w jakikolwiek sposób na ingerencję w domy mieszkalne znajdujące się po wschodniej stronie ulicy do dworu. Ten fragment tutaj omawiamy, czyli fragment i na terenie Gminy Mogilany, jak i na terenie gminy Świątniki Górne kończy nam się w rejonie ulicy Spacerowej i do dworu. W tym miejscu, tak jak we wstępnym studium planistycznym, proponowano przystanek kolejowy, przystanek roboczej nazwie Kąty. Nazwy przystanków oczywiście są do ustalenia na dalszych etapach, zgodnie z procedurami wewnątrz spółki PKP polskie linie kolejowe. Jeśli chodzi o te rozwiązania prezentowane, to mamy tutaj przystanek mniej więcej w poziomie terenu, jeśli chodzi o przecięcie tej drogi Powiatowej, zachowanie tutaj powiązania drogowego będzie to rozwiązanie z wiaduktem drogowym górą, czyli droga będzie nad linią kolejową poprowadzona. Dalszy te trasowania opiera się tak naprawdę o ten czarny korytarz z korektami wynikającymi na bardziej w stronę Krzyszkowic, wynikającymi z uwarunkowań związanych z terenem pod suchy zbiornik przeciwpowodziowy planowany na terenie Krzyszkowic, jak i z kwestiami

wysokościowymi i kwestiami osuwiskowymi i to jest pokrótce tyle, jeśli chodzi o tereny Gminy Mogilany i Świątniki Górne, jeszcze uwzględniając. Od strony Głogoczowa, tak jak Państwo widzą, idziemy tutaj stroną wschodnią, to są takie fragmenty dosłownie. Na terenie gminy Mogilany, natomiast są to tereny niezabudowane, przeznaczone pod przeznaczone tak naprawdę na tereny zalewowe ze strony od strony Sieprawki w tej lokalizacji te trasowania dalej się schodzą, to już jest potem teren Gminy Myślenice. Więc tak naprawdę zeszliśmy z terenu ulicy działkowej i z tych terenów, które tu się znajdują. Idziemy po prostu wschodnią stroną tego planowanego zbiornika przeciwpowodziowego, z drobnymi korektami tego czarnego śladu wynikającymi z dopasowania do terenu, jak również osuwiskami, no i kwestiami oczywiście hydrologicznymi. Jeszcze co do przecięć drogowych. Jeszcze kwestia była na ostatnim spotkaniu grupy roboczej podnoszona. To znaczy skrzyżowanie z ulicą Biała Droga. Tutaj również będzie zapewnione połączenie drogowe o zaniżonej skrajni dla samochodów osobowych, pieszych, rowerzystów, dla jakichś większych pojazdów, to będzie konieczność korzystania z tego przejazdu na drodze powiatowej na ulicy Do Dworu i pokrótce. To tyle. Myślę, że możemy pójść od góry od Lusiny. Z pytaniami z Państwa strony będziemy gotowi na wszystkie uwagi, sugestie, przyjmować. Dziękuję.

Wójt Jerzy Przeworski - dziękuję Państwu za prezentację, ja chciałem podziękować projektantom za to, że za uwzględnienie naszych uwag z grupy roboczej, którą powołałem z pierwszego i drugiego spotkania, bo widzę, że praktycznie wszystko, o czym rozmawialiśmy, zostało tutaj uwzględnione. I też ten głos mieszkańców chyba w większości. No nie wiem, zaraz zobaczymy, czy co na to mieszkańcy, ale ja dziękuję. Chociaż zbliżyliście się Państwo o jakieś 20 m do mojego domu, ale trudno ktoś musi być poszkodowany. Także czy.

Osoba z sali – proszę o przybliżenie ul. Stromej 2, jak jest w ogóle linia koło rzeki prowadzona.

Projektant - tutaj, jeśli chodzi o korektę z tą rzeką krzywicą, no to przewidujemy po prostu punktowe przetrasowanie tego cieku, a tego cieku na krótkich fragmentach, tak jak tutaj, ta krzywica nam meandruje, no to na tym krótkim fragmencie. Ono po prostu będzie poprowadzona wzdłuż linii kolejowej jeżeli będzie to wymagało jakieś dodatkowej zajętości terenu, to zamiast skarpy terenu zaproponujemy tutaj rozwiązanie z murem oporowym, czyli będzie mur oporowy, tak jak jest ta górna Zielona kreska, a następnie będzie przetrasowana Krzywica. Na tym krótkim fragmencie. To są takie punktowe lokalizacje, które będą wymagały oczywiście wzmocnienia koryta, zabezpieczeń przeciwpowodziowych na tych krótkich fragmentach. No i oczywiście uwzględnienia kwestii środowiskowych wynikających z na tym budynku.

Osoba z sali - ile jest metrów do linii kolejowej?

Projektant - od toru do budynku mamy 40 m.

Osoba z sali - idzie po lewej stronie rzeki, tak.

Projektant - częściowo po stronie, tak jak widać tutaj mamy na górze rzekę. Ja wyłączę jeszcze

te ulice, adresy proszę zobaczyć.

Osoba z sali -ale tutaj mam proszę pokazać zrzut satelity. Satelity jasno już proszę. Czyli ta rzeka, gdzie będzie przesunięta w którą stronę.

Projektant - ona będzie przesunięta na prawo od tej linii kolejowej do rozważenia jest opcja przesunięcia jej na między drogę, drogę powiatową i linię kolejową z poprowadzeniem po prostu równolegle na tym krótkim fragmencie tutaj takiego terenu między drogą, między linią kolejową. W tym momencie tego Państwu nie prezentujemy. Z uwagi na to, że analizy hydrologiczne będą prowadzone. Jak ustabilizujemy sobie ten ślad? Teraz wejdzie. Wejdzie na tym etapie hydrolog, który będzie oceniał, ile tej wody jest do przeprowadzenia pod linią kolejową do ewentualnego przetrasowania tych cieków i będzie oceniał, jak.

Osoba z sali - będzie przesunięta bliżej domu.

Projektant - albo przesunięta bliżej domu, albo na drugą stronę między drogą a linią kolejową. No jest to jedyny fragment tutaj taki wąski między zabudowaniami, gdzie żeby nie iść po tych zabudowaniach, tutaj.

Osoba z sali - w tym momencie woda się wylew pod dom. Jeśli będzie jeszcze przesunięta bliżej domu, no to już całkowicie będziemy mieć po dach rzekę.

Projektant - no to spróbujemy w takim razie rozwiązania z przeprowadzeniem z przeprowadzeniem tej rzeki, tak tutaj Państwo mniej więcej tyczy od strony góry rysunku, to znaczy na istniejącym fragmencie. Tutaj będzie przeprowadzona na drugą stronę i między linią kolejową a drogą będzie prowadzona po stronie północnej, tak jak Państwo widzą tutaj tego trasowania. Zapewni to też no lepsze ochronę przeciwpowodziową dla tych nieruchomości tutaj się znajdujących, czyli mówimy o przetrasowaniu na fragmencie, tak naprawdę od na południe od budynku nr 2. Mniej więcej w ten sposób np. do rozważenia, oczywiście przez hydrologa. Na kolejnym etapie taki wniosek sobie zanotowaliśmy i bierzemy to pod uwagę. Dziękuję.

Osoba z sali - a jeszcze chciałem koło tego domu troszeczkę dalej, to troszeczkę dalej w stronę Gaja, w stronę Gaja, na dół, jeszcze na dół. To koło tego domu, co Pan pokazywał teraz, o jeszcze trochę na tą łąkę? Tutaj właśnie w tym miejscu, na jakiej szerokości to pójdzie, będzie zajęte.

Projektant - szerokość tego szerokość tego pasa tutaj mamy w tym momencie 25 m, szerokości tego pasa mamy. Mamy tutaj drogę, więc nie przewidujemy budowy drogi po stronie zachodniej zakładam, że jest Pan właścicielem tej działki?

Osoba z sali - tak jestem właścicielem.

Projektant-to nie to pytanie na teraz, tylko oczywiście na przyszłość. Jeżeli Pan jest zainteresowany ewentualnym wykupem np. całej działki? No to kwestia do rozmów z PKP

Polskie Linie Kolejowe i pisanie ewentualnie pismo o to i rozmów w tej sprawie. Na ten moment jest to takie rozwiązanie prezentowane. Tu też mamy dużą zajętość terenu. Niestety, z uwagi na to, że chcemy nad tą kwiatową wyjść na te 6, 7 m, tak żeby dałem. Był przejazd nawet dla śmieciarki i wszystkich normatywnych pojazdów, które mogą się tam pojawić zgodnie z klasą drogi. Tak jak Państwo widzą, ta działka 398/5. No to ta strona wschodnia działki na pewno będzie przejęta, jeśli chodzi o tą stronę zachodnią. To jest kwestia oczywiście do ustalenia wypracowania i jakiej formie miałyby to wyglądać. To jest potencjalnie zarys terenu, który kolej przejmie dla tej konkretnej działki. Wstępnie oczywiście.

Osoba z sali - bo Pan mówi o wykupieniu, a wiecie już jaka cena, teraz czy jeszcze nie.

Rzecznik prasowy PKP- ja od razu powiem, wyceny nieruchomości działek są realizowane przez urzędy wojewódzkie przez wyłonionych rzeczoznawców, którzy wyliczają te kwoty na podstawie aktów notarialnych z najbliższej okolicy, tych kwot, które padają, jeżeli chodzi o transakcje na rynku na dzień wydania decyzji, więc tutaj w momencie, kiedy będzie ta decyzja o ULK wydawana, czyli w 2026 roku. Wtedy rzeczoznawcy niezależni zaczną pracę i oni będą te wyceny realizować. Jeżeli chodzi o ten moment, to średnio wypłacone odszkodowania dla poszczególnych nieruchomości jeśli chodzi o Męcinę, czyli mówię o działkach i o domach. Przekraczają 1 000 000 zł wycena średnia.

Osoba z sali - dzień dobry. Ja chciałam się odnieść też właśnie tutaj do problemu rzeki w Lusinie. Ponieważ Państwo tu stwierdzają, że to będzie fragmentarycznie zabezpieczona, pogłębiona lub przesunięta tu z rzeką jest notoryczny problem. Te rzeczywiście powodzie są szybkie, błyskawiczne i niszczące. Rzeczywiście wszystkie i tereny wokół niej, i dalsze. Ja mam działkę na Zdrojowej 27. Jeżeli Państwo mogliby zerknąć? Dopytywałam się, znaczy myślę, że to nie tyle jest mój problem, tylko też większości osób z Lusiny, że jeżeli będzie z jednej strony przesunięta rzeczka i zrobiony nasyp czy Państwo w ogóle też uwzględniają taką regulację, żeby np. z drugiej strony jej nie pozostała. Nie były podnoszone te poziomy i czy ta rzeka w rejonie w ogóle Lusiny nie powinna być w całości uregulowana i uporządkowana, ewentualnie przygotowana, jakieś zbiorniki, które przed zabudowaniami, przed wsią gromadziłyby te wody opadowe.

Projektant - jeśli chodzi o takie kwestie właśnie zabezpieczeń przeciwpowodziowych, no to ten ciek często wylewa, jakbyśmy akurat w wakacje, tam w terenie, po ulewnych deszczach, no widać było, że wody jest dużo i wylewa z koryta. Kwestię uporządkowania tego i zabezpieczeń przeciwpowodziowych, no to w zakresie takim, jaka kolej ingeruje w ten ciek, to będzie będą te kwestie uporządkowane. Natomiast no kolej jako taka inwestuje w infrastrukturę kolejową, nie w zabezpieczenie przeciwpowodziowe, więc na tych pozostaje fragmentach, gdzie no nie wchodzimy w kolizję, tak jak tutaj pani mówi, przy tym domu akurat nie wchodzimy w kolizję z tym ciekiem. No to w tym miejscu prawdopodobnie może nie być żadnych prac. Ciężko mi w tym momencie to określić. Określamy. W tym momencie

tą trasę przebiegu będą analizy hydrologiczne i hydrolog się nad tym tematem pochyli i oceni po prostu kwestie, jak dalekosiężne będą to zmiany w kwestii uregulowania tego cieku na tych fragmentach, jak one wpłyną na te odcinki styczne, w tym ten odcinek znajdujące się koło pani nieruchomości. Więc może się okazać, że również tam to dojdzie, ale no nie możemy tego w tym momencie zagwarantować.

Szanowni Państwo, jeszcze dodam tylko, że inwestycja kolejowa co do zasady nie może pogorszyć warunków wodnych, które są w terenie. Cały projekt będzie przedmiotem osobnej decyzji administracyjnej procedowanej przez RZGW Wody Polskie i kwestie gospodarowania wodą będą weryfikowane przez niezależny organ i musimy tą decyzję uzyskać. Także dodatkowa weryfikacja tutaj będzie, jak również przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Osoba z sali - dobry wieczór. Ja mam kilka pytań krótki, ale to jest jedno ogólne pytanie co z infrastrukturą techniczną towarzyszącą tego wszystkiego? Bo jak na razie widać tylko samą trasę i nasyp? Co z liniami zasilającymi? Co z miejscami parkingowymi? Co stacjami Trafo? Czy to wszystko będzie gdzieś uwzględnione? Czy będzie pokazywane jako rzeczywista strefa, w której ograniczą Państwa zabudowy dalszych zabudowań tych okolicznych działek. Dziękuję.

Projektant - jeśli chodzi o tą pozostałą infrastrukturę, no to w tym momencie prezentujemy faktycznie rozwiązania same torowe skarpy, do tego rozwiązania. Obiektów inżynierskich. Do tego dojdą jeszcze projektowane drogi dla zapewnienia skomunikowania odciętych działek, czyli jeżeli jakaś działka ma dostęp drogi publicznej i w ramach inwestycji kolejowej, ten dostęp zostanie przerwany. No to zadaniem inwestora jest wykonanie drogi dojazdowej do każdej działki, która taki dostęp przerwany będzie miała, czyli powstaną jeszcze punktowe drogi serwisowe wzdłuż linii kolejowej szczególnie jest to ważne, oczywiście na terenach rolnych, bo część działek jest rolnych i wpływa to na kwestie gospodarowania, gospodarowania tymi działkami, jeśli chodzi o pozostałą infrastrukturę około kablową, teletechniczną, no to tutaj szerokość zajętości terenu na takie na takie elementy nie jest duża, bo to około metr, dwa metry pasa wzdłuż linii kolejowej większość instalacji będzie prowadzona pod ziemią. Mówimy tu o kablach teletechnicznych, sterowań ruchem kolejowym. Jeśli chodzi o kwestię zasilania, jeszcze jesteśmy na zbyt wczesnym etapie, żeby ustalać, gdzie będzie jakaś no powiedzmy, stacja Trafo, czyli generalnie pod stacją do zasilania tej linii kolejowej dojdą jeszcze oczywiście kolizje do przebudowy związane z liniami wysokiego napięcia, bo mamy właśnie tutaj, w tym rejonie linie wysokiego napięcia. 220 kW mamy linię 400 kW dalej na południe, w Ciężkowicach mamy linię 110 kW. To są takie grubsze kolizje, które będzie, będziemy. Będziemy po prostu realizować i mogą te linie również wymagać przebudowy albo skablowania na jakiś krótkich fragmentach na przecięciach z linią kolejową. Tak samo kwestia gazociągu, chociażby który jest dalej na południe od Konar gaz wysokociśnieniowy. Wzdłuż linii mogą też pojawić się zbiorniki, które będziemy starać się lokalizować w takich miejscach, gdzie nie będą kolidowały z budynkami,

czyli w miejscach, gdzie np. odcinamy część działek od strony rzeki, które i tak byłyby nieużyteczne i w takich miejscach będziemy się starać, lokalizować dodatkowe elementy infrastruktury, czyli albo zbiorniki, albo pod stację, to oczywiście wyjdzie z analizy zasilania, ale dokładna lokalizacja może być przesuwana. 50 o 100 m. Także w każdym kilometrażu linii kolejowej na pewno się znajdzie takie miejsce, żeby umiejscowić to bez generowania dodatkowych kolizji.

Jeszcze tylko jedna kwestia, bo też Pan pytał o miejsca parkingowe, to tutaj te kwestie parkingów typu park drive będą sobie przygotowywać ze współpracy z nami przede wszystkim lokalne samorządy, także tutaj będziemy o tym dyskutować jako infrastruktura towarzysząca przy realizowanej.

Osoba z sali – czy gminę będzie na to stać?

Wójt Jerzy Przeworski - odpowie najpierw Pani na pytanie, czy gminę będzie stać? Najpierw musimy zobaczyć ten projekt do końca i później będziemy liczyć, na ile gmina będzie musiała na to wydać pieniędzy. Czy będzie to przy współpracy z koleją czy nie, a czy gmina chce? Nie wiem. Ja zawsze stałem na stanowisku, że dla nas kolej będzie potrzebna, Szanowni Państwo, bo trzeba wziąć pod uwagę, że problemy komunikacyjne będziemy mieć coraz większe. Z Krakowem, nie wszyscy dojeżdżają samochodem. Dobrze powiedziałem swoje stanowisko Państwo przedstawiają swoje stanowisko.

Osoba z sali - dzień dobry, czy mógłby Pan jeszcze pokazać tutaj ulicę Zdrojową 27 i 29, bo poprzednim razem Pan prezentował też drogi towarzyszące inwestycje i tam, tutaj koło tych domów były i koło linii kolejowej planowany był jakiś wiadukt i przejazd drogowy, tutaj drogi w tym momencie nie ma, ale poprzednim razem wiem, że była zaznaczona i czy ma Pan teraz w tej zaktualizowanej wersji. Tutaj tego nie będzie, przejazdu drugą stronę, bo ten przejazd był przedtem, ponieważ ciężko było wysokościowo zrealizować przejazd od ulicy Kwiatowej, to miało być takie powiązanie, żeby dało się przejechać wzdłuż linii kolejowej w tym momencie, jak idziemy tutaj stroną zachodnią i zapewniamy przejazd na Kwiatowej na stromej ten wiadukt nie będzie potrzebny, więc na pewno od strony od strony rzeki nie pojawi się droga. No, bo nie ma tutaj sensu. Od strony wschodniej może się pojawić do skomunikowania działek.

Osoba z sali - dzień dobry mieszkam we Włosani ja tylko mam jedną prośbę i pytanie chciałbym zobaczyć ankietę, statystyki czy cokolwiek, co wskazuje na to, że mieszkańcy gminy Mogilany chcą tej kolei?

Pani Dorota Marek poseł - zanotowałam sobie tutaj taką jedną rzecz, która mnie zaniepokoiła na ulicy Stromej Państwo mówiliście, że będzie przejazd tylko do las samochodów osobowych? Stąd moje pytanie, a co z innymi pojazdami? Bo poczynając od tego, że trzeba odebrać śmieci, może się zdarzyć inne zagrożenie zdrowia i życia. Straż pożarna, co np. z takimi pojazdami i co w sytuacji, jeżeli ktoś z mieszkańców podjąłby decyzję, że

przebudowuje, rozbudowuje swój dom i potrzebuje ciężkiego sprzętu, który dojedzie, bo droga przewidywana jest tylko do u dla samochodów osobowych. Mówię o tej drodze, która miałaby przecinać kolej i łączyć na drugą stronę.

Przedstawiciel PKP - mówiliśmy o ankiecie, państwo mówili, była proponowana konsultacje społeczne i byłyby sami państwo powiedzieli, że nie chcecie, państwo w pierwszym. A no to czyli teraz chcecie to dlaczego Państwo teraz mówicie, że teraz? No dobrze? Czyli, może po kolei? Bo tak jak każdy krzyczy z Państwa, to nikt nie wie w ogóle, o czym rozmawiamy. Jak tylko chciałabym zasugerować, żeby państwo zobaczyli, jak wyglądają konsultacje społeczne w sprawie kolei na przykładzie linii kolejowej Turek Konin tam były konsultacje społeczne.

Pani Dorota Marek poseł - proszę Państwa, ja mam taką prośbę, ja przybyłam tutaj po to, że chcę wysłuchać głosów mieszkańców kolej. Raczej jej budowa budzi ogromne emocje i ja to doskonale rozumiem, jestem tu po to, żeby was wysłuchać. Więc taka moja gorąca prośba. Po pierwsze, wypowiadajmy się do mikrofonu, żebyśmy się nawzajem słyszeli. Przekrzykiwanie nic nie da, nic nie zmieni. Wysłuchajmy siebie nawzajem Pana Wójta i oczywiście panów proszę o udzielanie odpowiedzi, bo ja też chcę usłyszeć. Moje pytanie dotyczące ulicy stromej nie było zmianą tematu, a jedynie zwróceniem uwagi. Że jednak nie wszystko jest tak zaprojektowane? I nie wszystko wygląda tak idealnie, jak się w pierwszej chwili wydaje, bo ktoś powie super mamy dojazd samochodów osobowych. Zwracam uwagę na inne pojazdy. Jeszcze kolejna rzecz, tam były pola uprawne, więc jak ciężki sprzęt rolniczy dojedzie do tych pól.

Projektant - znaczy kwestie drogowe i kwestie przecięć z drogami. No to z naszej strony tutaj oczywiście możliwości analizy są. Ten postulat weźmiemy pod uwagę, żeby tam również zapewnić ten przejazd, bo to jest kwestia po prostu podniesienia wyżej tej linii kolejowej na tym krótkim fragmencie i zapewnienia tego normatywnego przejazdu wyjściowo na podstawie ustaleń z grupy roboczej też ulica kwiatowa na pewno ulica stroma. No to w ramach postulatu było jasne. Możemy to powiększyć. To miejsce ulicy z satelity w ramach ulicy Stromej ta kwestia była na początku omawiana dot. wiaduktu kolejowego o zaniżonej skrajni. Takie skrajnie, żeby przejechała karetka. No większe pojazdy nie przejadą, mam na myśli tutaj jakieś ciągniki, natomiast ulica stroma ma też połączenie, ma też połączenie. Z drugiej strony więc to nie jest tak, że my odetniemy te nieruchomości całkowicie od dojazdu, w przypadku np. budowy domu albo kwestie związanych. Nie wiem z dojazdem do chociażby tej linii wysokiego napięcia w tym fragmencie więc tę uwagę zanotowaliśmy. Będą te rozwiązania drogowe projektowane wspólnie z gminami, bo inwestor jest zobowiązany do zapewnienia oczywiście odpowiednich warunków drogowych i na podstawie wydanych wytycznych z gminy będą projektowane drogi w konkretnych lokalizacjach i na konkretnych przecięciach z linią kolejową. Widziałem, jest wąska, częściowo nie ma asfaltu? No tak, tak. Dlatego tam duży pojazd ma trudność. W ogóle, żeby wjechać.

Jerzy Przeworski Wójt - ale droga przez Lusinę też jest zrobiona z tego co, ale jest robiona tak

jak przez Gaj, przez Lusinę i Libertów gdzie dalej. Nie wiem, czy pamiętacie państwo pierwsze spotkanie, jak proponowałem referendum i państwo nie chcieli referendum?

Osoba z sali - dobry wieczór, proszę Państwu - [REDACTED] Konary. Proszę Państwa, ja mam tylko tutaj takie pytanie jak większość wcześniej miała. Co się stało, że gmina Świątniki wycofała się z projektu? Co się stało, że 500 głosów, które było na petycji ze Świątnik, zablokowały tę kolej w Świątnikach, a ponad 2, 5, tysiąca czy prawie 3 łącznie z Krzeszkowicami nie może zablokować tej kolei w Mogilanach. Ludzie tego nie chcą. A teraz Pan Wójt mówi, że Gmina Mogilany chce, to Gmina chce czy Pan Wójt chce.

Jerzy Przeworski Wójt - Pan mówi o podpisach, powiem Panu tak, rozmawialiśmy z różnymi mieszkańcami i gro osób które, podpisało tylko dlatego, żeby nie mieć konfliktu z sąsiadem. I takie jest stanowisko mieszkańców.

Osoba z sali - tak można zawsze powiedzieć, to proszę w takim razie zrobić swoją petycję za koleją. Że tak powiem, kolej powoduje to, że mamy ludzkie tragedię tutaj, w gminie, a brak kolei tego nie spowoduje.

Jerzy Przeworski Wójt - to proszę mi podać rozwiązanie. W przyszłości dojazdu do Krakowa, np. i chciecie.

Państwo terenów budowlanych, dużych terenów budowlanych, żeby się ludzie tu osiedlali? Proszę mi powiedzieć. Jak chciecie skomunikować się z Krakowa.

Osoba z sali - nie chcemy. Możemy stąd dojechać do Krakowa, na kilka sposobów możemy dojechać do Swoszowic, gdzie jest park drive, po co jest nam ta kolej.

Tadeusz Pitala Wójt Gminy Siepraw - Szanowni Państwo, myśmy się nie wycofali. W pewnym momencie zmieniono koncepcję, zresztą z tego z tego tytułu. W jaki sposób ostatnio w pismach też protestujemy, bo parę lat temu była wykonana przez Urząd Marszałkowski koncepcja jeszcze przez poprzedni zarząd województwa małopolskiego, do której myśmy dołożyli i tam były warianty jeden m.in. przez Siepraw drugi, który szedł przez Olszowice, gdzie prawie 87% mieszkańców Sieprawia była za koleją. Później dorzuconą tą koncepcję, która była wykonana za około 500 000 złotych i Urząd Marszałkowski, zresztą w porozumieniu z Mogilanami z Myślenicami wykonał nową koncepcję, która ominęła Siepraw. Myśmy składali wnioski takie, żeby były brane dwa warianty ten wariant przez Olszowice i wariant przez Siepraw, który był realizowany, okazało się, że w następnej koncepcji już wariantu przez się prawa nie było. Także proszę Państwa, my nie byliśmy za tym, żeby zmienić, żeby nie było kolei przez Siepraw.

Osoba z sali - proszę Państwa to, żeby była jasność, poprzednia koncepcja kosztowała gminę, że gmina kolej, no i wszystkich nas, bo to my na to płacimy ponad 400 000 zł i poszła do kosza, bo nie uwzględniała kolei, którą zaprojektował pan Spyрка.

Jerzy Przeworski Wójt - którą gminę 400 000, bo gmina Mogilany ani złotówki nie dała.

Osoba z sali - to nie powiedziałem, przepraszam, wszyscy się składamy na kolej na kasę państwową, państwo nie ma swoich pieniędzy. Powiedziałem, że to nas kosztowało. Proszę Pana, powiedziałem, że to nas kosztowało. Nie gminę to jest jedna rzecz, wydano 400 000 zł na opracowanie, które nie zakładało nawet, że ta trasa, która jest obecnie procedowana, jest opłacalna i będzie miała jakąkolwiek stopę zwrotu. Więc proszę nam powiedzieć, jak jest uzasadnienie merytoryczne tego, że to zostało zmienione. Co się stało, że trasa, która była najbardziej opłacalna przez Świątniki, przynajmniej tak pokazywało to opracowanie dostarczone w roku 2019, nagle zostało zamieszczone pod dywan. I może się Pani tutaj Burmistrz Świątnik wypowie, co się stało, że Świątniki tego nie chcą.

Małgorzata Duży Burmistrz Gminy Świątniki Górne - Szanowni Państwo, to też nie jest tak, że Świątniki Górne nie chcą. Tylko, od początku, nie o to chodzi. No ja rozumiem, Szanowni Państwo, ja też jestem i z Wami mieszkańcami i rozumiem wasze problemy, tylko chcę powiedzieć, że nie, że Świątniki nie chcą, żeby to nie wybrzmiało w ten sposób. Natomiast, kiedy ja zostałam burmistrzem, w ogóle też zostałam pominięta, nikt nas informował o tym którędy kolej pójdzie. Nie wiem, kto tak samo pan wójt może powiedzieć, nikt z nami nie rozmawiał o. Przepraszam bardzo. Natomiast w momencie, kiedy dowiedzieliśmy się, że ta kolej idzie przez Olszowice, no to już zaczęłam się bardziej temu przyglądać i powiem szczerze, że byłam pomijana na każdym etapie. W tym momencie dzięki Pani Poseł, Panu Dyrektorowi, tutaj Państwo mamy możliwość wreszcie rozmowy merytorycznych i rozmów z wójtami, z burmistrzami, z mieszkańcami. To jest ten etap, my też dopiero teraz widzimy, że można rozmawiać. Nikt mnie się nie pytał, ja też protestowałam, nie byłam na różnych spotkaniach, w mediach były informacje, byłam obrzucana, a nie miałam możliwości dostępu do pewnych informacji. Dzisiaj się to odmieniło i naprawdę uważam, że jest potrzeba kolei. Szanowni Państwo, zmienia się infrastruktura, naprawdę bardzo dużo my teraz staliśmy się noclegownią dla miasta Krakowa. Mieszkańców Gminy Świątniki przybywa naprawdę bardzo dużo nie mieścimy się już na swoich drogach, nie mieścimy się samochodami na wąskich drogach. Więc to jest moja opinia, ja wiem, że ktoś straci i co jest bardzo przykre, staram się pomóc moim mieszkańcom jak najbardziej, żeby ponieśli jak najmniej tutaj uszczerbku na swoim mieniu. Natomiast to jest moja opinia. Kolej jak jedzie z Myślenic, to musi przyjechać przez kolejne gminy, więc starajmy się porozumieć, żeby jak najmniej poszkodowanych było mieszkańców. Ale dojazd do Krakowa w ciągu 40 minut ze Świątnik, nie kto będzie chyba 20. To jest dla mieszkańców moich właśnie Olszowic i ja uważam, że będę dowozić mieszkańców do przystanku w Olszowicach i tak planuje to zrobić w przyszłości. Nie wiem, kto później będzie, bo będzie to bardziej opłacalne, jeżeli chodzi o transport. Dzisiaj płacę ponad 3 000 000, żeby dowozić moich mieszkańców autobusami przeludnionymi, który nie zabierają mi na przystanku już młodzieży do szkół do Krakowa, więc wydaje mi się, że w tym momencie kolej i to jest przyszłość, to przyszłość pokaże. Ja wiem, że to są dzisiaj emocje, ale przyszłość nam pokaże, czy to był dobry wybór, czy ona była w ogóle potrzebna. I to jest moje zdanie, więc ja uważam, że większość mieszkańców,

też Olszowic, jest za tym bardzo dużo. Mamy młodych ludzi, osiedlają się w nowych osiedlach i oni uważają też, że potrzebują szybkiego dojazdu do pracy. Większość z nich pracuje w Krakowie.

Osoba z sali - Świątniki Górne tak bardzo potrzebują tej kolei, to niech sobie ją wezmą. Ja wiem, że musi przejechać przez kogoś i tak długo, jak nie przyjeżdża, to przez Pani gminę, tylko przez Gminę Mogilany, która z kolei generalnie nie chce.

Małgorzata Duży Burmistrz - ale przejeżdża gminę, proszę Pana i to nie jest łatwa decyzja. I takie mówienie jest Pan młodym człowiekiem, ja rozumiem, ale mówienie, żebym sobie ją wzięła, no to wie Pan, co ja wezmę ją do Olszowic i gdzie pojedziemy. Ale my ze Świątnik będziemy z niej korzystać też, bo będę dowozić ludzi na park drive.

Osoba z sali - tak, ale park drive już sobie wybudowaliście i teraz wozicie ludzi pustym autobusem do Wieliczki.

Małgorzata Duży Burmistrz - powiem szczerze, że ja mam wyliczenia nie są puste, to jest mrzonka. Dzisiaj coraz więcej ludzi korzysta z tego autobusu do Wieliczki. Będziemy nawet otwierać nową linię do Niepołomic, bo też pracują tam mieszkańcy i naprawdę my się przemieszczamy. Naprawdę i to jest na kiedyś. Mówiono, że puste autobusy, nie my mamy dzisiaj młodzież, która do nas przyjeżdża, do zespołu szkół z Wieliczki z Koźmic Wielkich i dla nich mamy te autobusy.

Jerzy Przeworski Wójt - dziękuję, ja jeszcze odnośnie, bo Państwo mówicie, że to finansują gminy, a nie finansują kolei, tylko tutaj kolej finansuje całą inwestycję, to jest jedno i przychyliłem się do tego, co Pani Burmistrz powiedziała, moje dzieci pewnie też nie zdążą skorzystać z dojazdu do szkoły z kolei, ale myślę, że później też gdzie moja córka będzie korzystała, aby dojechać do centrów Krakowa to wsiądzie w kolej w Lusinie. Jeżeli to by, było teraz to jest w szkole w 15 minut, a musi jechać ponad 1,5 godziny.

Osoba z sali - dobrze, ja się przedstawię może teraz [REDACTED] Mam tutaj 2 strony A4 teksty, które chciałam przeczytać, ale ze względu, że jest kolejka, to nie będę tego teraz robić, tylko zrobię to później chciałam tylko 1 rzecz powiedzieć do Pana Wójta, to, co Pan powiedział, a propos petycji to jest pan bezczelny, po prostu tego, się nie da inaczej ująć. To, co Pan powiedział. Po prostu krew się w nas gotuje. Wie Pan dlaczego? Bo to my, mieszkańcy, chodziliśmy za tą petycją 2 200 głosów. Wie Pan, ile to było chodzenia rozmów z ludźmi, z mieszkańcami? Czy Pan był, czy Pan nam pomógł? Czy Pan poszedł w teren? Pytać się ludzi albo nie wiem, zaangażował Pan radnych w to, jak Pan może w ogóle tak do nas mówić.

Jerzy Przeworski Wójt - i ja mówię o tym, co mówili mieszkańcy do mnie.

Osoba z sali - bardzo dziękuję, proszę mi powiedzieć, dlaczego nie odpowiadacie Państwo na pytanie, że skoro nie chcemy kolei, dlaczego jest trasowana w dalszym ciągu przez Gminę Mogilany.

Jerzy Przeworski Wójt - ale znaczy, że kto nie chce, to jest ta grupa, która jest dzisiaj tak, a są też głosy mieszkańców, którzy chcą kolej.

Osoba z sali - Panie Wójcie, może Pan nie zauważył. Przepraszam bardzo, Panie Wójcie może Pan nie zauważył. Była petycja która, po którą podpisało się 2 200 osób przy liczności Mogilan, to jest całkiem duża grupa i twierdzi Pan, że to nie jest istotne.

Jerzy Przeworski Wójt - powiedziałem też, jakie były głosy mieszkańców po podpisie tej petycji.

Osoba z sali -ale ma Pan te dane.

Jerzy Przeworski Wójt - czyli mamy zrobić drugą petycję, kto jest za koleją? Tak chcecie, Państwo tego. Przygotujemy referendum, jak Państwo chcą, tak Pani Sylwio przygotujemy referendum.

Osoba z sali - proszę mi wyjaśnić jedną rzecz, jak to jest? Jeśli chodzi o informację o budowie kolei, to informacje są. Owszem na stronie Urzędu Gminy jest ogłoszenie piękne. Jak to jest, że jeśli są wybory, to na każdym słupie jest plakat wyborczy i da się dotrzeć do mieszkańców, to wtedy potraficie.

Jerzy Przeworski Wójt - informacja była zgodnie z obowiązującymi przepisami. Tak, ale uważam, że można to było zrobić jeszcze lepiej.

Osoba z sali - dobrze, a proszę mi powiedzieć jeszcze tak. Skoro trasujecie Państwo kolej przez Gminę Mogilany, wiecie, Państwo, że to jest ciężki teren, geologicznie mamy osuwiska, mamy grunty, które robimy też badanie geologiczne pod budowę domów i mamy wpisane coś na zasadzie, że są to grunty tiksotropowe, które tracą parametry pod wpływem drgań i wilgoci. I Państwo nam chcecie zbudować kolejką domów.

Dobrze, ale bez zgody Urzędu Gminy ta kolej by nie powstała. Dobrze o tym wiemy, że jeśli mamy stanowisko wspólne, a jesteśmy tutaj chyba wszyscy razem, zdania, że kolej jest nam niepotrzebna, nie dlatego, że ona może by się kiedyś nie przydała? Dlatego że ona nam szkodzi, bo wpływa to na wartość naszej nieruchomości. Wpływa to na komfort życia przez i emisję i wpływa to też na to, że nasze budynki mogą popękać przez to, że po prostu ziemia nam siądzie. Po tym tak kolokwialnie mówiąc.

Jerzy Przeworski Wójt - zupełnie nie ma Pan racji, że bez zgody gminy kolej nie powstanie. Państwo skorzystają ze specustawy i gmina nie będzie miała nic do powiedzenia na ten temat. To, jak są projektowane drogi w naszym kraju. Autostrady, jest specustawa, która reguluje takie rzeczy.

Osoba z sali - jeżeli przyjdzie specustawa, to wołałabym, żeby Wójt stał po naszej stronie niż za koleją.

Osoba z sali - znaczy arogancja Pana Wójta, jest, że tak powiem dość czy dość ujmująca. Muszę

powiedzieć, natomiast mam taką oto wątpliwość znaczy wiarygodność opowieści, którą kolej tutaj zaprezentowała, jest żadna znaczy, jak mamy uwierzyć, jaki Państwo macie budżet zabezpieczony na tą inwestycję, bo wiarygodność opowieści, że to zbudujemy tunel. 250 m, tu rzeka w prawo, chcecie, nie wolimy w lewo dobra, przesuniemy w lewo? Jak mamy w to uwierzyć? Jak mamy uwierzyć w te deklaracje? Chcecie dzisiaj odbębnić konsultacje społeczne, nakreślić linie, a później będziecie się zastanawiać, który podjazd, który przejazd, który tunel powstanie, nie powstanie. Naprawdę mamy uwierzyć, że walcicie 250 metrowy tunel pod ulicą Świątnicką, to jest to jest poważna deklaracja. Macie budżet zabezpieczony jak na budowę zakopianki? Tutaj nie żartujcie.

Osoba z sali - jak już powiedziałem, nie powinno nas tutaj w ogóle być. Bo jak już mówiliśmy, że samorząd Świątnik, Sieprawia, Myślenic i Krakowa, to zorganizowali. Było piękna, w sali w Świątnikach Górnych było piękne spotkanie. Byli też przedstawiciele ZGH z Politechniki, byli przedstawiciele z ministerstwa wtedy ówczesnego pięknie to wyglądało, no Pani nie było, bo Pani akurat nie było u władz. Więc, ale tak jak mówię, i my wzięliśmy to kukułcze jajo no niestety, nasz władca i rządcą to wziął. Niestety to wziął. Ja mam prośbę do Pani Poseł, jeśli będzie dalej taki opór z naszymi władzami, ja jestem gotów, jeśli Pani jest możliwość spotkania z ministrem infrastruktury lub nawet z premierem, zostawię Pani numer telefonu, jestem gotów się spotkać w ciągu 5 minut, jestem w stanie wyperswadować tą kolej na tym terenie.

Osoba z sali - dla odmiany mam bardziej merytoryczne pytanie. Jestem właścicielem działki w Olszowicach. Prosiłbym o zbliżenie na południe od skrzyżowania z ulicą Świętego Floriana na samym końcu peronu to jest numer adres 21. Dobrze, to tutaj świetnie go widać. W tym momencie jest to kolejny projekt, który jak Pan widzi, przechodzi albo w pobliżu, albo przez całą moją działkę. Jestem zainteresowany sprzedażą o całej nieruchomości, ale pamiętam z przepisów z ustawy o kolei. To do mnie powinien się znajdować bliżej niż 10 m do granicy kolej, obszaru kolejowego więc chciałem usłyszeć od Państwa zapewnienie, że Państwo przejmiecie całą działkę w tym momencie. Czy Pan widzi tę może działkę, to jest taki trójkąt leżący od północnego-zachodu w dół do rzeki nr 21. Ma pan to przed sobą, tam jest oczyszczalnia ścieków, dom i oczywiście łąka podmokła. Którą Państwo chcecie zabudować nasypem? Jakąś deklarację ze strony Państwa.

Projektant - tam jest też ten ciek, ale no z kwestii możemy tutaj tak zaprojektować rozwiązania, że uwzględnimy po prostu przejęcie tej działki w całości.

Osoba z sali - dobrze jestem tym zainteresowany.

Projektant - to proszę do Nas podejść i dane kontaktowe zostawić.

Osoba z sali - ja chciałam zacząć od tego, o czym tutaj już Pani mówiła. Znaczący w tej chwili w gminie i też tam wiem, że są robione audyty, przeglądy i okazuje się, że gmina wciąż nie ma pieniędzy. Miała powstać spółka komunalna. Podobno brakuje na to pieniędzy. Wiele

miejsowości jest nieskanalizowanych i np. od 10 lat proszę o kanalizację i nie dostałam jej od gminy. Jest mnóstwo braków finansowych w gminie, ja się zastanawiam, w jaki sposób gmina udziwnię finansowo budowanie park drive. Mam nadzieję, że do tych park drive będzie przewidziana lokalna komunikacja? Że będą dojeżdżać jakieś autobusy, busy? Nie wiem, samochody, które będą podwozić ludzi. Ciekawa jestem kosztów tego, to znaczy biletów czy te autobusy będą niskopodłogowe. Tak jak teraz, MPK jest niskopodłogowe i osoby na wózku mogą dojechać np. stąd przesiadając się w Borku Fałęckim i dojechać do szpitala. Czy to będzie możliwe? Zastanawiam się, w jaki sposób zostaną rozwiązane zostanie rozwiązana sprawa biletów czy bilety na kolej i na te busy tutaj, u nas i później na komunikację miejską w Krakowie będą jakoś łączone? Czy to będzie podwyżka kosztów dla osób, które będą korzystać z tej komunikacji miejskiej, dla osób, które tak naprawdę są wykluczone, dla osób słabszych, które nie jeżdżą samochodami, bo bardzo fajnie to wygląda, podjedzie się samochodem, zatrzyma się park drive jest w ciągu 20 minut w centrum. Ok tylko po co ja mam być w ciągu 20 minut w centrum. Były prowadzone badania nad osobami wykluczonymi i wykluczenie zaczyna się od komunikacji tzw. promienistej, czyli jest jedno centrum, jest jeden środek. Ja już zadałam mnóstwo pytań, przepraszam, w tym momencie mam nadzieję, że ktoś notuje i udzieli mi odpowiedzi.

Dorota Marek Poseł - co mi wiadomo, konsultacje dotyczące obszaru Świątnik będą w piątek, też tam u Państwa będę. Chcemy rozmawiać merytorycznie i bardzo proszę, abyśmy się nie przekrzykiwali. Ja jestem od rana w trakcie spotkań rano spotykałam się z wykonawcą drogi. Naprawdę trudne ludzkie problemy i nie przywołam tu po to, aby słuchać kłótni. Tylko merytoryczne pytania z państwa, strony i merytoryczna odpowiedź ze strony fachowców. Taka była moja idea, nie żadna polityczna, nie żadna dotycząca, nie wiem wzajemnych animozji, przepychanek, tylko merytoryczna.

Osoba z sali - więc o bilecie łączonym mówiłam, czy będzie takowy, czy nie, bo w tym momencie ja jestem w stanie dojść do przystanku na nogach, bo tych przystanków na linii 275 jest 19 w gminie naszej do tego należy dodać przystanki w Bukowie, przystanki 285, jest ponad 19 przystanków, natomiast kolej oferuje tych przystanków 3. Co oznacza, że ludzie, którzy do tej pory byli w stanie dojść do przystanku, będą musieli do tego przystanku dojechać i już na wstępie będzie ich czekać jeden. Przesiadka z czegoś, co jeździ po miejscowości, przesiadka na kolej. Tak jak mówiłam kolej i na to są badania prowadzone w różnych krajach, że tam, gdzie kolej, gdzie transport przebiega promieniście od centrum, jest większe wykluczenie. Dlatego, że osoby. Które działają lokalnie, są pozbawione transportu. Ja pytam o transport lokalny, czy będzie i czy gmina będzie miała na to pieniądze? Pożyczki mnie w tym momencie nie interesują. Dlatego, że jeżeli się zapożyczymy, to trzeba będzie oddać. Jeżeli zapożyczymy na park drive i lokalną komunikację, to braknie na drogi, na oczyszczalnie, które są niewydolne, które są komunikaty na stronach gminy, co i rusz o braku wody, to to już właściwie jest codzienne. Rytuał z brakiem wody. Gmina ma ogromne potrzeby finansowe. Nie wiem, czy nas stać na taki zbytek. Następna sprawa. O tym

promienistym transporcie już mówiłam, że to jest wykluczające dla osób słabszych. Tam w tych badaniach były wymieniane głównie kobiety i dzieci, dlatego, że dzieci lokalnie jeżdżą do szkół, korzystają z 275. Jak widzę, jak jeżdżę, ja np. jestem osobą, która ze względów zdrowotnych nie jeździ samochodem, muszę to całą drogę pokonywać pieszo, więc mnie osobiście to dotyka, więc wiem, jak to jak to funkcjonuje. Korzystają dzieci i korzystają osoby, które chcą dojechać do ośrodka zdrowia, do Urzędu Gminy. Nie chciałabym wspominać, ale jednak wspomnę, że poprzedni Wójt być może zakończył swoją kadencję ze względu na piękny i okazały rynek, który wybudował, a na kilka miesięcy zlikwidował transport pomiędzy kolejnymi sołectwami poszczególnymi a centrum, czyli centrum gminy, nie było dojazdu. I to też no nie wpłynęło korzystnie tak na dalszą, na dalsze losy jego jako władzy w gminie. Mówicie Państwo o tym, że kolej pozwoli nam rozwinąć się, że będzie tutaj ściągać coraz więcej mieszkańców z Krakowa itd. po co nam to, skoro nie mamy infrastruktury? Ja nie mówię, że kolei w ogóle nie powinno być, tylko czy na tym etapie ta kolej jest art. 1. Potrzeby nie można, jeżeli nie ma się rzeczy podstawowych, czyli prostych dróg bez dziur, dojazdu, oświetlenia w niektórych miejscach, kanalizacji, wody. Podstawowych rzeczy czy można sobie pozwalać na luksusy typu kolej. Dodatkowo jeszcze jedna rzecz miałam, nie dodałam, a propos tego finansowania nie wiem, czy Pan Wójt wie, ale tutaj, jak jest punkt rehabilitacji, tak przychodnia rehabilitacyjna byłam kiedyś świadkiem, jak pani przyszła. zapisać swojego męża, który wyszedł ze szpitala, dostała termin 1,5 roku. Dlatego, że tak jest, obłożenie, obłożenie przychodni. Prowadziłam korespondencję z NFZ z dyrektorem przychodni, okazuje się, że brakuje miesięcznie 20 000 zł miesięcznie, żeby zatrudnić dodatkową osobę, która te kolejki by zmniejszyła. Do Pani Poseł też mam sprawę dlatego, że NFZ mi odpowiedział, że najpierw gmina musi zrobić nad wykonania, przychodnia musi zrobić nad wykonania.

Jerzy Przeworski Wójt -może wróćmy do spotkania o kolei, a wychodzimy już na całkiem inne tematy. Gdybyśmy mieli to finansować, to my jako gmina tego nie udźwigniemy na pewno. Ale to kolej finansuje, a nie gmina. Pani mówi o tym, że jest pani wykluczona komunikacyjnie, bo ma pani problem z dojazdem, Pani Burmistrz Powiedziała, że zastanowimy się nad może wspólnym dojazdem, bo jeżeli ma być park drive na granicy gmin, może system wewnętrzny. To jest do wypracowanie, ale od czegoś musimy zacząć. Po co nam trasowanie, teraz kolei. Jeżeli Państwo chcecie wszyscy plany znaczy, może nie wszyscy chcecie puścić plany miejscowe. Czyli zabudujemy gminę, a później zaczniemy projektować kolej. Wtedy dopiero będzie awantura. No przepraszam. No, jedni chcą, żebyśmy przeszli przez tereny, gdy nieurbanizowane, bo przecież na początku było przez domy pokazane. A teraz mówimy, że kolej teraz nam jest niepotrzebna. Teraz nie, ale za 10, 20 lat, będzie potrzebna. I uwzględnimy może tą trasę ten przebieg, żeby później nie było więcej tragedii ludzkich, gdzie nagle kolej powstanie i będzie osiedle, nie wiem sklep. Może przychodnia, do której Pani będzie jeździć, Teraz mamy teren, przez które możemy coś zaplanować na przyszłość. Nie wiem, może ja z niej nie skorzysta, może Pani z niej skorzysta. Ale może moje wnuki z niej

skorzystają. Nie wiem, ale tutaj nie jest planowany teren pod kolej, tylko planowana jest konkretna kolej, konkretny przebieg. Konkretny przebieg przez tereny. Który o 20 lat późno trzeba było przewidzieć. To widzi Pani. wracamy do tego tematu, jeżeli Pani mówi, że nie teraz jest niepotrzebna, ale za 20 lat będzie potrzebne.

Osoba z sali - przepraszam, pan mną manipuluje. W tej w tym momencie zarezerwować tereny, a nad koleją pomyśleć za 10, 15 lat. Jak zostaną załatwione sprawy kanalizacji, sprawy, wody i sprawy bieżące? Które są pilne do załatwienia? Teraz mówi pan, że kolej będzie finansować kolej? Powtórzyła to już kilkakrotnie. Że kolej nie będzie finansować park and drive komunikacji tutaj po gminie? Tego kolej nie będzie finansować. Ja rozumiem, że budowę kolei okej? Jeszcze mam jedno pytanie na koniec, jeżeli koniec końców kolej okaże się nieopłacalna, bo pasażerów będzie za mało, to zostaniemy z nasypem. Tak, ktoś to obliczył, ile będzie pasażerów? Bo takie liczby z kosmosu to już przy siódemce żeśmy widzieli przy siódemce. Widzieliśmy. Na podstawie nieaktualnych danych były robione jakieś wyliczenia, które tak naprawdę są do niczego.

Od rezerw terenów powinno się zaczynać. Wie pan, co jest to, co jest? Jest to, co powinno być? Ja mówię o tym, co powinno być. Powinny być zarezerwowane tereny, a potem dopiero projektowana kolej i zarezerwowanych terenach nie wydaje się pozwoleń na budowę.

Rzecznik prasowy PKP - to odpowiadając na to pytanie, bo tutaj rzeczywiście pojawiły się kwestie budowy parkingów typu „parkuj i jedź” i inne infrastruktury towarzyszącej to tutaj gminy, w których powstają przystanki kolejowe, w których powstają węzły komunikacyjne, realizują te inwestycje w różnoraki sposób, niektóre finansując to z własnego budżetu, przygotowując takie rozwiązania infrastrukturalne z myślą o swoich mieszkańcach, inne korzystając ze środków zewnętrznych, ze środków unijnych. Po to właśnie, żeby przygotować taką infrastrukturę towarzyszącą, jest też tzw. program przystankowy, gdzie w ramach dużej puli pieniędzy budowane są nowe przystanki przy istniejących liniach kolejowych, ale także duże parkingi typu „parkuj i jedź”. Takim przykładem jest parking chociażby, który powstanie w rejonie budowanego przystanku Kraków Kościelniki. Więc tych możliwości jest bardzo, bardzo dużo. Jeżeli chodzi o te pytania związane z biletami łączonymi, to tutaj no takim adresatem głównym to jest Urząd Marszałkowski, który jest organizatorem transportu na poziomie wojewódzkim i on będzie przygotowywał ofertę wspólnie z poszczególnymi gminami. Jeżeli chodzi o takie rozwiązania, które istnieją dzisiaj, to już dzisiaj mamy chyba w Małopolsce najbardziej rozwinięty system hybrydowy, czyli połączenia linii kolejowych z liniami autobusowymi. Realizowane to jest przez Koleje Małopolskie, a działa to tak, że mamy pociągi, które odjeżdżają z poszczególnych stacji i przystanków i linie autobusowe również uruchamiane przez koleje małopolskie. Zresztą, jak jeżdżą państwo po Małopolsce, to na pewno coraz więcej tych linii autobusowych państwo widzą, które dowożą podróżnych do tych przystanków z najbliższych miejscowości, tak żeby było wygodnie, było bezpieczniej, było sprawnie i na pewno takie rozwiązania. Również urząd Marszałkowski będzie projektował dla nowej linii kolejowej Kraków - Myślenice.

Projektant - jeszcze, a tutaj odnosząc się do kwestii przystanków pasażerskich. Z dokumentacji studialnej tu Państwu wyświetliliśmy. Prognoza na 2040 rok przy tej zakładanej częstotliwości pociągu co pół godziny na wlocie do Krakowa za Mogilanami mamy 6 200 osób dobowo około te potoki razem z tym potokiem od Skawiny, no to nawet do 11 000 dochodzi na wysokości Swoszowic. Oczywiście to wypełnienie im dalej do Myślenic, że mniejsze od Myślenic mamy 3 000? No pociągi w ramach tej analizy modelowej? No myśmy jej nie przygotowani. Natomiast korzystaliśmy z niej, wypełniają się mniej więcej regularnie, aż pod sam Kraków ze wszystkich przystanków osobowych zaplanowane na tej tarasie. Tak co pół godziny pociąg w każdą stronę. Maksymalna oferta przewozowa 40 pociągów dobowo par dobowo. To jest założenie oferty przewozowej z Urzędu Marszałkowskiego otrzymaliśmy wytyczną do projektowania infrastruktury, która ma powstać, ma umożliwiać kursowanie pociągu co pół godziny w każdą stronę i projektujemy na to infrastrukturę, za te dane, które tutaj są, my nie odpowiadamy, bo to było przygotowywane w ramach wstępnego studium, natomiast jest to analiza pokazująca, że przystanki pasażerskie są i jest potencjał przewozowy dla tej linii kolejowej tylko tyle.

Osoba z sali - jestem z Olszowic, chciałam zapytać o mapkę, jakby Pan mógł pokazać Biała Droga 6. Na jaka jest odległość mam od domu do kolei.

Projektant - od toru do budynku mieszkalnego mamy 24 m w tym momencie.

Osoba z sali - a dlaczego nie może to iść tutaj nieużytkami, tymi bocznymi?

Projektant - już rozmawialiśmy z Panią. Spróbujemy możliwość przejścia po stronie wschodniej w tej lokalizacji z jakimś większym ograniczeniem prędkości. Natomiast kwestia do ominięcia to jest duże wzniesienie, które tutaj się znajduje. Tego może nie widać, ale jest zalesiony teren, tak jak Państwo widzą. Tu mamy teren dużego wzniesienia na wzgórzu, tutaj mamy budynki i teren osuwiskowy. Jest to osuwisko nieczynne. Owszem, natomiast ukształtowanie terenu jest takie, że przejście w tym miejscu linią kolejową, poziomem terenu, czyli bez podcięcia tego tej skarpy, spowoduje nam od północy, od południa na sypy po około 30, 40 m. Bądź jakieś estakady, gdybyśmy chcieli ścinać to wzniesienie albo tunelem, albo jakąś skarpią z murem oporowym. Możemy spowodować, że cały nam ten teren zjedzie na te zbiorniki, które tutaj są. Więc bezpieczniejszym rozwiązaniem i technicznie wykonalnym jest przejście na zachód od tego wzniesienia. Do korekty, o której Pani mówi? Spróbujemy się nad tym pochylić, spotkamy się w piątek, porozmawiamy odnośnie przejścia po stronie wschodniej, od Pani nieruchomości.

Rzecznik prasowy PKP - jeszcze jedno chciałem tylko dodać, bo tutaj nieporozumienie zaszło to spotkanie, zaproszenie było kierowane do mieszkańców Mogilan, Sieprawia i Świątnik górnych. Także tutaj wszyscy może oczywiście zabierać głos.

Osoba z sali - porozmawiamy i nasz wniosek jest taki, aby jeszcze raz przeanalizować ten odcinek adres za Zdziele 240 w Gaju na samym początku tu koło Wójta Jurka. W sumie, bo to

na Wójta trzeba sobie zasłużyć. Że tak zapytam, wie Pan, chodzi mi o tą działeczkę. Tutaj, jak idzie tutaj od tej drogi Kwiatowej, przecina i się kończy, ten teraz pole o tą działeczkę do rzeki. Tutaj o to wszystko taki numer działki. Wie Pan, to jest cała działka? No tutaj to wszystko o ja Panu pokaże palcem? Może o to, bo tu idzie kolej? Ładnie? Nie? No i chciałbym zapytać, jak to z wykupieniem czego tutaj w sensie wykupicie? To wszystko ode mnie.

Projektant - ja powiem tak będzie od strony wschodniej do przejścia.

Osoba z sali - bo tutaj jest instalacja fotowoltaiczna. No gdzieś koło 1 20 000. No a tutaj jest nieruchomość? No za jakieś tak. 2 50? No i no wie Pan, no, a tu idzie rzeka? Nie wiem, czy byliście, jak podczas powodzi.

Projektant - byliśmy tam wyżej.

Osoba z sali - Jurek może potwierdzić nie błąd. Mieszka obok, że jak woda wylewa, to wie pan, to woda wylewa tu i tu jest wszystko zalane i to jest tak, że jakby pan stanął, te pana zmiotło potrafiło no szafy mocną, żelazną to zmienić woda, więc no jak wy to widzieliście w ogóle z wykupem tej działki? Nie w sensie to całość.

Projektant - mówimy o tej stronie wschodniej, tej działki, czyli o tym obszarze.

Jerzy Przeworski Wójt - ale ja mam prośbę, żeby właściciele działek się wypowiadali, a nie osoby postronne.

Osoba z sali - ale to ja tutaj ma upoważnienie? Nie, więc możemy rozmawiać.

Projektant - ja tutaj mówię o tym terenie na prawo, tak to okej, żeby też rzeka jak gdzie wylewać. To nie chodzi o to, że zostawimy takie kawałki nieruchomości, które nie będą do niczego potrzebne. Tak, bo domu tam się nie postawi, nic się tam nie zbuduje, więc takie tereny też będą po tej stronie wschodniej akurat przejmowane.

Osoba z sali - okej dobra, bo tam jeszcze jak mógłby pan tak obniżyć, trochę jeszcze pójść wzdłuż i tak trochę dać na lewo o no, bo tutaj też tutaj też jest. Chodzi też o te działki, jest ta sama kwestia. Chodzi o te działki, nie tu tutaj, nie wiem, czy wiecie, no w tym miejscu, na rzece i w tym miejscu na rzece. Nie wiem, co zrobicie, są bobry, nie więc bobry są pod ochroną? Nie więc znaczy, ja mam tam kamerę na te bobry, więc no żebyście wam się coś nie wymyśliliście, żeby przyjdziecie zabierać te bobry? Nie, no w sensie, no jak to, jak to obszarowo czy tutaj ten cały to wszystko wykupicie? No bo to też jest całość.

Projektant - o stronie zachodniej tutaj raczej nie rozmawiamy, bo dostęp do drogi publicznej jako takiej będzie.

Osoba z sali - tracą totalnie na wartości. No deweloperzy przyjeżdżali raz w tygodniu, pytać o nie to teraz, że tak powiem, nie wiem, kto to kupi? Nie, bo to przy kolei nikt nie będzie chciał mieszkać. Więc to też, jeśli chodzi o straty, wartości, jak to, jak to planujecie? Czy może liczyć na odszkodowanie, straty, wartości. Tutaj to wszystko to są działki budowlane? Przyjeżdżali,

pytali się, bo to chcieli osiedla stawiać, że tak powiem, jak tu postawicie kolej te działki będą wolne, bo to tutaj się już nie wybuduje, bo kto będzie chciał koło kolej mieszkać? Znaczący ja nie wiem, bo jak się Jurkowi podoba mieszkanie koło kolei, to okej? Nie, ale no mi się trochę to nie podoba. Przez nie wiem, czy mieszkali koło kolei, ja mieszkałem na osiedlu Złociń prawie 12 lat. To jest nie do zniesienia. Co się dzieje na tej linii? No i bym od razu chciał jakby też zapytać o stratę wartości działek wzdłuż linii, które jakby nie wykupicie, bo to jest ważna kwestia. Strata, wartości i czy wyrównacie mi to, jak ja przyjdę? Bo powiem wam ja tą działkę dzisiaj sprzedałem za 300 000, a mogłem ją przed kolejom sprzedać za 800 000. Czy mi wyrównacie?

Osoba z sali - przepraszam, bo to mój kuzyn, on wypowiadał się w moim imieniu. Jestem współwłaścicielką tych działek, kolej będzie leciała przez 1 ha nam działek tam, gdzie mamy fotowoltaikę przy domu, a potem przez cały obszar 2 hektarowych działek, które są budowlane? Proszę mi powiedzieć, jakie my to te działki miało być zabezpieczeniem na przyszłość.

Rzecznik prasowy PKP - więc jeżeli chodzi o działki, tak jak mówiłem, przez które będzie przechodzić linia kolejowa, to będą one wyceniane przez rzeczoznawców, jeżeli zostanie podjęta decyzja o ich przejęciu ich wykupie, tak i zgodnie z procedurą rzeczoznawcy pracują na terenie w terenie, idą w teren, sprawdzają, mierzą wszystko, a także sprawdzają akty notarialne sąsiednie i na podstawie wartości aktualnej tych nieruchomości wypłacane jest odszkodowanie.

Osoba z sali - ja mam pytanie, dlaczego to nie może iść nieużytkami? Tam dołem rzeki? Przecież tam są nieużytki.

Projektant - dołem rzeki ma Pani na myśli bardziej w stronę wschodnią. Możemy coś tu popробować, po rozwiązywać jeszcze. Zobaczymy, jak analizy hydrologiczne przebiegną odnośnie tego terenu, tak żeby tutaj ten ciek ten ciek wyprostować na pojedynczych fragmentach. Więc do rozważenia wnioski przyjął się o przesunięcie się bardziej na wschód.

Osoba z sali - dobry wieczór, 1,5 miesiąca temu spotkaliśmy się w podobnym gronie, dziękuję za to spotkanie w jakże szerokim. A dzisiaj i pytanie do Państwa z PKP i projektantów. Na poprzednim spotkaniu z zapytałem o możliwość udostępnienia trasy i wtedy 1,5, miesiąca temu wspominali Panowie o tym, że będzie portal z bieżącymi zmianami. Jak idzie budowa tego portalu i jak idzie budowa zaufania, który chcą chyba Państwo budować?

Rzecznik prasowy PKP - obecnie jesteśmy w tym tygodniu na etapie spotkania ze wszystkimi mieszkańcami, tak jak Państwo, widzą, żeby nie było takiego zamieszania jak w tej poprzedniej turze, gdzie sądzili Państwo, że chcemy coś przed Państwem ukryć? Bo najpierw się dowiadywali mieszkańcy Myślenic, a mieszkańcy Mogilan sądzili, że dla nich ta wiedza będzie tajemna? Dlatego przyjął się wspólnie z samorządowcami taki tryb, że na

poszczególnych spotkaniach prezentujemy tylko te odcinki dotyczące poszczególnych zainteresowanych samorządów gmin po tych wszystkich spotkaniach, które są obecnie w tym tygodniu w toku, przyjmujemy też uwagi kolejne, które spływają na bieżąco. No i na podstawie tych uwag również będzie przygotowany taki portal.

Osoba z sali - aha, czyli on ciągle jest w przygotowaniu. Mimo że 1,5, miesiąca temu mówili Panowie, że on będzie gotowy za tydzień.

Rzecznik prasowy PKP - owszem, tak, mówiłem, takie były plany, ale z uwagi, że się powstał chaos. Nie chcieliśmy prezentować jakiś zmian, ponieważ Państwo mogliby źle odczytać, i się denerwować, przyjęliśmy zasadę, że pokazujemy, prezentujemy, wytłumaczymy co, gdzie jest pokazane. I następnie w poniedziałek tak kolega mówi będzie ta trasa udostępniona publicznie. Zrobiliśmy to po to, żeby nie wszczynać kolejnych tutaj niepokoju Państwa. Dlatego żeśmy tej trasy pierwszej, jak powiedziałem, faktycznie w tygodniu nie udostępnili.

Osoba z sali - czyli za kolejny tydzień. Też można się spodziewać udostępnienia jakiegoś portalu. Tak.

Przedstawiciel PKP - skoro nasz rzecznik deklaruje, że portal będzie. Proszę przyjąć, że on będzie faktycznie. Tak jak mówiłem po serii spotkań? Które są planowane na ten tydzień i po przygotowaniu wszystkich i opracowaniu uwag, które spłyną jeszcze od Państwa na pewno, bo tych uwag jest wiele, gdy już będziemy mieli, opracowano tą wstępną ten wstępny wariant, będziemy publikować takie informacje.

Osoba z sali - dzisiaj też usłyszeliśmy, że reprezentanci Gmin. Mają związane ręce i że decyzja o tym, jak przebiega trasa, należy do kwestii starostwa, to może reprezentant starosta opowie nam, jak to było z tą zmianą trasy i dlaczego ona została zmieniona, a przepraszam, Urząd Marszałkowski.

Grzegorz Stokłosa - Szanowna Pani, reprezentuje starostwo powiatowe nie mam z tym zadaniem nic wspólnego to należy do Urzędu Marszałkowskiego.

Osoba z sali - okej, dziękuję. W takim razie dzień dobry. Ja mieszkam w miejscowości Konary. Więc jakby jestem zainteresowany kwestią kolei i powiem Państwu szczerze, jestem na drugim takim spotkaniu już w tej sprawie i wiem coraz mniej nie wiem, jak to się dzieje, ale ja już po prostu niczego nie rozumiem. To jest wszystko postawione na głowie, znaczy z tego, co tutaj widzę. Drugi raz mieszkańcy przekonują władze, że kolej jest im niepotrzebna, zamiast władze przekonywać mieszkańców, że ta kolej jest im potrzebna i powiedzieć, dlaczego tak, a nie tylko powiedzieć, przedstawić konkretne wyliczenia, konkretny plan. Ja się dzisiaj dowiaduję, że kolej jest potrzebna w Świątnikach i o tym się dowiedziałem od władz Świątnik. Tyle tylko, że władze Świątnik chcą przekonać do tego mieszkańców Mogilan. Nie wiem, dlaczego przecież, skoro w Świątnikom i jest potrzebna kolej, ja do tego nic nie mam, niech Świątniki realizują sobie ten projekt, tak nie ma sensu się przekonywać. Żeby Świątniki przekonywały mieszkańców Mogilan. Kolejna kwestia. Drugi raz jestem na

tym spotkaniu i słyszę, że wszystko tutaj, jakby jest poza Państwem, przedstawicielami poszczególnych tu kolei, gmin itd. ponieważ to wszystko zaplanował Urząd Marszałkowski. Drugi raz na takim spotkaniu nie ma nikogo z Urzędu Marszałkowskiego, ale chwileczkę, ale przedstawiciel urzędu Marszałkowskiego dziwnym trafem pojawił się na spotkaniu, kiedy było w telewizji. Z, organizowane właśnie w konarach, bodajże na ulicy we Włosani. Tak jest, ale był przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego i na zarzut, że Państwo tutaj jakby są związani decyzjami Urzędu Marszałkowskiego i nic nie mogą zmieniać itd. Pan przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego stwierdził, że skąd Urząd Marszałkowski nie ma nic do tego tylko władze gmin chcą. No to ja powiem Państwu, że nie rozumiem, dlatego mówię ja coraz mniej z tego wszystkiego rozumiem, o co tutaj chodzi, kto, za co odpowiada? Mało tego wiemy już i to już kolej wielokrotnie nam przedstawiła. Kolej finansuje i odpowiada za tory, okej zrozumiałe. Dowiedziałem się na pierwszym spotkaniu, do czego ma służyć ta kolej? Ta kolej ma odebrać zakopianki ruch kołowy, czyli zmniejszyć natężenie. Żeby ludzie dojeżdżający tam z dalszych stron Myślenic z Kalwarii z tych kierunków nie stali w korkach do Krakowa. No jest to jakoś tam logicznie uzasadniona i teraz jest kwestia taka skoro ten pociąg ma odbierać ruch z zakopianki, to pytam, gdzie będą, gdzie będzie puszczone ten ruch, który zjedzie z zakopianki po to, żeby na poszczególnych przystankach wsiadać do tego pociągu. Władze gminy twierdzą, że nie ma finansowania, ani na parkingi, ani całą inną infrastrukturę, czyli drogi dojazdowe. Żeby ten ruch z zakopianki można było gdzieś zgromadzić koło przystanków, bo to by miało jakiś sens no w tej chwili. W związku z tym, że drogi w gminie Mogilany oprócz może tej drogi świątynickiej, która jako tako wygląda? No to ja naprawdę zapraszam wszystkich, którzy nie jeżdżą tymi właśnie bocznymi drogami, żeby się przejechali, tylko po prostu, żeby uważać. Tam nam więcej niż 30 na godzinę się nie dojechać, takie są dziury, wertepy, te drogi się po prostu nie nadają do użytku i teraz ruch z zakopianki ruch kołowy ma być skierowany tak do tych przystanków, które są gdzieś w jakiejś wsi, tam w Konarach czy gdzieś indziej, gdzie tam praktycznie nie ma dróg do tego, żeby są. Widzimy, jak czasem jest np. zakopianka zablokowana, bo jest korek i ludzie sobie skracają, przejeżdżają po prostu tymi właśnie drogami. Co się tam dzieje? Ile jest wypadków? Bo sam tak droga wąska, że 2 auta osobowe mają problem, żeby się wyminąć. I teraz jest kwestia taka, że ten projekt, który Państwo przedstawicie, nie wiadomo czyjego autorstwa, bo Urząd Marszałkowski się wyparł tego i powiedział, że, a oni nic do tego nie mają. To poszczególni włodarze gmin chcą mieć pociąg. I to jest tak, więc jeśli tak, to ja bym sobie tak to widział, że jeżeli jest jakiś projekt, bo on może być logiczny, ten projekt z tą koleją może być logiczny, tylko to władze niech przedstawia logiczny plan, który zawiera finansowanie, który zawiera jakby całość. Czyli jeżeli kolej robi tory, to Pan Wójt czy władze gminy? Mówią okej. My wiemy, skąd wziąć pieniądze i wiemy, gdzie będą poszczególne parkingi zlokalizowane, żeby ten ruch kołowy zakopianki przyjąć? Wiemy, i mamy na to finansowanie np. nie wiem, skąd może z jakiś funduszy, innych nie ma pojęcia, ale to nie ja mam wymyślać, jak kierować tutaj takim projektem, tylko projektem kieruje autor projektu. W związku z tym, że nie wiadomo, kto jest autorem projektu, bo kolej mówi, i inni mówią, że

to jest Urząd Marszałkowski.

Rzecznik prasowy PKP - to ja może wytłumaczę, bo rzeczywiście inwestycja kolej Kraków - Myślenice w postaci projektu jest częścią programu kolej plus, jakby wnioskodawcą i pomysłodawcą z poziomu samorządowego uczestnictwa w tym programie, który ma na celu realizację inwestycji, inwestycji kolejowych i przygotowanie inwestycji kolejowych dla miejscowości powyżej 10 000 mieszkańców i z komunikowanie ich z metropolią, daną w tym przypadku z Krakowem jest Urząd Marszałkowski. Realizujemy wspólnie z Urzędem Marszałkowski Marszałkowskim 3 zadania w ramach projektu kolei plus, czyli budowa linii kolejowej Kraków-Niepołomice, budowa łącznicy kolejowej, która ułatwi połączenia Krakowa z Olkuszem łącznica, powstanie na Śląsku, ale będzie przy przez komunikowanie pociągów bezpośrednich Olkusz-Kraków, no i projektowanie linii kolejowej Kraków-Myślenice i tutaj aplikując do tego programu kolej plus, Urząd Marszałkowski przygotował wstępne studium planistyczno- prognostyczne. To jest ta czarna kreska, wokół której krążymy i teraz. Na podstawie tego wstępnego studium, pracując na bazie tego wstępnego studium, jest przygotowywany projekt. Jest wstępna faza, koncepcja. Teraz jesteśmy dopiero na przygotowywaniu koncepcji właśnie w oparciu o to wstępne studium. Także no na tym polega.

Osoba z sali - studium rozumiem dotyczące torów przebiegu linii kolejowej. Tak przebiegu, czyli mówiąc wprost.. Natomiast co, zresztą infrastruktury tego się nie da rozpatrywać odrębnie, bo to nie ma sensu zrobienie torów i przystanków w polu nie ma żadnego sensu.

Przedstawiciel PKP - no nie ma, ale ma pan tutaj rację. Ale żebyśmy my mogli wyszacować nasze koszty, to najpierw musi mieć projekt. Zobaczyć, gdzie te przystanki tutaj Państwo planują zlokalizować? No bo nie wiem. My zlokalizujemy przystanek gdzie indziej, a okaże się, że kolej nie może tam zrealizować przystanku. Więc od czegoś musimy zacząć.

Jerzy Przeworski Wójt - ma pan rację? Przedstawimy. Na pewno musimy też oszacować takie koszty na przyszłe lata. Nawet do wieloletniej prognozy finansowej musimy mieć mniej więcej wiedzę, ile nas będzie kosztować jako gminę. Od jakiegoś projektu, żebyśmy widzieli, jak to ma wyglądać i gdzie my mamy projektować, te przystanki.

Osoba z sali - okej, czyli rozumiem, że jeżeli mamy już ten wstępny projekt przebiegu linii kolejowej to władze gminy Mogilany są w stanie w przeciągu nie wiem 2, 3 miesięcy przygotować plan pozyskania środków dotyczących całej infrastruktury.

Jerzy Przeworski Wójt - no to będziemy się starać pozyskać środki z zewnątrz? No wiadomo, że my sami z własnych środków tego nie wybudujemy. I dobrze państwo wiecie.

Osoba z sali - Ja to rozumiem, tylko że powiedzenie postaramy się, czy będziemy się starać, to nie ma? To nie jest projekt do projektu, muszą być konkretne źródła finansowania, jeżeli nie ma źródeł finansowania, to się nie rezygnuje z projektu. No ja nie wiem, dlatego mówię to jest wszystko postawione na głowie, no my najpierw coś planujemy, a potem się

zastanawiamy, no może będziemy mieli pieniądze, może nie będziemy, jak nie będziemy mieli? No to trudno, to następna. Następca będzie się o to martwi?

Rzecznik prasowy PKP - to ja może trochę my podpowiem, bo przygotowywana jest obecnie koncepcja prawda i w ramach tej koncepcji rozmawiamy i z państwem, i z lokalnymi samorządowcami na temat szczegółów uszczegóławiania tej linii kolejowej, czyli tak jak projektanci mówią, gdzie będzie zlokalizowany przystanek. Tutaj mają uwagę, że w tym miejscu nie powinien być. Tu część przystanków się zmieniała, więc na etapie, gdy ta koncepcja już powstanie i te przystanki będą już miały taki charakter bardziej przygotowany? No to wtedy mogą zacząć pracować gminy, jeżeli chodzi o konkretne rozwiązania towarzyszące tej infrastrukturze kolejowej.

Osoba z sali - okej rozumiem, to tylko jest teraz kwestia taka, że koncepcje przygotowuje się pod jakiś projekt. Prawda? Mamy projekt poprawy np. skomunikowania mieszkańców Konar z Krakowem. Mamy badania przeprowadzone, czy mieszkańcy tego potrzebują? Bo tak jak mówię Państwo, zrobiliście koncepcję czy Urząd Marszałkowski to już nieważne, że tak sobie będą, przebiegać w tory? Ja rozumiem, że Myślenice, stacja początkowa i Kraków stacja końcowa. To jest ta koncepcja i dla Myślenic jest to potrzebne. Ja bym chciał żeby, bo gdyby tak ta kolej nie przebiegała.

Rzecznik prasowy PKP - wstępne studium jeszcze raz koncepcja jeszcze nie ma. Pracujemy nad nią.

Osoba z sali - ja rozumiem tylko korzyści dla mieszkańców gminy Mogilany, ja tego ciągle nie widzę, nie widzę takiej koncepcji, żebyście Państwo przekonali nas mieszkańców, że to wam się będzie opłacać i dlaczego dlatego? Dlatego ja tego nie widzę? No Państwo jest ten drugi raz na tym spotkaniu i nikt o tym nie mówię. Państwo z kolei mówią tak będą przebiegać tory, bo tak gruntowo nam tu pasuje itd. ok ja rozumiem, to są projektanci, oni się takimi sprawami nie zajmują, to są, to jest element projektu, ale ten, kto przygotowuje taki projekt, musi założyć, po co to robi tak, po co? No więc po co to jest właśnie odpowiedź na pytanie, czy mieszkańcom jest ten przebieg w gminie potrzebny?

Jerzy Przeworski Wójt - no zgadza się też Pan tu ma rację, bo gmina nie może patrzeć na to, co jest dzisiaj tylko za 10, 15 lat i dlatego też projektowane plan miejscowy, który też Państwu pokaże jakie gmina będzie miała potrzeby. Ja się jeszcze odniosę do nagrania telewizyjnego, bo tu Państwo mówią, że mnie nie było. Żeby być na spotkaniu, trzeba być zaproszony. Proszę Państwa o 15.29 w piątek po wizycie Państwa. Jak wyszliście ode mnie z biura 15. 2 9 w piątek. No chyba się tak nie robi. o 18. nagranie. Także z całym szacunkiem ale szanujemy się, a inni byli w środę poinformowani, jak to pan redaktor powiedział. No nie pomyśleliśmy o Wójcie Gminy Mogilany, to trudno nagranie w Mogilanach, ale Wójt nie zaproszony? No, trudno.

Sylwia Jarosz UG -Szanowni Państwo, mam informację od tego Pana z Olszowic, który

powiedział mi, że odmówił, jak gdyby u niego nagrywania, bo stwierdził, że nic z tego nagrania nie będzie. To jest dla niego tylko strata czasu. Dziękuję.

Osoba z sali - zgadzam się tu z Panem, że dlaczego właśnie Gmina Mogilany bierze właśnie ten pociąg pod uwagę przez naszą gminę, a właśnie Świątniki, które chcą i inne te gminy? Właśnie tamte miejscowości? Po prostu z tego nie mogą skorzystać. To jest jedna sprawa, druga sprawa, ale jeżeli już to mamy, no to chciałam zobaczyć ulicę Spacerową we Włosani i to jest zaraz obok Olszowic i tam jest też ulica Wspólna i dobrze by było, jakby Pan Wójt zainteresował się tą ulicą, bo ona jest tak wyboista, że jest praktycznie nieprzejezdna. I jakoś nie wiem dziwnie. Od pewnego czasu w ogóle nikt nie interesuje się tą ulicą, oprócz tego, że został postawiony znak, a to jest tak samo do dojazdu do kolei. To prawie tam jest tylko znak postawiony 30. No, to już teraz niech się jakoś tam, ale dobrze by było, żeby się Wójt wspólnie ze Świątnikami się dogadali.

Małgorzata Duży Burmistrz - Szanowni Państwo, może tutaj przepraszam, jak może do Pani odpowiem. Bo faktycznie Pan Wójt jest od niedawna myśmy też już finansowali projekt na ulicę Wspólną około chyba 50 000. Ten projekt powstał i ten projekt słuchajcie obiega na kwotę, żeby wykonać ten projekt około 12 000 000, a więc i czekamy na finansowanie. Natomiast już powiedziałam, że nie będziemy czekać. Tu rozmawialiśmy z Wójtem i w tych budżetach piszemy, mówię, wykonajmy chociaż nakładkę, bo nie wiemy, czy pozyskamy takie dofinansowanie, więc zrobmy chociażby ci ludzie tą drogę mieli.

Osoba z sali - że inne drogi potrafią się jakoś tam zrobić, a ta droga od iluś lat jest w ogóle nie do zrobienia.

Małgorzata Duży Burmistrz - znaczy ona jest do zrobienia, ale trzeba właśnie wspólnie, a jak wiecie wspólnie, to są budżety muszą się nam zgadzać, ale teraz mówimy, że jesteśmy tutaj już posłowie z Panem Wójtem i do tych budżetów, które mamy na przyszły rok, obiecaliśmy sobie, że po prostu zrobimy tą nakładkę. Jeżę tamtędy naprawdę często, a jeszcze żeby nie odpowiedzieć na to pytanie, że Świątniki? Jak sobie wezmą, to jeszcze raz chcę podkreślić Świątniki? Nigdy, ja bynajmniej po to nie Świątniki. Ja nie wiedzieliśmy o kolei w momencie kiedyśmy się dowiedzieli, to już taka trasa była i teraz. Dbam o mieszkańców Świątnik Górnych, bo skoro ta trasa ma być, bo Urząd Marszałkowski jest inwestorem, to chcę, żeby ta trasa przebiegała jak najlepiej za zgodą moich mieszkańców i to proszę nie bombardować tu Świątnik, bo my na terenie Świątnik w piątek będziemy rozmawiać też z mieszkańcami Olszowic i cały czas rozmawiamy.

Osoba z sali - dobrze, tylko Pani powiem, tyle, że był bus, że Olszowice nie mają w ogóle połączenia, że tam po prostu to faktycznie tak jest. W pewnym momencie był, że puszcza bus, robili przystanki, robili wszystko, wykładali krawężnikami. Taka była akcja, bo będzie jeździł bus, dobrze puścili bus i ja jeździłam tym busiem, ja jestem z Włosami, tylko granicząc z Olszowicami, jeździłam ja. I tylko 1 osoba z Olszowic, 1 Pani z Olszowic jeździła i to był koniec. Jeździł busiem raptem może miesiąc został zawieszony, bo jest nierentowny, więc teraz.

Bo to tylko dlatego, jakie było zainteresowanie mieszkańców, to tylko tyle mówię. Jeździło 1 osoba. Mogę nawet powiedzieć, znaczy, nie powiem, ale jeżeli będzie trzeba, to powiem. Ale wracając do tego właśnie tutaj, jeżeli przecina ulicę powiatową, to przecina przed mostem czy za mostem.

Projektant - od strony północnej, czyli jak Pani jedzie od góry, od Wspólnej przed mostem.

Osoba z sali - a dlaczego nie może jechać np. prosto, tylko ją prowadzić pod dom, jeżeli tu są pola i ona i tak przez rzekę przejeżdża na Krzyszkowice. Dlaczego ona nie jedzie prosto, tylko zakręca i przedziela ileś tam działek, jakby mogła jechać prosto i przeciąć.

Projektant - chodzi Pani o to, żeby było bardziej na południe.

Osoba z sali - żeby było bardziej prosto tu i tu zakręcić.

Projektant - bo mamy określone promienie łuków do projektowania linii kolejowej generalnie wyjściowy parametr to było 120 km/h, minimalny promień 6,20 m zmniejszyliśmy to punktowo do 4,40 m. Wybranych lokalizacjach tam, gdzie możemy prędkość obniżyć do 100 km/h. Tu mamy akurat przystanek. Jest tu obniżenie prędkości, ale z uwagi na ukształtowania toru samego i jego lokalizację przy peronie, maksymalny promień w tym przypadku który minimalny. Przepraszam, który możemy tu zastosować. To jest w tym wypadku tutaj 6,20 m i tu jest prędkość 110 km/h. Większa tego odgięcie, tutaj bardziej w stronę wschodnią, spowoduje nam ograniczenie prędkości, a tu dalej na południe, tu mamy zabudowę może jest zabudową rozproszoną, ale mamy tutaj zabudowę, którą nie chcemy ingerować w tych lokalizacjach, więc staraliśmy się względem tego czarnego śladu oddalić się na południe, tak żeby nie wchodzić te działki, a te tereny, które są tutaj w rejonie tego mostu. W tej części one i tak są jako tereny zalewowe, tutaj więc są to terenowe.

Osoba z sali - ale też są pola uprawne. To jest jedyne utrzymanie mojego brata, który prowadzi gospodarstwo i jest przecinane są wszystkie działki i co z tych kawałków, które zostaną po 1 stronie i po drugiej stronie? Jak on w takim układzie może w ogóle coś gospodarować. Na takich działkach może jest pole, to nie znaczy, że ono jest po prostu Niczyje albo do niczego, tylko to jest pole uprawne.

Projektant - owszem, ja Panią rozumiem, tylko kwestia wytyczenia trasowania opieramy się na początku przede wszystkim o zapewnienie ochrony budynków mieszkalnych, to znaczy ograniczamy ilości wyburzeń budynków mieszkalnych. Dopiero w kolejnej kwestii sprawdzamy kwestie związane z terenami rolnymi, jako że zabudowa tutaj jest rozproszona, jest dużo budynków mieszkalnych. Ta linia proszę zobaczyć też względem i tego czarnego wariantu, i tego niebieskiego ona tak meandruje między budynkami, między tymi wzniesieniami, tymi osuwiskami. Starać się tak to zrobić, żeby jak najbardziej oddalić się od nieruchomości i nie wejść w kolizję z budynkiem. Będzie też ingerencję w tereny rolne, a ten fragment, który tutaj jest. Tak naprawdę to, co jest na południu, od mostu, to i tak ten teren jest zalewany, więc ja rozumiem, że jest uprawnione. Rolnie. Rozumiemy Panią. Natomiast

pod kątem, co stosujemy bardziej jako priorytetowe, chcieliśmy oddalić od tych nieruchomości względem tego czarnego trasowania. W tym przypadku.

Osoba z sali - dokładnie tylko, że mamy drogę powiatową, z góry mamy drogę gminną i jeszcze tu mamy pociąg i mamy prowadzić gospodarstwo rolne. A tyle się mówi teraz o ekologii, o zdrowym odżywianiu. I co wtedy? To że po prostu niszczy się rolę, no właśnie nic nie da robi.

Projektant - to jest na pewno do rozważenia. Uwaga do złożenia. Także tutaj prosimy o złożenie takiej uwagi i będą się projektanci odnosić.

Osoba z sali - bardzo proszę, od ulicy Świątnickiej do Olszowic taki fragment pokazać. Tutaj my powstać tunel. Taka jest propozycja i niech mi Pan powie, czy ci mieszkańcy, którzy będą pod tym tunelem, oni są do wysiedlenia?

Projektant - nie, nie przewidujemy.

Osoba z sali - na jakiej głębokości ten tunel ma się znajdować. Może to będzie kopane.

Projektant - 35 m.

Osoba z sali - czy daje Pan gwarancję, że nic nie stanie w czasie wykupywania tego tunelu?

Projektant - znaczy w tym momencie ja Panu gwarancji nie dam, bo to nie o to chodzi. Zaczynamy badania geologiczne, za chwilę zaczniemy od tego miejsca najpierw i będziemy sprawdzać, jakie tam są grunty i jaką technologię dobrać, tak, żeby te nieruchomości na górze zostały i żeby nie było sytuacji, że będą jakieś uszkodzenia budynku związane czy to z drganiem, czy to z naruszeniem fundamentów. Mamy trochę inną sytuację niż tą, która chociażby była medialnie dość znana, że kamienica w Łodzi się zawaliła, kamienica w Łodzi się zawaliła, bo był budynek stary, zaniedbany, a tarcza tunelu kopanego metodą mechaniczną przez tarcza TBM. W Łodzi było około 10 m poniżej fundamentów w Łodzi. Tutaj jesteśmy około 35, więc mamy tego nadpoziomu tego gruntu więcej nad tym terenem, więc i też obciążenia związane z budynkami, to znaczy budynki jednorodzinne względem kamienic są to są mniejsze oddziaływania na grunt, względem kamienic, dla budynków w tym przypadku będzie bezpieczniej niż w przypadku budowy tunelu w Łodzi. Miejmy nadzieję, nic się nie będzie działo, zaprojektujemy tak, żeby nic Pan nie odczuł, jeżeli Pan tam mieszka na górze.

Osoba z sali - to jedziemy dalej, nie Pan powiększy tutaj ten fragment tu niżej, tu mówi Pan, że tu będzie, tutaj będzie na polach. Taki wiadukt będzie wybudowany. Nikt mi Pan powie, jak te pale, będą tutaj one będą sadzone jak drzewka czy po prostu tu musi być wykonana droga, jakiś dojazd musi być? Jakoś to musi wyglądać.

Projektant - kwestię dowiązania dróg technologicznych. Jest to kolejny etap projektu do opracowania.

Osoba z sali - to niech Pan pokaże jako stan sytuacyjno- wysokościowy tutaj, w tym miejscu. Ale widzimy wysokości. Proszę pokazać.

Projektant - nie ma takiej możliwości w tym programie. No widać, jak jest ukształtowany teren, ale na mapie sytuacyjno-wysokościowych, na której przebiegają linie, widać, jaka jest różnica terenów. Jest bardzo duża.

Osoba z sali - jest niesamowicie duża różnica terenów. Pierwsza sprawa na dzień dzisiejszy. Jeśli tu już chyba Pana zaczepił, zaczepił jeden z osób. Tutaj jest, żeby Pan się przeszedł po tym terenie. Tam jest miejsce kultu niedaleko. No więcej od 39 od 40 roku. Tam się nic nie działo. Teraz tam nie można dojść. Wszystko zjechało, zostało tylko fragment kapliczka, została studnia, został tam jest ciek wodny i tam zresztą wypływa wiele cieków wodnych i to spływa. To jest to spływa do Głogoczówki i później płynie do Skawiny. Gdzie my, tak jak już kiedyś mówiliśmy, że tam jest studnia, bierzemy wodę, to jest 1 z cieków wodnych. Następna rzecz, ja sobie nie wyobrażam, to lasy, które tam będą mówić, że nie będą wycinane. Tam wszystko wyjedzie. No to niech mi Pan powie, ile od skrajnego toru trzeba wyciąć lasu, żeby było bezpiecznie dla pociągu?

Projektant - to zależy od ukształtowania terenu, jeżeli tutaj mamy rozwiązanie, że idziemy linią kolejową wyżej nad poziomem terenu, a tak jest zakładane, to jest to wyłącznie ten korytarz przeznaczony do przejęcia przez teren kolejowy. Tak, czyli to mamy ten pas około 10 m, jeżeli mamy tereny jakieś, tak jak tutaj mamy wykop na tym fragmencie im większy jest wykop, czyli linia idzie niżej, w tym ta zajętość terenu i wycinki są większe. W tym przypadku. To wszystko zależy od wysokości drzewa i to jest średnia. Średnia szerokość wynosi około 50 m od torów kolejowych. Rozporządzenie się zmieniło w tym zakresie 2 lata temu. Kiedyś było tak faktycznie, tak jak Pan mówi. Natomiast rozporządzenie zostało zmienione. Teraz nie ma obowiązku wycinania wszystkich drzew wzdłuż torów.

Osoba z sali - czyli tak jak mówimy, my mamy 15% naszych gmin, jest 15% terenów zalesionych, to nawet nie czy jeszcze dodatkowo te nie wiem 5%, bo akurat idziecie, faktycznie wszędzie, gdzie jest możliwość, teraz? No nie dość że między budynkami, pod budynkami, ale jeszcze to tereny zielone.

Projektant - Szanowny Panie, całą inwestycję będzie opiniował Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Jeśli uzna na wniosek własny lub stron postępowania którą, których wszyscy Państwo, których działki będą w tej procedurze uwzględnione, może nakazać nasadzenia kompensacyjne.

Osoba z sali - tak samo mam pytanie, bo tutaj akurat te tereny, to są też tereny Lasów Państwowych, czy Lasy Państwowe zostały poinformowane, że w tym terenie będą przechodziły, będzie przechodziła kolej.

Projektant - Lasy Państwowe są spółką Skarbu Państwa i zajmują się lasami. Kolej będziemy robić zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, tak jak jest zapisane w rozdziale 2b.

Osoba z sali - czyli bez ich zgody, możecie sobie przyjechać koleją przez lasy, tak.

Rzecznik prasowy PKP - projekt będzie uzgodniony z lasami. Dobrze, to nie chodzi o to, że bez ich zgody, bo jakby przepisy w tym momencie są takie, że ustawa o transporcie kolejowym i szczególne uwarunkowania związane z realizacją inwestycji kolejowych pozwalają inwestorowi zrealizować to, co Państwo mówią. Zgodnie z specustawą, czyli mogą coś zrealizować w danym terenie, ale muszą uzgodnić np. z Lasami Państwowymi kwestie np. dużych terenach leśnych, dojazdów przeciwpożarowych z lasami państw państwowymi, natomiast lasy państwowej to do zasady nie są stroną do uzgadniania dokumentacji w sensie stricte, że te drzewo można, a te drzewo nie jest to Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w tym przypadku.

Osoba z sali - dobrze, to niech Pan pokaże, że to ma satelitarną tutaj, tu jesteśmy na Królowej Polski łącznik, Króle Polski, Gajowa. Tutaj ma się zaczynać tunel, tak.

Projektant - te żółte fragmenty to są takie krótkie rozwiązania tunelowe, ten niebieskie fragmenty, to są ściany oporowe. Czyli tu tunel będzie otwarty. Tak, tu będzie punktowo otwarty, tak natomiast tu nie będzie nic wystawać ponad teren, bo to będzie około 12 m, poniżej terenu. Technologia wykonania wstępnie przyjęta to jest ściana szczelinowa wykonywana, czyli przyjeżdża. Maszyna wykonuje ścianę, wykonuje ścianę, z drugiej strony wykonuje ten strop żółty, a następnie wybiera od jednej i drugiej strony ziemię z tego wykopu, zabezpieczając. Jednocześnie te ściany, żeby się nie zapadły dość dobrze.

Osoba z sali - to teraz niech Pan pokaże mapę sytuacyjno- wysokościową. Tu Pan mówi, że jedziemy 15 m, w dół. Tu jest ponad 20 m w dół, poniżej tego terenu, nawet więcej poniżej tego terenu. Tutaj też się tereny osuwiskowy, to wszystko zjedzie, a później tutaj z góry, bo tutaj też jest bardzo wysoka góra, tu jest osiedle domów jednorodzinnych. Nie tylko to też wszystko zjedzie, ponieważ tu jest zlewisko tutaj z tej strony wszystko się zlewa tutaj, na południe, zrobicie tutaj tunel kolejny. To będzie wypływała woda, kolej, bo to będzie otwarte. Będziecie niby robić odwodnienia, ale to wszystko popłynie do Olszowic, bo zgodnie z nachyleniem terenu, bo tutaj jest tutaj się teren podnosi, tutaj to idzie gdzieś około 2%. Pewnie nie. To wszystko popłynie do Olszowic. Radzę Olszowicom większą dotację na straż pożarną, bo będziecie ratować ludzi przed, bo tam rozlewisko wód, tam jest najniżej położony chyba teren, a później dopiero idzie do na Kąty.

Projektant - uściślając Pana wypowiedź, kwestie hydrologiczne, to znaczy stosunki wodne panujące w tym terenie, które będą naruszone przez tą inwestycję kolejową, będą musiały zostać uporządkowane tak jak w stanie obecnym. To znaczy inwestycja nie może powodować tego, że zostaną pogorszone stosunki wodne. Na jakimś fragmencie. To również jest element tak wcześniej wspominaliśmy decyzji środowiskowej, jak również pozwoleń wodnoprawnych związanych z jakimiś korektami cieków czy wejścia. Tak jak w tym przypadku Pan mówi tutaj zlewnia, to będą proponowane rozwiązania techniczne, które spowodują to, żeby ta woda się zlewała tak się zlewa obecnie.

Osoba z sali - właśnie w tym miejscu, tu nie tylko nie tylko tu, jest ten ciek wodny, które tam wypływał, ale tu jest jeszcze kilka cieków wodnych, które się znajdują poniżej. Tak jest i teraz. Niech nam pokaże jeszcze raz tą mapę satelitarną. Teraz mam pytanie, bo tu jest taka dość duża działka, niech mi Pan powie, czy to będzie cała działka wykupiona? Czy tylko? Czy tylko ten fragment, który będzie rozwalony?

Projektant - to jest kwestia do ustalenia. Indywidualnie przyjęty będzie pas terenu przeznaczony pod wykup i w przypadku jakichś fragmentów działek, które pozostaną, które będą praktycznie nieużywalny. Powiedzmy, mamy tą działkę tutaj 198/3 jej północny fragment będzie nieużywalny. No bo jest bardzo mały. Ok ja tylko mówię, jak to wygląda, to są tzw. resztówki, które też mogą być przejmowane przez kolej. I tak tutaj rozmawialiśmy, przychodzą też mieszkańcy i pytają konkretny działki. My jesteśmy gotowi do rozmów i rozmawiają na temat tego, jak daną działkę zagospodarować, jaki część można przejąć, jaką część nie można przejąć.

Osoba z sali - widzi Pan to tutaj, tu był wykop? Tu była kanalizacja. Tu było okopane tylko na 2m. Zapraszam Pana tutaj, zobaczył Pan, jak tam się zaczynają drzewa kłaść. Kolejna rzecz, czyli mówi Pan, że nie wiadomo, czy to będzie wyburzenie, czy będziemy wykupieni? Tego Pan nie wie.

Projektant - czy nie mówimy o budynkach mieszkalnych, to nie mówimy tutaj o jakiś dodatkowych wykupach budynków mieszkalnych nie przewidujemy przy Królowej Polski żadnych wyburzeń budynków. Miejsca to zależy od technologii. Tak jak wspominałem, technologia ścian szczelinowych polega na tym, że przyjeżdża maszyna ciężarowa, która wykonuje wzdłuż. Nie tak jak widać, tutaj mamy 2 kreski, a wyłącza to oświetlenie będzie widać, mamy te 2 niebieskie kreski, przyjeżdża maszyna i wykonuje tą ścianę, tą ścianę wykonuje tą ścianę, tą ścianę, następnie zabudowuje między tymi ścianami tą przestrzeń i odtwarza drogę na górze, następnie od przodu i od tyłu wjeżdżają koparki, które wybierają ten grunt ze środka, jednocześnie wzmacniając te ściany, które tutaj się znajdują, te niebieskie jakimiś rozporami czy innymi elementami, które zapewnią im stabilność. Dla przykładu w mieście Krosno jest obecnie. Przetarg jest obecnie na budowę. Obniżenie linii kolejowej w centrum Krosna. Tamten pas zajętości to jest około 10 do 15 m. W takiej samej technologii, jaka tutaj jest, proponowano i tam nie ma czegoś takiego, że będą przejmowane nieruchomości 50 m w lewo czy w prawo, bo jest to ściśle centrum miasta i będzie to realizowane na tym terenie, na którym to jest w tym pasie tam 10, 15 m. Tutaj również może być podobnie. Mówimy tutaj o przejściu 1. Torem dobrze nie panu zmierza. Jaka to jest szerokość między tymi ścianami? Może do punktu odniesienia.

Osoba z sali - i to teraz niech Pan powie jeszcze, ile kolej linia kolejowa musi być od zabytku?

Projektant - ustawa o transporcie kolejowym nie określa, jak linia kolejowa być usytuowana, tylko jak inne obiekty budowlane mają być wobec niej usytuowane. Jeżeli są obiekty zabytkowe, zależy to od kategorii obiektu, do czego ona należy, jeżeli jest to obiekt wpisany

do rejestru zabytków, tak, jeżeli wyburzamy ten obiekt, ingerujemy w jego przestrzeń, tak jak chociażby nie dworek w Lusinie czy w Krzyszkowicach, co omijamy. To w tym wypadku wymaga to zgody od strony ministerstwa kultury, jeśli chodzi o kwestię gminnej ewidencji zabytków i jest to kwestia do ustalenia z gminą wspólnie z konserwatorem zabytków odnośnie danej nieruchomości danej działki. Czy tak jak w tym przypadku może chodzi panu pewnie o kapliczkę, która tam się znajduje?

Sylwia Jarosz UG - do gminnej ewidencji, w związku z tym, że tutaj Pan jako właściciel pisał, że to nie jest zabytek i chciał, żeby konserwator to wykreślił, ale wojewódzki konserwator się nie zgodził i pozostaje jako zabytek. Dziękuję.

Projektant - jeżeli zakresem inwestycji nie wejdziemy na tą działkę, a nie wejdziemy to Pana działka jest daleko od kolei to jest około 20 m do Pana działki.

Osoba z sali - ta działka jest cała, ale ja mówię o działce i wydzielonej na dom tutaj. A jeśli np. dojdzie do sytuacji, że w trakcie szczelinowania to nie jest takie lekkie, bo to jest nabijanie, to się tak wbija, bo wiem, jak to wygląda, to powstał niesamowite drganie. Jeśli coś w trakcie prac się stanie i będę musiał, na co mogę liczyć?

Projektant - znaczy nie mówimy o technologii, jakiegoś wbijania czy jakiegoś nie wiem. Za pomocą drgań wbijania tego tak. Wykonywanie szczelinowych polega na tym, że jest maszyna drążąca, która wprowadza mieszanekę bentonitu do tej dziury. Następnie w tej dziurze ta mieszanka betonu zapewnia tą sztywność tego fragmentu i jest to dość płynne, żeby ten grunt się nie osunął. Wkłada się tam zbrojenia, a następnie wypełnia się to już mieszaną betonową. Więc to jest troszkę inny rodzaj technologii, o których Pan mówi. Ścianki szczelinowe, takie wbijane, wibracyjne. To o tym o tej technologii nie rozmawiamy. w tej lokalizacji.

Rzecznik prasowy PKP - też warto powiedzieć, że w podobnej technologii była budowana realizowana trasa Łagiewnicka w Krakowie, tam przy sanktuariach i tam też na pewno z dużym namaszczeniem podchodzili do kwestii ochrony tych budynków.

Osoba z sali - dobrze więc jeszcze jedna rzecz odnośnie tego, że jak już mówię, że tutaj nie powinno nas w ogóle być. Do tego odnośnie tej po kolei dostałem pismo z Urzędu Marszałkowskiego, że mnie to nie dotyczy, bo to dotyczy Gminy Świątniki, Gminy Siepraw, Gminy Myślenice, Gminy Kraków. Dostałem to tydzień temu. I co ja mam zrobić? Państwo twierdzą, że to jest? No ja nie wiem, czy wy się nie możecie dogadać, nie wiem, o co chodzi. Kolejna rzecz mówicie Państwo kolej plus, na którym miejscu znajduje się Kraków- Myślenice pod względem kolei plus. Bo wiem, że inwestycje, które były dużo lepiej oceniane, wyleciały, ponieważ okazały się nieekonomiczne.

Rzecznik prasowy PKP - jest zakwalifikowana i jest realizowane. Po prostu jest w programie.

Osoba z sali - mam teraz jeszcze do samorządów, to mówił, że zresztą Pan nas obraził, że

dostaniemy po, że w Męcinie dostali powyżej 1 000 000 zł. Ja nie chcę tych pieniędzy. Jeśli Gmina Siepraw, Gmina Świątniki chcą tej kolei. Dobrze budujcie sobie tą kolej. Ja nie chcę pieniędzy. Dajcie mi taką działkę i dom, ja się przeprowadzę. Bardzo chętnie. Bo ja nie chcę kolejnych myśleń, myśleć o tym, jak mam budować dom, wszystkim się zajmować, nie chcę żadnych pieniędzy 2 000 000, 3 000 000, 4 000 000. Dajcie mi taką działkę skierowaną na południe, koło lasu z budynkiem wykończonym w takim standardzie. I nic nie chce.

Małgorzata Duży Burmistrz - ja może odpowiem do Pana, bo Pan patrzy na mnie, proszę pana, nikt mnie też nie pytał, jak ktoś zaprojektował i dzisiaj musi. Urząd Marszałkowski stał się inwestorem? Więc proszę, może dojdźcie do kto był nie wiem, pomysłodawcą tej kolej wie właściciowości.

Osoba z sali - i państwu podpisaliście petycję po tym, żeby budować kolej dla miejscowości Świątniki, Siepraw i tych innych miejscowości. Ja zwracam się teraz do Pana Wójta z Sieprawia. No jeśli rzeczywiście Pan mówi, że chcemy, to ja bym się, ubierał. Nie chcemy tej kolei, bo sam Pan mówi, że Pana mieszkańcy chcą tej kolei?

Tadeusz Pitala Wójt Sieprawia - proszę Pana myśmy wtedy zrealizowali, Urząd Marszałkowski zrealizował koncepcję, której była kolej przez Siepraw ta koncepcja, która kiedyś powstała. Myśmy nawet dołożyli pieniądze w wysokości 50 000, Świątniki też 50 000, Myślenice 100 000. Ta koncepcja została wykonana, nie Mogilany, nie wyłożyły, nie były. W tej pierwszej koncepcji. Ta koncepcja została wyrzucona do kosza.

Osoba z sali - tak, a w naszej petycji proszę Pana, petycji jest napisane, żebyśmy wrócili do początku.

Właśnie tu jest ten problem? Nie wiem. Państwo z firmy, która projektuje. Mówicie, że są osuwiska różne tereny, są plany które, które już opracowali Austriacy za czasów zaborów, że miała iść właśnie przez Świątniki, tam przez Siepraw miała iść tam kolej, nagle się nie da. Kuźwa jesteśmy w XXI wieku. Nie da się.

Ludzie budują w całej Europie. Przez albo tunel po 2 km 15 km da się tutaj jest osuwisko, tu się musimy odsunąć.

To jest coś nienormalnego wiemy, że na tym spotkaniu jest to spotkanie. Jest proszę Państwa na Internecie. Profesorowie z AGH z Politechniki mówili trzeba wybudować tam 1 drugi, trzeci tunel. Jest to możliwe. Zbudujmy to, a tu nagle jedziemy czy jak na gminę Mogilany, fajnie. Ja nie chcę mówić, że to jest kwestia polityczna, bo nie chcę tego mówić, ale wychodzimy na to, że to tak wygląda. To niestety tak wygląda. Bo wcześniejsza Rada Gminy nie uchwala bez problemu, że nie są interesantem w tej kwestii i uchwał podjęli. Ta uchwała, która obecnie została uchwalona. No to tak, jak Pan powiedział jeden z radnych gminy Mogilany, że to jest taki mały wytrych. Nie wiem, chcą nas po prostu urobić w coś. Co w ogóle nas nie powinno interesować. Ja sam nie wiem, co mam robić, czy ja mam do sądu teraz, bo dostałem pismo z Urzędu Marszałkowskiego, że to mnie nie dotyczy. Ale rujnujecie mi moje

wspomnienia, mnie marzenia i życie. I wszyscy się wszyscy umywają ręce, nikt nic nie wie.. Urząd Marszałkowski więc nie wiem, jak nie wiem. No właśnie, chcą ogrodzić swoje działki, chcą wyciąć drzewo, trzeba zgłosić do gminy, są przepływy dzikich zwierząt do lasu, tu nagle kurczy można kolej, budować, można lasy, wycinać wszystko. Jest fajnie. Zwierzyna jest niepotrzebna. Nic. Wszyscy narzekają, że Kraków jest zatrutowany przez obwarzanek Krakowa, gminy krakowskie. No to wycinajcie więc, że budujecie nam koleje, wszystko ludzie się wyprowadzają specjalnie z Krakowa, żeby mieć spokojne miejsca. Nam jest naprawdę niepotrzebna kolej, mamy Buków, jest bardzo blisko do Radziszowa. Tam jest zrzut beretem 20 minut piechotą z Radziszowa. Jak ktoś dobrze chodzi, to zajdzie do Radziszowa na piechotę potem do Skawiny też jest niedaleko z Mogilan samochodem, to jest 6 minut, 7 minut z Libertów do Siedzimy, rzut beretem to jest tak jak z Włosani. No nie wiem. Olszowice, Świątniki też bardzo blisko, no bardzo blisko, a my tu jesteśmy w stanie dojechać do Swoszowic do park drive w ciągu 5, 7 minut. My musimy jak przez zakopiankę, bo mamy alternatywę, mamy jeszcze alternatywne drogi, jak zaczną budować kolej, nie będziemy nic, zostaniemy tylko zakopianka.

Osoba z sali - dzień dobry, bardzo proszę o włączenie Zdrojowej, skrzyżowanie ze Stromą. To, co omawialiśmy na początku i chciałabym poprosić o odległość pomiędzy adresem Zdrojowa 122, a planowaną koleją. Proszę o mapę tą tak, to bardzo proszę 122 skrzyżowanie ze Stromą. To jest dom. Proszę o obliczenie tej odległości.

Projektant - 50 m, niecałe od budynku mieszkalnego.

Osoba z sali - teraz następna sprawa. Proszę troszeczkę odjechać, ja mogła Pan coś pokazać, czy to jest? Nie wiem, kiedy jest ta satelita, ale praktycznie ta działka nie istnieje w terenie, to jest moja działka, rzeka już jest przesunięta całkowicie do asfaltu. I teraz tak, jeśli wy swój pociąg pociągniecie w tą stronę, musicie wiedzieć, że działka za rzeką naprzeciwko mojej działki jest też sztucznie podniesiona następna działka przed tym domem, sztucznie podniesiona działka z zabudową z metalowym ogrodzeniem. Tamtego garażu. Tutaj nie ma ta sztucznie zbudowana, tu sztucznie zbudowane, tu sztucznie nasypane jak Państwo. Jaka technologię chcecie tutaj zaproponować, żeby to miało sens?

Projektant - adekwatną do warunków gruntowych.

Osoba z sali - jeśli mamy tak, że tam nie ma praktycznie gruntu, woda się usuwała, do rzeki nie ma, nie ma działki. Którędy Pan chce to puścić, do sąsiadów Pan powiedział, że to ma być 20 m, ale tej działki nie ma.

Projektant - uporządkowaniu tak naprawdę tego ciek w tym miejscu, uporządkowaniu na zasadzie nie jakiegoś nie wiem, wrzuceniu tego w jakiś wielki betonowy wykop, tylko zrobieniu tak, żeby nie zalewało żadnych nieruchomości, które się znajdują przy okazji przebudowy tego ciek na tym krótkim fragmencie razem z linią kolejową. Jeśli chodzi o trudne tereny gruntowe, są metody wzmocnień dotyczące wzmocnienia gruntu, wykonuje

się różnego rodzaju pale, kolumny, wymiany gruntu, wzmocnienia materacami, geostatykami i innymi elementami. Będzie to elementem projektu budowlanego, który będziemy opracowywać w kolejnym etapie. W tym momencie opracowujemy koncepcję. Po koncepcji rozpoczną się badania gruntowe, które określą, jakie tam są grunty, jaka jest woda gruntowa w konkretnych lokalizacjach, a następnie będzie dobierana konkretna technologia do wykonania w danej lokalizacji.

Osoba z sali – dobrze, co w sytuacji, kiedy Wody Polskie powiedzą nie możecie z tą rzeką robić nic, to teraz powiedzcie nam, pójdziecie za te domy, gdzie wtedy pójdziecie? Jeśli Wody Polskie powiedzą nie, bo mogą tak powiedzieć.

Projektant - powiem tak, procedura środowiskowa polega na tym, że inwestor przedstawia co najmniej 2 rozwiązania dotyczące danej inwestycji na przebieg projektowanym przebiegu do oceny w ramach w ramach decyzji środowiskowej wskazuje. Wariant preferowany jest też wariant alternatywny. Jeżeli Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie zdecyduje, że wybiera ten wariant preferowany przez inwestora, no to wtedy wydaje decyzję na ten wariant alternatywny.

Osoba z sali - to jaki jest wariant alternatywny dla tego odcinka.

Projektant - nie został jeszcze określony z uwagi na to, że nie rozpoczęliśmy procedury środowiskowej.

Osoba z sali - to kiedy możemy się spodziewać takiego wariantu alternatywnego? Proszę o termin.

Projektant - przyszły rok.

Osoba z sali - czyli przez 2 lata. Mamy żyć w niepewności, czy będzie to do zburzenia np. bo może być nasz dom czy sąsiada, bo wszystko może się przesunąć. To nie jest pewnik, który nam dzisiaj pokazujecie. To jest kreska na mapie.

Projektant - znaczy procedura, którą tutaj przyjmowaliśmy do trasowania. Na początku był ślad wyznaczony w korytarzu ze studium, tutaj z 2019. czy 2020 roku, ta czarna kreska. Ta czarna kreska znajduje się też w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy. W ramach tego zaproponowaliśmy trasowanie w śladzie zbliżonym do niego.

Osoba z sali- nie może iść tutaj tędy, tylko musi zahaczać tutaj o rzekę, musimy regulować rzekę, tu są bobry, tu są czaple, tu jest ostatnie środowisko, jakie mamy w Lusinie. Na początku linia miała iść tędy tutaj dlatego nie może iść tutaj górą. Proszę mi powiedzieć.

Projektant - ale jak to Pani chce budynki ominąć, to nie ma miejsca na ominięcie budynków.

Osoba z sali - inni mają bliżej i jednym można, a drugim nie, bo i jedni mają np. więcej głosów na papierze tak nie może być, bo wy równie dobrze mogliście tędy tą trasę poprowadzić i zachować cały ten bezcenny obszar, bo to są ostatnie takie obszary w Lusinie. Następna

sprawa. Czy zdajecie sobie Państwo sprawę, że tutaj są źródła siarki, czy dysponujecie jakąś analizą geologiczną czy z Instytutu Górnictwa? Czy nie wiem, jak to się dokładnie nazywa, która by wam w ogóle zezwalała, marzyć o jakiś wykopach, o jakiś takich różnych rzeczach tutaj, na tym terenie, proszę mi powiedzieć.

Projektant - zgodnie z przepisami jest to teren górniczy, będzie dokumentacja podlegała opiniowaniu. W urzędzie górniczym będą prowadzone badania geologiczne, które wykażą, czy faktycznie na trasie przebiegu znajdują się te źródła siarki.

Osoba z sali - jeszcze mam jedno pytanie. Proszę powiększyć Zdrojową, a Stromą. Tam był niedawno oddany nowy most do użytku. Wszyscy się cieszyli, wszyscy czekali na most, bardzo proszę o powiększenie. Czy linia ma przebiegać za mostem, czy przed mostem? Bo tego nie widzimy.

Projektant - ma Pani most tutaj, w tym miejscu między mostem a drogą powiatową.

Osoba z sali - tutaj są za tym garażem idzie, czyli na tych sztucznych nasypach, tak działka to też było bagno, które jest sztucznie nasypane. Ta działka nigdy nie miała takiego poziomu. Państwo tego nie wiecie, bo nie możecie tego wiedzieć, bo nie byliście nigdy w terenie.

Projektant - oczywiście, że byliśmy w terenie. Na drogach publicznych, byliśmy i nie wchodziliśmy do Państwa na działki, bo nam w tym momencie nie wolno. Będą geodeci prowadzić przygotowania dotyczące map do celów projektowych będą wtedy również wchodzić po tych działkach, które są prywatne.

Piotr Sawiec jestem radnym, ale w zasadzie też tak trochę cywilnie, bo para bo tak będziemy pewnie wywoływani przez Państwa. A propos petycji, mówić, że jest przeciwko kolei, jak się w nią wczyta, ona jest, nie jest przeciwko kolei, nie ma. Tam nie chcemy kolei, bo ja się też kierowałem tym i myślę, że wielu z nas przy konstruowaniu naszej rezolucji czy potem jakichkolwiek rozmowach. I mam też wrażenie, że bardzo wiele z tych rzeczy w petycji było uwzględnione. No bo Państwo też prosiliście, nie ma cofnięcia się do początku, rzeczywiście tego nie ma i to jest właśnie kolejna sprawa w ogóle. Czy to jest, na ile to jest realne, jednak pilnujemy tego, pracuje zespół, pewne elementy w petycji zostały uwzględnione m.in. oszczędzanie budynków, część rzeczy w tej petycji było uwzględniane. Składane przez Państwa uwagi, są uwzględniane. Natomiast słysząc Państwa, którzy są przeciwko, jak najbardziej widzimy te osoby. Natomiast też trudno powiedzieć, że gmina nie jest przeciwko kolei, to może tylko też takie pewne zdanie i apropos jeszcze terenów mieszkaniowych czy w ogóle zabudowania, które będzie czy nawet odśnieżania zakopianki. A to nie chodzi o to, żeby ludzie zakopianki zjeżdżali do kolei, tylko, żeby nie musieli na nią wyjeżdżać ci, którzy będą mieszkali w ogóle w naszych gminach czy w Świątnikach, czy po kolei na trasie kolei po prostu jechali do kolejki, nie, nie wjeżdżali na zakopiankę. To jest odciążanie. I apropos zabudowy gminy będziemy. Jesteśmy w trakcie procedowania planów miejscowych studium jest uwolnionych bardzo dużo, naprawdę będzie ich dużo. To nie jest tak, że to są pojedyncze

działki, to mówimy o dziesiątkach hektarów, które puszcza i ta gmina zacznie się zabudowywać na podstawie tego, bo my po prostu musimy to studium odzwierciedlić. To są dziesiątki hektarów terenów zabudowy nowych, w tej chwili osiedla powstają, powstają następne, zanim ta kolej w ogóle powstanie. Ale wie pan zgadza się? Wszystko tak natomiast przepisy są takie, że jeżeli my, uchwalając te plany, musimy odzwierciedlać studium, studium jest uchwalone, nie mamy na to wpływu, nie możemy np. nie dać. Jeśli jest działka budowlana, nie możemy nie dać jako budowlana, ona po prostu tam musi być i to że albo go nie uchwalimy w ogóle tego planu, czyli go wykluczymy albo po prostu uchwalimy, tak jak studium nakazuje. Woda jest słabo z wodą. Problem z kanalizacją, problem z drogami, zgadzam się, ale, ale to jest fakt, i on w najbliższych latach po prostu będzie. Ale to są zupełnie niezależne rzeczy. Kolej nie jest finansowane przez nas, natomiast, jeśli w ogóle będą park drive, to one będą inwestycje za 4 lata, a za 6 lat, bo to będzie dopiero ten etap, więc postaramy się zrobić jak najwięcej do tego czasu. Natomiast wtedy no będzie się rzeczywiście trzeba martwić, jakie będą problem. Państwo pytać o programy na finansowania, jakie będą za 6 lat? No faktycznie, trudno jest to powiedzieć, ale na pewno się będziemy. Jeśli będziemy wtedy jeszcze mieli jaką możliwość, to będziemy się nie starać. Na pewno myślę, że Urząd Gminy, że Urząd Gminy również zresztą przy okazji też jeżeli Pani Burmistrz Świątnik też wspomniała o wożeniu mieszkańców Świątnik do nas, to jak rozumiem, też możemy jakoś liczyć na wspólny, może budowę takich parkingów, jeśli będzie taka konieczność. Zakładając, żeby powstały. Zresztą lokalizacja też została zmieniona tak zgodnie z tym, co jest. Petycji po to, żeby była bliżej odpowiednich dróg dojazdowych, więc jeżeli będziemy mogli liczyć na współpracę z sąsiednimi gminami, to też łatwiej tam będzie to wszystko sobie zrobić. I też pytanie jeszcze do państwa, bo mówicie, że kolej w gminie nie czy w ogóle jesteście? Na tym etapie? Jest cokolwiek do zablokowania? Czy to już tak zaawansowany etap? No bo no właśnie w tym sensie idzie specustawa. Jeśli ktoś się uprze i to mu specustawę robi, to po prostu ją robi. To po prostu ją robi. Więc pytanie czy jest to, czy w ogóle jest na tym etapie do zablokowania? To pytanie do państwa z PKP, bo to jest inna ta sprawa. Znowu padło pytanie na jednym z zebrań czy kolej albo S7. Nie wiem, czy państwo macie dzisiaj w tematy ze ST, teraz są. 3 do przedstawienia nie 8. Działam, działamy z kolegami w tym temacie. Te idących przez gminę uznawane są najbardziej opłacalne z różnych względów kosztowym oraz najbardziej odciążające zakopiankę. Nie wiemy, co będzie przedstawione na początku 2020. Naprawdę nie wiemy, a oni mogą już to robić. specustawą? Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oni to po prostu mogą zrobić i to się da zrobić po prostu specustawą. Ale to my nie mamy na to wpływu. Nie w związku z tym znowu pytanie jeżeli jest, jeśli uwolnimy kolej? Tak, jeśli to w ogóle realne? Oczywiście, no bo Państwo twierdzą, że tak słucham? No oni mają swoje problemy? Nie to w tym momencie nam to realnie grozi. I to już nie będzie pas dziesięcino metrowy. Ja nie straszę, ja mówię, nie wiem, to tylko przypuszczamy pewne rzeczy, nie w związku z tym, skąd taka padło. Coś takiego, że kolej albo S7, bo to ktoś z państwa przynajmniej tak. Takie są doniesienia, że ktoś na ten temat coś wie w ogóle Pan sztachetka czy Pani Poseł?

Dorota Marek Poseł - w mojej opinii kolej i inwestycja kolejowa inwestycja drogowa są to dwie różne inwestycje. Jesteśmy w tej chwili przy budowie kolei lub nie budowie lub nie wybudowaniu kolei, czyli nie doprowadzeniu do tej inwestycji. I może skupmy się na tym, a nie siejemy kolejnych niepewności. S7 jest uzgadniana albo była uzgadniana i nie jest żadną tajemnicą. Natomiast o kolei słyszymy tutaj już nie wiem, którą i kolejną, wersja jeszcze, żeby zburzyć ten piękny plan, to powiem, że jeszcze kolej miała przebiegać od Myślenic przez Skawinę, przez Radziszów. I tam te koszty inwestycji też są najniższe. Dokładnie tak jak.

Nie wiem, ile jest jeszcze osób. Nie ukrywam, że oczywiście nie chcę ponaglać, natomiast szanując wszystkich. Zbliżamy się do godziny 21. ja jutro, wcześniej rano, niestety muszę polecieć do Warszawy, bo jestem w komisji finansów, jest sytuacja popowodziowa i muszę tam być. I jeżeli nie wiem, mam nadzieję, że zbliżamy się do końca, bo ja mam też swoje przemyślenia i też informacje, z którymi chciałabym się państwem podzielić. Więc nie wiem, ile jest jeszcze głosów w dyskusji, ale prosiłabym, jeżeli możecie. Krótko rzeczowo. Proszę, nie straszmy się nawzajem, bo my tu przyszliśmy porozmawiać, a nie szukać kolejnych niepotrzebnych punktów zaczepienia. Do niepotrzebnych, wzajemnych animozji i wzajemnych jakiś kontrowersji i skończmy już też dyskusję w temacie, jak Świątniki sobie chcą, to niech sobie wezmą, bo dobrze wiemy, że jeżeli mówicie tutaj też o braku kanalizacji, jeżeli sąsiad X chce kanalizację, a sąsiad i już ma i nie przepuści przez swoją działkę, to ich sąsiad z jej nie będzie miał i może na tym zakończę. I proszę, wróćmy do merytorycznych wypowiedzi.

Osoba z sali - dzień dobry Państwu, jakby mógł prosić o powiększenie tam, gdzie jest Włosań i ten długi, taki ładny, fajny, co nam leci o nie tam, gdzie leci przez Włosań tutaj. A przepraszam najmocniej jeszcze troszeczkę w dół. Jakby Pan pomniejszył mapę? Nie, nie o tak i pomniejszyć? Poproszę to powiększyć inaczej, może też nie zrozumieliśmy się o dobra wystarczy. Ja mam takie zapytanie, jakie są parametry techniczne takiego tunelu średnicy.

Aha, jaki przekrój, no 9 m 10. Ciężko mi w tym momencie powiedzieć. Tunel jednotorowy, w każdym razie ja powiem tak, Panowie nas chcecie wprowadzić XXII wiek, ja bym chciał użyć w takim kraju, gdzie zbudują coś takiego jak 2 50 m, 50 200 tunele. Ale to jak patrzeć na to, że ma tym jeździć 6,5 tys. ludzi bliżej przepraszam 6, 5 tys. ludzi dziennie. W 2040 roku to to jest lokalna linia kolejowa, taka jak dla mnie i nikt nie wybuduje tych tuneli, bo ja drodzy panowie w to nie wierzę. Tutaj wszędzie się skończy nasypami, bo się przy badaniach geologicznych okaże, że to tamto wanto koszty i nie będzie tego i wrzucicie nam przez środek miejscowości na nasypach linię kolejową. Na ile panowie pokażecie teraz tutaj na mapie? Nie wiem, z jakich względów zostanie to przepchnięte. Na ile to się po badaniach może zmienić i zamiast tunelu będziemy mieć nasyp.

Czyli nie mówimy o rozwiązaniach nasypowych. Przy 3 5 m, różnicy wysokości. Przecież to jest kilkupiętrowy blok no nikt nie będzie. Ale 1,5, miesiąca temu Panowie przedstawiliście nasypy, wyburzenia i nasypy.

Projektant - rozmawialiśmy wtedy o rozwiązaniu, że przechodzimy 10 m pod ulicą Świątnicką, nie 35. Zeszliśmy dużo niżej dzięki temu mamy też miejsce na zrobienie tutaj przystanku i zmniejszamy ingerencję w zabudowę na tym terenie. Dzięki temu.

Osoba z sali - zmniejszyliscie Panowie ingerencję. Bardzo ładnie wrzuciliście przystanek kolejowy w fantastyczne kielbasa dla psa. Super tylko kto będzie płacił odszkodowania za zmiany warunków wodnych? Bo ludzie mają studnie i ta woda ucieknie? Kto będzie płacił za piękniejące budynki zjeżdżające? Ja mam wybudowany dom tutaj, w okolicach, miałem opinię, jak mi geodeta, to tam i projektant, i opinie, i sprawdza ten mi powiedział tak. Masz pan 2,5 m ziemi, a potem li tą skałę, jak się pan przebije przez 2 pół metra i woda wejdzie pod tą skałę, to poza tą ziemią zjedziesz na dół z całą chałupą. Nie panowie, wchodzie 35 m, 250 m tunel. Potem robicie tu kolejne to, co pan zwrócił uwagę i cały to wszystko odetniecie. Podstawy tego. I kto zapłaci, kolej zapłaci. Do gminy się zwrócimy. Panie dyrektorze, no odważna decyzja, kto będzie ludziom płacił, bo skoro banki padają teraz na kredytach frankowych padły, teraz się mówi o tym, że padną w wyborach. No to zmieni się też czas, że ludzie się upomną od odszkodowania od kolei za chałupy za te szkody. Panowie jesteście młodymi inżynierami w fantastycznie, to projekcja projektowa czy technologicznie naprawdę mi się podoba. Ja bym chciał żyć w takim kraju, gdzie to będzie, tylko kto to uwzględni, że te domy pojadą. Dlaczego? Bo ja ciągle nie rozumiem. Tu mamy zabudowane gęsto, tu ludzie są, a tu mamy kreskę namalowaną taką tu tunelów nie ma, nie da się tu bez kulanej nogą nie mieszka. No przepraszam, tu ludzie mieszkają najmocniej Państwa, ale generalnie dużo bardziej zaludniony teren.

Osoba z sali - to rozwiązanie, które pan tutaj widzi, które było w ramach wstępnego studium. Projekt proponowane to jest 900 metrowy tunel, tunel miał wychodzić w środku tego terenu, zagrożonego ruchowymi tutaj, a tutaj kończyć się w środku tej Doliny na zlocie 3 cieków, które tutaj wypływają, tu są czynne. Osuwiska. Dlaczego to nie zbudował? Bo ten teren się osuwa? Ta droga się usunęła. Tak w 2010- 12. Jakoś tam nie znam.

Projektant - bo nie było odwodnienia. Teraz już jest zrobione i trzyma się. To są kwestie, które uwzględniamy bezpieczeństwo mieszkańców, którzy się tutaj znajdują, ale w tym tej części, która tutaj znajduje, również będziemy uwzględniać bezpieczeństwo mieszkańców. To nie chodzi o to, żeby to wykonać, tak, żeby potem dom, który tam pan ma zjechał, bo kolej coś zbuduje. Będziemy stosować takie technologie, które pozwolą na zachowanie budynków w ich niezmienionym stanie, jeśli chodzi o kwestię studni i zapewnienia dostępu do wody. Jeżeli gdzieś będą jakieś studnie przecięte przez inwestycję kolejową, to obowiązki inwestora będzie albo wybudować nową studnię, albo doprowadzić wodociąg, bo nie może być tak, że mieszkaniac nieważne, czy to jest rzeka, czy to jest środowisko, czy to są jakieś zwierzęta, czy to są jakieś drzewa, czy koniec końców najważniejszy aspekt, czyli ludzie, którzy tu mieszkają. Nie chodzi o to, że ta inwestycja ma wszystko pogorszyć i nie może wszystkiego pogorszyć, bo no po prostu nie do. Dostaliśmy decyzji środowiskowe, jakbyśmy wszystko zniszczyli na tym terenie?

Osoba z sali - to nie jest tak, że Panowie zapłacicie za studnie, które tu przetniecie, bo tam przetniecie i ten te wody, które są tu podziemne, są połączone. Jak wiem, zabierzecie tu to tu nie będzie, po prostu woda zjedzie nagle w dół. Ja, żeby wam to udowodnić, to spędza w sądzie 67 lat, bo nikt mi tego nie przyzna. Jak ja przejdę? Powiem, że miałem wodę w studni, a teraz nie mam tak będę musiał pójść do sądu, tylko jak się Panowie nie boicie w kolei? Bo to pytanie do pana dyrektora, że będą takie roszczenia odszkodowawcze, jak pan wójt się nie boi, że no de facto godzić na przebieg linii kolejowej przez miejscowość przez środek przecinamy, normalnie przecinamy. Jak pan mówi, tutaj macie nasypy, góra, dług, ileś kilometrów rozumiem, ile jest dłuższa ta trasa, ten łuk w stosunku do tego prostego.

Projektant - cała linia kolejowa ma 23 km, tak w pierwotnym trasowaniu miała 22 km 200 m.

Osoba z sali - ale tu Pan mówi o całej? Ja się pytam o ten fragment od dołu, jak się rozchodzi i tu u gór, jak się zjeżdża?

Projektant - mówię, to może być około kilometra, ciężko w tym momencie dokładnie określić.

Osoba z sali - czyli ludzie tyle, no to przecież tory za darmo nie są. To, jak to się bardziej opłaca, tędy puścić niż tamtędy, nawet robiąc tunel.

Projektant - jako firma dostaliśmy za zadanie zaprojektować ten fragment z uwzględnieniem warunków technicznych, warunków lokalnych i wszystkich uwarunkowań oraz przede wszystkim bezpieczeństwa mieszkańców, którzy mieszkają w tym trudnym terenie. Ten wariant, który tu jest po prawej, ten korytarzowy ze wstępnego studium. On nie został rozpoznany tak dokładnie, jak będzie to rozpoznanie prowadzone na etapie dokumentacji projektowej, nie sprawdzono, że jest teren zagrożony ruchami masowymi i zaprojektowano tam wylot tunelu, po czym przejście przez kolejne wzniesienie z osuwiskiem. Stąd też propozycja przetrasowania, która jest w tym momencie państwu przedstawiana, to jest propozycja przeprowadzenia tego w jakiś sposób, który umożliwi na tyle, żeby to bezpieczeństwo nie było pogorszone i żeby udało się to zrobić bez jakichś zniszczeń u państwa w domach.

Osoba z sali - tak, ja wierzę, że Pana intencją są jak najlepsze, czyli moje pytanie ostatnio może, to rozumiem, że Panowie po wstępnym zapoznaniu się, zobaczeniu tu na mapkach tych wyrysowanych linii itd. podjęliście decyzję, że robicie łuk?

Projektant - my nie podejmujemy decyzji, to nie o to chodzi, to jest kwestia jest taka, że ta czarna trasa, tak, to było rozwiązanie studialne, tak ono było przygotowane. Prawdopodobnie w aspekcie takim nie ma zabudowy trasujemy linię kolejową, ale tam nie ma zabudowy, dlaczego? Bo tam teren jest osuwiskowy, tam teren jest zagrożony ruchami masowymi, tam są inne problemy czy uwarunkowania wysokościowe, które tam występują.

Osoba z sali - to się Pan ze mną założy, bo ja się z Panem założę o stowę, że za chwilę tu będą

tereny budowlane i da się wybudować, da się wybudować jedno osiedle, drugie, trzecie, bo jestem gotowy się z Panem o to założyć, bo troszeczkę na tym świecie żyje życie. Znam i dla mnie to jest absurd, ale Pan powiedział, że ktoś z was podjął decyzję. Mieliście narysowaną czarną kreskę, poszli się w teren któryś z Panów czy któryś z Panów kolegów podjął decyzję. Tędy się nie da i musimy łukiem poprowadzić, bo to jest taka Urząd Marszałkowski, a nagle się zmieniło? Ktoś podjął decyzję? No Pana Wójta nie podejrzewam. Panowie, nie będzie taniej nie będzie, bo odetniecie masie ludzi wodę i poruszyacie nasze domy i one po prostu pojadą. Ja mam linię zabudowy, gmina robiła studium zagospodarowania, jest plan przestrzenny, tutaj linia zabudowy na różnych tam działkach się odcina, mniej więcej tu dalej są teren rolne. Nie wolno budować, bo jedzie, a Panowie wrzucicie tam głęboką inwestycję? No Pan dobrze zapytał. Drogi technicznej, w której jeszcze ingerują teren, to naprawdę zacznie jeździć i ten problem tu na tym terenie, że tam się będzie usuwać. Góra, gdzie nic nie ma, to jest mały pikuś, bo tu zresztą domy jeździć. Ale to nie ta góra, to tutaj zabudowania, które są na górze, na Świątnickiej, zjadą razem z tym wzniesieniem. Tak, a to, co Pan mówi, dlaczego są tereny rolnicze? No bo teren zjeżdża natomiast jakby przy dużych inwestycjach dysponuje się technologiami, nikt nie wzmacnia gruntu pod uprawę roli. Prawda, nikt nie wymienia gruntu, nie wstawia kolumnie, zabezpiecza tego terenu. W jakiś sposób to jest inny troszkę charakter inwestycji pod budowę domu jednorodzinnego też nikt nie buduje na 30 metrowych palach w głąb ziemi. Domów jednorodzinnych, tak no tak jak Pan powiedział geolog powiedział widzisz Pan 2,5 m, wpuścisz nam Pan wodę i powiesz Pan na dół, a Panowie jadą 35 m, przeciętnie wszystko. I uruchomicie naprawdę na dole cały proces, tam jest po prostu bagnisko, a wy to wszystko zrobicie, pobijacie pale itd. wam się będzie zgadzało, na papierach wam się zgodzi, ale będzie wielki problem dla ludzi, dla miasta, znaczy dla miejscowości całej i naprawdę na co komu tutaj z nas znaczy. Jak już macie zrobić, to zróbcie na przystanek nie chociaż tyle, ale co ja mam tutaj się robić. Przystanek dla całej strony ludzie będą zjeżdżać, a co mnie? Oni mają swój dojazd? 6, 5 tys. ludzi to jest nic, to jest 4 000 samochodów. To jest 160 osób w jednym pociągu, który będzie co pół godziny zasuwał pusty. A tak naprawdę pojadą rano i pojadą po południu, ta kolej tutaj nie ma kompletnie sensu.

Osoba z sali - ja mam tylko jeszcze krótkie pytanie techniczne? Jakie formy zabezpieczenia akustycznego Państwo przewidujecie? No bo np. jeśli w miejscowości Konary zbliżacie się Państwo tak do ulicy Malinowej, w ogóle do zabudowań, to jak planujecie Państwo to odciąć akustycznie od kolei? No bo wiadomo, że jednak jest słyszalna w promieniu kilkuset metrów, często.

Projektant - znaczy, jeśli chodzi o zabezpieczenia akustyczne, będzie prowadzona analiza, analiza akustyczna dotycząca rozchodzenia się hałasu. Projektowanej linii kolejowej i będą proponowane środki zaradcze, które będą powodowały to, że nie można dla okolicznych zabudowań, które są mieszkalnych, spowodować obniżenia poniżej normy hałasu, określone w rozporządzeniu ministra. Czyli to jest 65 decybeli w ciągu dnia 56 w nocy dla terenów zabudowy mieszkalnej w tym przypadku, czyli jeżeli w ramach analiz akustycznych ten

pociąg będzie emitował więcej hałasu na styku z budynkiem, który np. znajduje się na końcu Malinowej, to w ramach projektu zostanie zaprojektowany na tym fragmencie od strony budynków ekran akustyczny bądź inne rozwiązanie, które pozwoli na ochronę akustyczną tego terenu. I teraz ta analiza akustyczna przygotowana w ramach dokumentacji, będzie podlegać opiniowaniu w procedurze decyzji środowiskowej, gdzie również Państwo mogą zgłaszać ewentualne uwagi dotyczące lokalizacji konkretnych ekranów kolejnym etapem po wykonaniu inwestycji już po wybudowaniu. Jeżeli będą jakieś miejsca sporne, gdzie nie brakło 1 decybel. W analizach będzie prowadzona analiza, która będzie polegała na tym, że będą badane, jaki jest faktycznie hałas. Realizacji tej inwestycji. Inwestor będzie zobowiązany w ramach decyzji środowiskowej na ewentualne dobudowanie ekranów czy do projektowanie innych rozwiązań pozwalających na wyciszenie tego pociągu. Są rozwiązania np. tłumikoszynowych czyni są obudowywane takimi gumowymi elementami są takie niskie ekrany akustyczne tuż przy torach są wały ziemne, czasem proponowane. Zależy to konkretnie od lokalizacji. No wiadomo domyślnie projektuje się ekrany akustyczne, prawdopodobnie może tu być również ekran, w tym momencie tego nie powiemy. Będzie to w ramach decyzji środowiskowej wniosku o wydanie decyzji środowiskowej będzie taka informacja w tym wniosku zawarta.

Osoba z sali – rozumiem, czyli w gminie wiejskiej będziemy mieć teraz maksymalne dopuszczalne prawnie normy hałasu i po prostu nie mieć obniżony standard życia. I to jest okej wszystko tak dobrze. Jeszcze jedno pytanie. Proszę mi powiedzieć, że skoro się pojawiły nowe tunele, na mapie pojawiły się nowe wiadukty. Wszystko pięknie, wspaniale. O ile to zwiększyło koszt inwestycji i o ile ta inwestycja jest coraz mniej opłacalna. No, bo pokazywaliście państwo to jako opłacalny wariant, finansowo aspekt ekonomiczny był podobno niezmiernie ważny, a teraz nie uważam, żeby to była ekonomicznie uzasadniona inwestycja.

Projektant - koszty budowy tego przetrasowanego wariantu są podobne, bo zmniejszyła się znacznie ilość robót ziemnych. Obiektów jest trochę więcej, a szczegółowa wycena będzie przygotowywana na etapie projektu wykonawczego i przygotowania kosztorysu.

Osoba z sali - pytanie dzień dobry do tej mapy. Tutaj właśnie do tego miejsca chciałem zapytać, czyli teraz te tory będą szły od której strony rzeki, to znaczy rzeka będzie szła tu i tory są z tej strony. Czy jak to wygląda właśnie? Bo tak na tej mapie można znaczy.

Projektant - założenie jest takie, żeby było prowadzona na prawo od Krzywicy. Czyli na tym na tym wzniesieniu, które tutaj się znajduje, może wyłączę jeszcze te ulice. Tak jak tu widać, tutaj mamy Krzywice. Wcześniej szliśmy stroną zachodnią między budynkami a rzeczką, a teraz idziemy stroną wschodnią. Przybliżymy się do tej rzeki na tyle, na ile się da. Zaprojektujemy tutaj taki mur oporowy. Na tym murze oporowym będzie można np. zlokalizować ekrany akustyczne w celu ochrony przed hałasem. Ale jest po stronie wschodniej wcześniej była po stronie zachodniej, tu widać ten ciek. Tutaj jeszcze mam takie

pytanie, bo nie wiem, czy Państwo się orientujecie. Na wniosek, to było na wniosek mieszkańców i na wniosek gminy zgłaszane.

Osoba z sali - no ja rozumiem, mam jeszcze pytanie, bo tutaj mówimy, że właśnie mam kolejną pomoc itd. przyznam się szczerze, że przebieg tej kolei tutaj przez Konary. Dla mnie to jest kompletny bezsens, dlatego że my i tak musimy, my z tego nie będziemy korzystać, że tutaj biegnie ta kolej, a jeszcze chcę Państwu powiedzieć, że tu biegnie droga przez las, gdzie dzieci z naszych okolic bezpośrednio chodzą do szkoły.

Projektant - no i taki postulat był zgłoszony na spotkanie grupy roboczej zostało uwzględnione tutaj zapewnienie połączenia tego drogowego w sensie nie będziemy tam odcinać czy blokować przejazdu, będzie zapewniony przejazd, tak jak to, co wspominałem. Wcześniej będzie przejazd dwupoziomowy, linia kolejowa będzie nad tą drogą poprowadzona.

Osoba z sali - ok rozumiem dobrze, a moje pytanie brzmi dlaczego w ogóle musi być tędy? Ja wiem, że to jest głupie pytanie, rozumiem, że Państwo siedzicie nad tym projektem, analizujecie to stwierdzenie, że to jest najlepsze, czy nie ma rzeczywiście innych dróg, które idą bardziej prostym torem nie zahacza o tyle, że tak powiem. Mieszkańców, których domy naprawdę są zagrożone. Czy naprawdę jest to potrzebne? Aż taki łuk, który biegnie przez te Konary, gdzie tak naprawdę, no mała miejscowość. Ludzie będą mieć cięższe życie, większy hałas.

Projektant - zagrożone domem, tutaj inne rozwiązania, ciężko było przejść na wprost przez domy, no to też nie o to chodzi? No kwestie trasowania tak dostaliśmy, to wstępne studium, planistyczno- prognostyczne. Czego zaproponowaliśmy korekty względem tego rozwiązania, dlaczego wybrano taki czarny wariant. Nie wiem, ciężko mi ocenić. Dostaliśmy zadanie zaprojektować w śladzie zbliżonym do tego, no jakby nie nam oceniać, dlaczego nie w tej gminie, a w innej, tylko w tym śladzie w tym korytarzu.

Tak jak wcześniej mówiłem, było wstępne studium planistyczno-prognostyczne, czyli ta czarna linia na etapie składania wniosku do programu kolej plus i że procedowania tego wniosku. No i teraz jesteśmy na etapie przygotowania dokumentacji projektowej, wstępnym etapie, przygotowujemy koncepcję i tutaj Panowie, tak jak próbują tłumaczyć, uszczegóławiają tą czarną linię w oparciu o warunki techniczne terenowe zostaną, a także w oparciu o Państwa uwagi już po tej pierwszej serii spotkań.

Osoba z sali - jeśli można teraz chciałabym tutaj kilka rzeczy też naprostować, może wytłumaczyć Państwu tak się składa. Rzecz tam dokument za dokumentem. Odkąd w ogóle jest ta afera z tą koleją, także myślę, że może kilka rzeczy uda się tutaj naprostować. Przede wszystkim przepraszam Pani Poseł, ale ja wrócę do tego tematu. Świątnik, bo padło tutaj hasło Pani Burmistrz powiedziała, że Świątniki nie wiedziały o tej tak Pani nie wiedziała. W tej chwili mam tutaj na telefonie umowy z 2019 roku umowa. To jest tak porozumienie tak

w sprawie koncepcji tak pierwszej koncepcji na temat tej kolei, to jest umowa między Świątnikami, miastem Kraków, Sieprawiem, Myślenicami i są tutaj podpisy Pana Majchrowskiego, Pana Szlachetki, Pani Burmistrz Duży i Pana Wójta Gminy Siepraw Tadeusza Pitali.

Małgorzata Duży Burmistrz – to ja muszę Pani odpowiedzieć. Myśmy to porozumienie, to ja zostałam burmistrzem w 2018 roku i porozumienie było już podpisane. To było tylko jak a kontynuacja jest urzędu, więc jako że już trwało porozumienie podpisane przez Pana Słomkę, niestety też byłam do tego zaproszona i kontynuacja, bo już projekt trwał. Tej koncepcji, o której mówił tutaj natomiast co się później z tym zdarzyło, nie wiemy.

Osoba z sali - naprawdę tak i tutaj właśnie dochodzimy do clou całego problemu, do klucza. Tak, co się później stało, ponieważ ta koncepcja została w pewnym momencie tak jakby zarzucona przez urząd Marszałkowski i urząd Marszałkowski zlecił nowe studium, które było opracowane w 2022 roku. Bodajże i teraz tak wracamy do tego pisma, o którym tu mówił sąsiad mój pismo, które dostajemy od miesiąca mieszkańcy Gminy Mogilany z Urzędu Marszałkowskiego. Ja Państwu zacytuję obecnie realizowane, projekt jest kontynuacją przedsięwzięcia uprzednio realizowanego przez województwo małopolskie, gminy Kraków, Świątniki Górne, Siepraw oraz Myślenice, które już w roku 2019 udzieliły zamówienia na opracowanie koncepcji z elementami studium wykonalności. I tu jest jeden wielki chaos czy to jest wina Świątnik, czy to jest wina Mogilan? Nie wiem, po prostu bardzo, bardzo jest mi przykro, że nie ma tutaj nikogo z Urzędu Marszałkowskiego, żeby ktoś nam to raz, a solidnie wytłumaczył, co tu się, co tu się dzieje? Bo my, mieszkańcy Mogilan, teraz jesteśmy postawieni pod ścianą, to nasze domy, nasze działki będą zagrożone. Wiadomo, może Świątniki będą korzystały, może Siepraw będzie korzystał, ale to idzie naszym kosztem. Przepraszam, ale taka jest prawda, taka jest prawda, to jest jedna kwestia, druga kwestia wróć do tego finansowania. Na barkach gminnych będzie leżał obowiązek wykupienia terenów pod parkingi, budowę tych parkingów park drive, rozbudowa utrzymania tej infrastruktury około przystankowej w Gminie Mogilany mamy 3 przystanki. Także kwota musi być pomnożona razy 3 ile może kosztować. Ja nie wiem, nie znam się, ile może kosztować taki 1. Park drive? No ja myślę, że nie wiem, ile. 5, 10 000 000. Ja tylko wyczytałam informację, że budowa 1 miejsca postojowego na park drive to jest kwota między 20, 50 000 zł, tak przynajmniej Internetu mówią przysłowioowo mówiąc, więc teraz tak, jeśli to będzie kwota, powiedzmy nie wiem 7, 8 000 000. No to razy 3. To już jest konkretna, konkretne pieniądze. Jeśli Gmina Mogilany nie znajdzie finansowania zewnętrznego, na to, to będziemy za przeproszeniem utopieni, utopieni. Wszyscy mamy w pamięci, co się działo z gimnazjum, co, ile lat. To było spłacane, czy dalej jest spłacane? W jakim stopniu to zablokowało w ogóle kolejne inwestycje? Także uważam, że kwestia finansowania tutaj przez Gminę Mogilany jest naprawdę kluczowa. My potrzebujemy mieszkańców, potrzebują mieć analizy, my potrzebujemy mieć finanse, żeby wiedzieć, na czym w ogóle stoimy. Tak kolejna sprawa, jeśli chodzi o to pytanie, które tutaj się cały czas przewija? Dlaczego ta kolej została

zepchnięta na teren naszej gminy? Ja wiem, że to już jest wałkowane w kółko i w kółko autorem nowej trasy, czyli tej trasy przez konary, tej jeszcze czarnej trasy, jest Pan urzędnik z Myślenic. To jest czarno na białym. Napisana w raportach, w tym studium z 2019 roku, że mimo tego, że ta trasa przez Świątniki i Siepraw, ta pierwotna trasa była najbardziej ekonomiczna, to jest naprawdę czarno na białym, to została ona odrzucona. Faktycznie były jakieś tam protesty ludzi. Wiem, bo też rozmawiam z panią, która te protesty prowadziła. Z mojej wiedzy wynika, że to było 500 podpisów. Może tak, może nie. I. Autorem nowej trasy jest Pan z Myślenic i teraz pytanie, komu zależy na tej kolei? Czy mieszkańcom Mogilan czy mieszkańcom Myślenic? Przede wszystkim. A już pomijam fakt, że w 2022 roku w Gminie Mogilany to już też tutaj padło, była uchwała z rezolucją, że Gminy Mogilany nie stać na tą kolej, że my jej nie chcemy. Mimo to projekt cały czas jest kontynuowany, a my zostaliśmy po prostu postawieni pod ścianą. No jest to przykre, po prostu jest to przykre i nikt nie stanął i nie powiedział jesteśmy z wami, mieszkańcami.

Grzegorz Nędza - dzień dobry Państwu Grzegorz Nędza. Jestem radnym powiatu krakowskiego, ale przede wszystkim jestem mieszkańcem naszej gminy. I to, że nas jest tyle osób z tego, co wiem w Internecie, również wiele to świadczy właśnie o tym, jak to ważne. Jest dla nas temat, również o tym świadczy to, że komunikacja, jeżeli na początku zawodzi, to później będą problemy z realizacją. Tak się nie jest. Niestety, stało z komunikacją Urzędu Gminy PKP w związku z wcześniejszym spotkaniem. Cieszę się, że Panie Wójcie, padło słowo przepraszam, bo nasi mieszkańcom należało, natomiast najważniejsze jest to, że ta petycja jak słusznie szukam, teraz wzrokiem Pana radnego Sawca, jak słusznie Pan radny stwierdził, nie była przeciwko kolei. Ja proponuje i myślę, że słysząc pozytywne odgłosy również ze strony Świątnik, jak i Sieprawia. Zresztą z Panią Burmistrz mieliśmy na ten temat również rozmowa, że możemy się cofnąć krok wcześniej, czyli zrealizować tą petycję w całości. Czyli sprzeciwiamy się budowie linii kolejowej Kraków- Myślenice w obecnej formie i lokalizacji. Czyli doceniając wagę kolei transportu zbiorowego, apelujemy o ponowne rozwożenie wariantów trasy z udziałem samorządowców z udziałem samorządu Mogilan, Świątnik. I się prawie kwestionujemy i domagamy się zmiany decyzji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego i PKP w zakresie arbitralnego wyznaczenia bez jakichkolwiek uzgodnień 1 korytarza. Dlaczego nie rozmawiamy o tym, który korytarz będzie bardziej rozsądny, który będzie tańszy, który droższy, który będzie powodował mniej lub więcej wyburzeń. Rozmawiamy tylko o tym, co ktoś zdecydował oczekuje? No odpowiedniego rozplanowania stacji tutaj szacunek za to, co się stało w konarach, że stacja została wycofana z małych druzek gminnych i wszystko żądamy konsultacji społecznych, pełnej transparentności oraz uwzględnia głosu mieszkańców. Zaczniemy robić to mądrze razem z mieszkańcami, a nie próbujemy się wycofywać. Teraz, że jak nie pójdzie po Kowalskiego, to pójdzie po drodze Iksińskiego to nie powinno być naszym celem. Jeśli chodzi o petycję, to już liczba podpisów padła 2218 podpisów, ale to nie są podpisy moje czy pani Beaty Zająć, tylko to są podpisy Państwa i za nie bardzo Państwu dziękuję. To są podpisy Państwa, to z

Państwem i Państwo chodzili od domu do domu, zawieszali plakaty, publikowali w mediach społecznościowych. I to Państwo byli tymi, którzy byli często spychani na margines jako samorządowe zobowiązałem się, że taką petycję przygotuje. Złożyliśmy ją 30 września w Urzędzie Marszałkowskim i Urząd Marszałkowski zaprosił na spotkanie i będziemy rozmawiać na temat tej kolei 29 października, czyli Urząd Marszałkowski potrzebował miesiąca, żeby ustalić dobry termin, ale każdy termin jest dobry na rozmowę. Natomiast mam pytanie do Pana Wójta, ponieważ tutaj się bardzo często pojawiały te wątpliwości, dlaczego nie został zaproszony na to spotkanie dzisiejsze w przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego, czemu nie zadzwonił Pan nawet do Pana Marszałka Smółki. Wtedy takie znajomości czasem się mogą przydać wszystkim mieszkańcom.

Osoba z sali - dziękuję dzień dobry, ja chciałbym się dowiedzieć odnośnie tutaj przebiegu linii w obrębie ulicy Leśnej w Konarach, to jest działka nr 340. Państwo tutaj bardzo znacznie się zbliżacie do tego obiektu budynku nr 8. To jest około tam pewno 20 parę metrów, 23 m od toru. W tym momencie, jeżeli dojdą do tego jeszcze drogi technologiczne, które będą miały tu w jakiś sposób przebiegać, bo będą takie drogi, będzie potrzeba gdzieś wybudowania pod stacji trakcyjnej, to ja sobie nie wyobrażam, żeby w tej lokalizacji tutaj normalnie mieszkać. Poniżej. Działka była przewidziana pod budowę 2 domków jednorodzinnych, a działka 340 dość duża. No i w przypadku, jeżeli ta inwestycja dojdzie do skutku, to ja nie widzę sensu, żebym w tej lokalizacji mógł wybudować dom jednorodzinny i czy w tym wypadku jesteście Państwo całą tą działkę ode mnie wykupić?

Projektant - mówi Pan o tej działce 340/14?

Osoba z sali - tak, Państwo pokazujecie, że kolej przecina tutaj tą ulicę leśną? Rozumiem, że to będzie jakiś wiadukt, tak.

Projektant - wiadukt kolejowy nad ulicą Leśną droga Leśna będzie. Przetrasowana tak, żeby nie wejść w kolizję z Pana domem. Na tym odcinku nie ma potrzeby budowy dróg do obsługi działek, bo ta ulica Leśna obsługuje ten działki, a dróg technologiczny wzdłuż linii kolejowej nie ma wymogu, żeby budować. Jeśli nie ma innych dróg? No to się buduje.

Zanotujemy ten numer działki i to do indywidualnej konsultacji z inwestorem.

Osoba z sali - Ja powiem jeszcze chciałem dodać, że ta ulica Leśna to tak jak tutaj większość się wypowiadała tutaj, tak jak mówię, dzieci dochodzą do szkoły. Jest to jedyna z dróg i przez no kilkadziesiąt lat nie jest w żaden sposób wzmocniona. Nie ma gminach pieniędzy na to, żeby tam np. nowy asfalt położyć? Zgadza się.

Jerzy Przeworski Wójt - nigdy ta droga u nas nie była poruszana na sesji, żaden radny nie zgłaszał jej do remontu. Ale ja mówię o tym, bo Pan mówi, że dlaczego nie była zrobiona, bo nikt jej nie zgłosił. Do tej pory do remontu 9 lat byłem radnym i nigdy ulica Leśna nie pokazywała się na sesjach. Też nie było takiego wniosku, to już nie pytanie do mnie, macie Państwo swoich, mieliście albo macie Państwo swoich radnych, sołtysów, więc może do nich

takie pytania.

Osoba z sali – dobrze, czyli w tym wypadku mogę liczyć na to, że kolej odkupi całą tą działkę, bo ja naprawdę w odległości niecałych 20 m, bo Pan jeszcze by powiedział, ile jest do nasypu 15 m, 14 czyli praktycznie no pod samym domem i przejeżdża. W tym momencie pociąg.

Projektant – Zapisujemy, dziękujemy, będziemy analizować.

Jerzy Przeworski Wójt - Ja jeszcze się odniosę tutaj do kwestii zaproszenia Pana Marszałka, my z Panem Marszałkiem rozmawialiśmy, powiedział, że nie jest stroną, nie chce być stroną. W tym momencie więc nie widzę, ale zaraz to mówię, co powiedział Pan Marszałek, więc jeżeli powiedział, że nie jest stroną, no to po co ja mam do niego dzwonić? No jeżeli były takie słowa. Pan Radny się tutaj z nim spotka, to może przekaże mu innej informacji. A po drugie, ale mogę skończyć. Bardzo bym prosił, więc jeżeli padły słowa Pana Marszałka, że on w tym momencie nie czuje się stroną na spotkaniach, więc nie było zaproszenia. Po drugie, Pan Radny obiecał, że się spotka z Panem Marszałkiem, więc no proszę realizować zadanie.

Mateusz Paszta radny - Panie Wójt, Mateusz Paszta radny z tym, że Pan Łukasz Smółka stał się stroną. Wypowiadając słowa do gazety wyborczej. O inwestycje, pytamy Łukasza Smółkę. I teraz cytuję „Mieszkańcy gminy chcą tej kolei. Chcą szybkiego i sprawnego transportu do Krakowa zapewnia Marszałek. Dodaje, że nie chciałby, aby projekt został wycofany z realizacji i zapewniał, że kwestie społeczne są dla niego ważniejsze niż ekonomiczne. Jednak szczegóły dotyczące inwestycji odsyła nas do PKP i projektantów trasy”. Także to trochę Marszałek za nas wypowiedział.

Jerzy Przeworski Wójt - ale ja mówię o rozmowie mojej z Marszałkiem, więc ja nie odpowiadałam za każde słowo, który Pan Marszałek wypowiadał w mediach społecznościowej w gazecie.

Mateusz Paszta radny - no Panie Wójt, to nie jest do Pana atak, tylko właśnie o to, żeby Pan Marszałek nie powinien takich słów wypowiadać, bo w tym. Nie wiem, stał się, stał się stroną, wypowiadając te słowa, że my chcemy znaczyć 2 300 osób nie chce. Ja znam 13 osób, które chcą, więc pytanie, gdzie jest reszta, no to mamy 14.

Osoba z sali - dziękuję za udzielenie głosu, a wiem, że jest już późno. Tak się składa, że Pan Grzegorz- Pan Radny wpadli na ten sam pomysł co ja. Natomiast tak myśląc przyszłościowo rozumiem, że to nie będzie ostatnie spotkanie z Państwem w tym gronie, czy będzie, czy jest planowane kolejne spotkanie.

Jerzy Przeworski Wójt - jeżeli jeszcze będą tu jakieś uwagi, które państwo wprowadzicie, a które tutaj inwestor wprowadzi, to na pewno takie spotkanie będzie. Ja nie wiem z mojej strony, nie widzę problemu kolejnego spotkania, jeżeli tylko jakieś uwagi, które państwo dzisiaj zgłosili, będą naniesione na mapie, to myślę, że państwo się tutaj zgodzą i przyjadą.

Rzecznik prasowy PKP - Jeszcze ja bym się odniósł do tego, bo pojawiały się też w pismach

takie zarzuty, że protestujemy przeciwko tym konsultacjom społecznym, bo tak się nie prowadzi konsultacji społecznym, to są spotkania informacyjne, to nie są konsultacje społeczne. Konsultacje społeczne w ramach tej inwestycji będą przewidziane w toku prowadzenia całego tego postępowania na etapie przewidzianym przez prawo, czyli na etapie pozyskiwania decyzji o środowiskach środowiskowych uwarunkowaniach. Także tutaj na pewno jeszcze będą konsultacje społeczne prowadzone.

Osoba z sali - jeszcze tutaj dodam, że Państwo nigdy nie odpowiedzi negatywnie na naszą prośbę czy na spotkanie, czy jakieś uwagi, żeby nigdy nie było takiej kwestii tutaj, z państwa strony. To się zgadza, za to dziękuję. Natomiast chciałbym się odnieść do tego, co Pan powiedział, a propos stanowiska Pana Marszałka Smółki moja osobista opinia jest taka, że Pan Marszałek, reprezentując województwo, jest stroną. Obecnie realizowany projekt jest zamawiany przez PKP, ale to województwo zgłosiło projekt do programu kolej plus i to pan Marszałek smoka, reprezentujący województwo, jest udziałowcem w tym momencie i w tym momencie też dokłada się do tego projektu w wysokości bodajże 14 %, więc Pan Smółka 16. A więc Panie Wójcie, wiem, że Pan bardzo chętnie ceduje odpowiedzialność tutaj na radnego poczekajmy, bo Pan rozmawia z Panią Poseł, więc powtórzę, bo Pan nie słyszał, ja rozumiem, że Pan bardzo chętnie ceduje odpowiedzialność np. na Pana Grzegorza, bo jest zaangażowany, jeżeli dojdzie na kolejnego spotkania? Czy mogę mieć Pana zapewnienie, że ściągnie Pan kogoś z województwa? Kogoś, kto kompetentnie będzie w stanie odpowiedzieć na pytania? Przede wszystkim, dlaczego obecnie projektowana trasa nie przebiega po terenie, czy w głównej mierze nie po terenie Świątnik ani Sieprawia? Bo w tym momencie ja rozumiem, że Państwo z tych urzędów nie wiecie. To też jest ciekawe, dlaczego nie interesujecie się, że taka inwestycja, wielka i potencjalnie przynosząca zyski dla gminy bądź też nie idzie po waszych terenach? Po prostu się nie interesujecie, więc czy mogę mieć Pana obietnica tutaj przed dużym gronem, jak to Pan kogoś z województwa, zaprosi, żeby był w stanie odpowiedzieć na nasze pytania, bo w tym momencie PKP się zasłania województwem, Pan się zasłania województwem, gminy ościenne się zasłaniają województwem, a województwa tutaj nie ma.

Jerzy Przeworski Wójt - ale kiedy ja się, zasłaniałem. Dobrze na następne spotkanie wysłemy zaproszenie, nie ma problemu. Jeżeli Pan mówi, że gmina się nie angażuje, proszę mnie wskazać gminę, która powołała zespół roboczy i zaprosiła inne gminy do pracy. Nie mamy nic do ukrycia. Przyjeżdżają Państwo z kolei, Państwo projektanci, gminy sąsiednie. Tutaj nie ma nic do ukrycia.

Osoba z sali- z szacunku na czas i poziom godziny, i z szacunku dla Pani Poseł nie będę wdawał się z Panem w dyskusję polityczną, bo wiemy, jak ta sytuacja wyglądała. Także dziękuję za udzielenie odpowiedzi. Dziękuję za udzielenie głosu.

Dorota Marek Poseł - Ja jeszcze dwa słowa muszę dopowiedzieć odnośnie Marszałka, albo obecności kogoś z Urzędu Marszałkowskiego to jest może poprawniejsza forma.

Przepraszam za skróty myślowe, jest pora, jaka jest. Proszę Państwa, osobiście rozmawiałam z Marszałkiem, wysłałam sms, owe zaproszenie, bo wysłaliśmy te zaproszenia i esemesowe zaproszenie tak ustaliliśmy z Panią Burmistrz i z Panem Wójtem. Pan Marszałek powiedział, że inwestorem jest kolei, inwestorem są koleje. I to nie jest już, że tak powiem, jego sprawa. Niemniej jednak deklarował, że ktoś z ramienia urzędu wojewódzkiego przyjedzie nikogo przepraszam marszałkowskiego przyjedzie nie ma nikogo nie wiem, czy ktoś z nas ma wpływ na kogośkolwiek innego i to mówię już zupełnie ogólnie. Oględnie my jesteśmy tu wszyscy z własnej woli. Z szacunku dla was, dla mieszkańców, bo ja uważam jako wieloletni samorządowiec, że taka jest nasza rola, rola społeczna, po to nas wybraliście, abyśmy działali na waszą rzecz i w waszym imieniu, i dla waszych potrzeb, a nie przeciwko wam.

Osoba z sali - nie wiem, czy jestem ostatnim, który będę zadawał pytania, ale chciałem przede wszystkim do Panów projektantów zadać pytania i proszę o mapę Świątnicka 96. Oczywiście przed spotkaniem podszedłem do jednego z Pana projektantów i poprosiłem go o, żeby odwiedził moją posiadłość i teren, po którym ten pociąg ma jechać. Pan zgodził się wstępnie i ponawiam to zaproszenie. Umówieni jesteśmy na piątek. Ten teren jest tutaj w tej chwili powiem tak, czy jestem zadowolony z tych rozwiązań. Jestem zadowolony z rozwiązań, jakie mogą być i pod jakimi podpisałem się na petycji pod petycją. Natomiast te rozwiązania całkowicie mnie nie satysfakcjonują. Mamy tutaj tunel, tak w tej chwili nie wiemy długości tego tunelu. Już 8 m, wstępnie, 200 m. Na jakiej głębokości? On się w tej chwili znajduje.

Projektant - pod budynkami 35 m.

Osoba z sali - 35 m, oj, coś mi się tu nie zgadza. Proszę Pana, ja patrzyłem na mapę wysokościowe i jaki tutaj mamy dokładnie punkt naniesiony gdzieś w tym miejscu? Jaka jest wysokość? Nie macie tego?

Projektant - na Geoportalu 2 jest, pokażę Panu wysokościowy o to chodzi w tym fragmencie, tak jak on widzi, to jest profil podłużny. Na czerwono jest to projektowany. Tor na zielono jest to istniejący teren. Tutaj mamy ten fragment przeznaczony do wykopania metodą tunelową, tu mamy tak jak tutaj widać o tutaj jesteśmy, tak kreska mniej więcej przebiega, tak mamy ten przebieg tutaj, tu jesteśmy. To to, co widzimy, to wzniesienie. Na tych fragmentach działamy budynki, mamy te 35 m. Na tych niższych fragmentach to jest oczywiście mniej, bo jest tutaj bardzo strome. Spadek terenu, tu jest ta dolinka, o której przedtem rozmawialiśmy. Mamy potem przejście na Królowej Polski i ten fragment tunelowy, więc wysokościowo temat również był analizowany.

Osoba z sali - proszę Pana, wg mnie, to te wysokości się nie zgadzają. Wydaje mi się, że 30, 35 m, będzie o wiele, wiele dalej i ten tunel nam się wydłuży. Ja wiem, że dobrze, dla mnie, ja wiem, że dobrze dla mnie, natomiast. Proszę Pana, wg mnie to tunel, jeśli byłby zagłębiony pod moimi budynkami. 35 m. Chodzi o górę tunelu, tak nie o dół.

Projektant - mówimy o osi toru, tak góra tunelu będzie 8 m wyżej, tak, to jest dużo, ale nadal

mamy duży zapas do budynku.

Osoba z sali - trzymajmy się dołu, czyli z punktu. Ja to nazywam po górniczemu, bo 11 lat byłem górnikiem i znam temat drążenia. Takich różnych tuneli, wydaje mi się, że tunel musi się o wiele przedłużyć. Teraz gdzie będziemy mieć stację kolejową, przystanek kolejowy?

Projektant - na północ od Świątnickiej, tutaj około jakieś 200 m od samej ulicy Świątnickiej.

Osoba z sali - 200 m, wydaje mi się, że trzeba będzie ten tunel, żeby wyjść z głębokością 35 m, trzeba będzie go po prostu przedłużyć. Ten przystanek kolejowy będzie po prostu wiele, wiele dalej oddalony, nie będzie i tunel musi być dłuższy. Byłem na spotkaniu w Myślenicach wczoraj i tam była poruszona też kwestia tunelu. Tak na samym początku wyjazdu z Myślenic. Tak tam 1 mieszkaniec miał obiekcje.

Projektant - ale też w Myślenicach, tunel który wcześniej się pojawił. Na opracowanie wynikało z tego, że przyjęto we wstępnym studium bardzo małe pochylenia podłużne jak dla ruchu towarowego w tym momencie towar? Nie wiem. Takie pochylenia przyjęto 10% i 1 %. Było pochylenie na wyjeździe z Myślenic. W tym momencie przyjęliśmy 3 %, a takie jak pociąg pasażerski jest w stanie wjechać, towarowy nie wjedzie pasażerski wjedzie. Dzięki temu jesteśmy bardziej się w stanie dopasować do kształtowania terenu i w tym przypadku dlatego z rozwiązania tunelowego w Myślenicach zrezygnowano, ponieważ zwiększono pochylenie podłużne i dostosowano linię kolejową stricte ruchu pasażerskiego, czyli do czego, czego ona powinna służyć.

Osoba z sali - uważam, że jeśli chcecie Państwo zachować głębokość tego tunelu na 35 m, tunel musi być znacznie, znacznie dłuższy i musi być wydłużony w jednym kierunku i w drugim, i w stronę w stronę północną i w stronę południową.

Projektant - dobrze, taki wniosek przyjęliśmy. Ja to, co ja mówię na początku przemówieniu. Tego trasowania to jest najkrótza możliwość, którą możemy zastosować. Rozważania dłuższe, z większym przegłębieniem tego terenu, tak żeby było więcej pod ziemią nad samą konstrukcją tunelu, jak najbardziej również mogą być przeanalizowane.

Osoba z sali - czyli będzie tunel dłuższy i droższy.

Projektant - nie powiedziałem, że będzie, tylko powiedziałem, że możemy to przeanalizować. W tym momencie jest proponowane minimalne rozwiązanie tunelowe.

Osoba z sali - zostały zadane pytania i na te pytania zobowiązaliście się Państwo odpowiedzieć w ciągu 30 dni? Ja rozumiem, że tych 30 dni jeszcze te jeszcze nie minęły i oczekuję, bo do wszystkich moich uwag Państwo, projektanci się nie dostosowali. Czy odpowiedzi na te moje uwagi i żony po prostu przyjdą, czy zostaną w tej chwili pominięte?

Przedstawiciel PKP - Szanowni Państwo, wszystkie, które zostały złożone uwagi, petycje będziecie odpowiadać. Mamy w tej chwili 350. Więc no, czyli w cierpliwości staram się

zmieścić w tych 30 dniach przy skomplikowanych sprawach 160 mniej więc proszę chwilę cierpliwości.

Osoba z sali - dobrze tam było. Poruszone były pytania zawarte w ten sposób, że koło mojego domu nr 96 mam studnię, ta studnia jest tam kilkanaście metrów głęboka. Dawno jeśli powstawały domy, powstawały głównie ludzie patrzyli, gdzie jest woda i gdzie jest droga. Ja to tak rozumiem budowali studnie. Na tym terenie jest bardzo dużo jeszcze czynnych studni i moja studnia, np. bezpośrednio przy krawędzi domu to jest jakieś 2 m i jest to studnia, w której praktycznie nigdy wody nie brakuje. Niezależnie, czy jaką mamy pogodę, jak długo susza trwa. W tej studni jest woda namierzając wysokości, po prostu lustro wody, która jest w studni, koło domu i druga studnia jest także należy do nas, do naszej rodziny i ona jest usytuowana. Proszę Państwa tutaj wg moich obliczeń lustra wody się pokrywają i moje rozumowanie jest takie, że ta na dole studnia i ta na u góry studnia to jest ta sama woda, ten sam ciek wodny. Przypuszczam, że tej wody tutaj pod tym terenem, pod tym terenem, w ogóle ulicy świątnickiej i tych wielu studni, co jeszcze są czynne, jest tam bardzo dużo wody. I prosiłbym o konkretne badania, żebyśmy potem jak wypuścicie ten tunel, żeby tej wody nie skierować w przeciwnym kierunku, niż ona w tej chwili płynie, bo ona w tej chwili płynie z góry na dół. Natomiast ja już to wam mówiłem 9 września tylko byłem bardziej zdenerwowany niż teraz, ale panowie to odnotowali.

Projektant - znaczy badania geologiczne będziemy prowadzić i to jest pierwszy rejon, od którego te badania chcemy, żeby się zaczęły.

Osoba z sali - i to właśnie tu jeden Pan słusznie poruszył temat tych studni, że jeśli spuścicie wodę, naruszyacie stosunki wodne, to w ogóle ten teren zacznie nam jeździć. Jeszcze przytoczę taką historię, którą opowiadała mi moja teściowa. Dom, w którym mieszkam nr 96, był budowany w 1962 roku, a oni tam trafili akurat na niekorzystną pogodę i za to przy wykopie fundamentów. Tak jak pan mówił 2 m. I przy pogodzie niekorzystnej, czyli lało. Zastanawiali się, czy z budowy tego domu nie zrezygnować, bo było takie stanowisko weźcie to pod uwagę, natomiast też nie wiecie, co jest po ziemiom, jaka skała czy wiecie?

Projektant - zobaczymy to na etapie badań gruntowych prowadzonych w przyszłym roku.

Osoba z sali - aha, w przyszłym roku dopiero planujecie najpierw praca, a potem te odwierty. Aha, ja bym wolał, żeby pierwsze były odwierty, bo na tym terenie, gdzie mieszkam, żadnych odwiertów nigdy nie było.

Projektant - ale tego, co mówimy, tak zaczniemy od tej lokalizacji, tak od tego terenu, przejścia przez ulicę Świątnicką z badaniami geologicznymi.

Osoba z sali - bo ja tak rozumiem, ja tak rozumiem, że jeśli traficie na twarde skały, jakie mogą być, a prawdopodobnie są, bo ja do tej studni 12 m na dół zjeżdżałem w wiaderku i wiem, co tam jest. Panowie nie wiedzą, co będzie głębiej na 35 m? Nie wykluczam, że po prostu maszyną, jaką będziecie chcieli wydażyć ten tunel, połamiecie sobie zęby. Czy nie będzie? Nie

będzie konieczności używania materiałów wybuchowych. Typu, co używamy w skałach, czyli dynamitu, bo tylko dynamit ruszy.

Projektant - na wczesnym etapie, w tym momencie jesteśmy. Jeżeli chodzi o badania geologiczne, to nie to wykonujemy odwierty rdzeniowe, które nie są wykonywane jakimś materiałem wybuchowym. Dobrze badania? Tak, ale jaka będzie technologia, to już określi geolog, Tylko po prostu w tym momencie spotykamy się na tym etapie, że chcemy omówić konkretną trasę, rozpoczniemy badania, rozpoczniemy dalsze analizy i docelowo i tak Państwo zobaczą te docelowe rozwiązania i nawet o te analizy będzie można również wystąpić do PKP, jakby z pytaniem tak i jak te analizy poszły, bo to będzie stanowiło również informację publiczną tylko. Stopniowo, w czasie. Tak jesteśmy na tym etapie, że w tym momencie wytyczamy na podstawie tych danych, które posiadamy. Poza tym nie mamy prawo też wejść do pana na działkę.

Osoba z sali - tak zapraszam pana zawsze. No kiedyś tylko 2 Panów nie chciało wejść do mnie na działkę, no i od tych Panów żeśmy się właściwie dowiedzieli, i cały temat kolei ruszył, bo po prostu oni się wygadali, o co chodzi? Tutaj mamy jeszcze kawałeczek niższy. Tam uwzględniłem, że tam jest siedlisko po prostu bardzo starych jodeł, które nazywają się jodły nasienniki.. Mieszkam tu 35 lat i chciałem je, część z tych jodeł pościć i nie dano mi zezwolenia, bo to są jodły nasienniki, które gwarantują zasiew. Wiatr po prostu niesie zasiew tych jodeł. I to są jedyne jodły, które w tym rejonie rosną zasiewają jodłę na bardzo dużym obszarze. I ja to w tych uwagach tam wam naniósłem. Jest coś takiego, żebyście wzięli to pod uwagę, bo po prostu taka jodła. To nie wyrośnie tam wam Panowie za 30 lat, bo te jodły są o wiele starsze. Później jeszcze wrócę do wody. Mamy w gminie bardzo częste braki wody albo woda nie nadaje się do picia. Rozwodziliście beczkowozami wodę, jeśli jej brakowało albo nie nadawała się do picia. Te studnie, które tam są u mnie, gwarantują ludziom, że jak przyjadą, to sobie tej wody mogą nabrać. Nie trzeba liczyć na, że beczkowóz przywiezie, a często brakuje wody. Jeszcze wrócę może do Pani Burmistrz, nie osobiście do Pani, tylko do poprzedników. Znane było nam kiedyś, że Gmina Mogilany dołożyła się do inwestycji, aby mieć dwustronne zasilanie w wodę, chodzi o zasilanie wodę ze Skawinki i z Dobczyc i z Raby. Dołożyliśmy się finansowo do tego i ja mam takie wiadomości, że gmina Mogilany dołożyła się finansowo do tej inwestycji. Natomiast w tej chwili mamy jednostronne zasilanie wodę tylko ze Skawinki. Ale dlaczego? Kto się nie zgodził? Kto się nie zgodził, żeby podciągnąć wodę z drugiego kierunku.

Małgorzata Duży Burmistrz - właśnie nie wiem, bo to w którym roku było, może Pan powie, bo to chyba dawno.

Osoba z sali - ja już nie pamiętam. Tutaj mnie podpowiadają, bo ja często tutaj jestem polityką czy rzeczami, co się dzieje w gminie, bardzo rzadko się zajmowałem. Teraz się tak w ciągłym, bo głównie przebywałem za granicą. W tej chwili po prostu zmusiła mnie sytuacja, że jestem tutaj, bo by mnie tutaj nie było, gdybym się nie dowiedział. Sprawę właśnie podpisania

dwustronnego zasilania w wodę, było to za Pana. Nie wiem, czy był burmistrzem, jeszcze czy był wójtem, bo chodzi o Pana Batkę.

Osoba z sali - i pytanko jedno króciutkie pytanko mam odnośnie lokalizacji, bo tutaj. Kilkukrotnie była podnoszona kwestia właśnie jakby tego, kto podejmuje decyzję lokalizacyjną przebiegu tej linii. Prawda? Państwo z PKP mówią, że Urząd Marszałkowski, Urząd Marszałkowski mi, że tak jak Pan Wójt tutaj miał, że Urząd Marszałkowski nie jest stroną w tej sprawie etc. No więc żebyśmy mogli następny raz. To są dane ze strony senat.gov.pl kto wydaje decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej? Decyzję o ustaleniu wojewoda kolejowej wojewoda wydaje wojewoda na wniosek na wniosek PKP Polskich Linii S.A. lub właściwe jednostki samorządu terytorialnego więc bardzo byśmy sobie życzyli, żeby na następne spotkanie były osoby decyzyjne, czyli takie, które wydają decyzje, bo tutaj nie ma takiej osoby.

Mateusz Wanat PKP - ja wiem, to ja jeszcze raz wytłumaczę. Natomiast jeżeli mogę wyjątkowo, dzisiaj nie zabierałem głosu, część z Państwa mnie zapewne zna jak nie to kojarzę, bo już też w innych spotkaniach uczestniczyłem tu państwa bezpośrednio w gronie tak licznych osób. Mieszkańców Gminy Mogilany jeszcze nie uczestniczyłem, więc jeszcze raz się przedstawię. Mateusz Wanat i zajmuje się procesem inwestycji już ponad 20 lat w różnych obszarach, kiedyś w autostradach, teraz już od 10 lat w kolejach i wiem, i jak wiele bólu, wiele emocji sprawia fakt, że ktoś będzie wysiedlony, że komuś zabiera się dorobek całego życia i zdaje sobie sprawę, jak dla Państwa jest to trudne. Przede wszystkim chciałem bardzo podziękować za to, że państwo tu są, że poświęcają państwo swój czas z drugiej strony bardzo to rozumiem, ponieważ bezpośrednio to państwa dotyka, to jest ingerencja w państwa, życie. Ja wiem, że jest to bardzo trudne i domyślam się, że będzie jeszcze trudniejsze. Jeżeli ta inwestycja dojdzie do skutku i będziemy rozpoczynać roboty, zdarzamy się teraz z takimi problemami, właściwie codziennie na inwestycji, którą prowadzimy w kierunku w kierunku Nowego Sącza od Podłęża, tam w miejscowości Limanowa. Też te wyburzenia są i tych emocji jest bardzo dużo. Chciałem też podziękować bardzo Pani Poseł, że zaangażowała się jakby w problem, który jest szerszy, który dotyczy zarówno kwestii samej budowy tej linii, zapewnienia finansowania dla budowy tej linii, uzgodnienia ostatecznych przebiegu w tej linii i fakt, że Pani Poseł uczestniczy dzisiaj w tym spotkaniu, świadczy o tym, że faktycznie chce poznać szczegóły, chce poznać problemy państwa, chce Państwa poznać i mieć możliwość rozmawiania o szczegółach na najwyższych szczeblach, również rządowych, aby można było podjąć ważne strategiczne decyzje. Dla tego obszaru, dla wszystkich gmin, przez które chcemy, aby ta linia kolejowa przeszła. Więc na pewno będziemy się z Państwem spotykać tak często, jak tylko będzie, jak tylko będą państwo chcieli. Myślę, że formułę moglibyśmy troszeczkę jakby zmienić. W kontekście tego, że wiele jakby indywidualnych zapytań i my możemy tutaj jakby uczestniczyć w tych spotkaniach do późnych godzin, nawet porannych. Jeżeli jest taka wola, możemy to dzielić na dni na godziny, możemy być w ciągu dnia, jeżeli ktoś może się może się z nami spotkać. Natomiast jakby te ogólne sprawy, to to

chciałbym, żebyśmy jakby w szerokim gronie omawiali i ustalali te tematy, które są, odpowiadając jeszcze troszeczkę tak. W kontekście administracyjnym to fizycznie wygląda to tak. Tu już zresztą Pan przeczytał to, co wynika z ustawy o transporcie, że decyzję lokalizacyjną, którą my byśmy chcieli uzyskać i tak mamy w harmonogramie realizacji na koniec 2026 roku, wydaje Wojewoda Małopolski, natomiast Wojewoda Małopolski wydaje decyzję na wniosek inwestora. Gdzie inwestorem jesteśmy, my. To my zleciliśmy profesjonalnej firmie projektowej wytyczenie tej trasy w terenie, który w którym przede wszystkim jest to możliwe. Tak jak powiedziałem, pewnie nie da się znaleźć takiej trasy. Na całym tym przebiegu nie da się znaleźć takiego korytarza, który nie dotknie nikogo na pewno korytarz, który był wrysowany. Ja powiem szczerze, nawet my nie znamy tych wcześniejszych analiz. To nie były analizy, które były nawet konsultowane z nami jako spółką PKP polskie linie kolejowe. Natomiast wariant, który został przyjęty do dalszych analiz i przygotowania projektu, był to tak, jak tutaj panowie też powiedzieli, był zaprojektowany przez tereny, które są faktycznie bez takiej szczegółowej analizy, wrysowany czarną kreską, że odtąd dotąd tu są te miejscowości, które połączymy. Natomiast wchodząc w szczegóły, wiedząc, jak tu jest trudny teren, bo jest bardzo trudny. To są oprócz tego, że są tereny góryste i wydawałoby się, że z górami można sobie poradzić, bo wybudujemy albo tunel, bo estakadę i nie ma problemu, to najtrudniejszym, najtrudniejszą kwestią są tu osuwiska, wody podziemne, różny mogą być metale. Zderzamy się z takimi problemami również właśnie na terenach na terenach czy Limanowej czy w kierunku nowego Sącza, gdzie są jeszcze różne pokłady gazów czy ropy. Z tym wszystkim musimy sobie poradzić i to jest nasza rola. Osób, projektantów, którzy mają stosowne uprawnienia, którzy projektują, to my to konsultujemy takie trudne tematy, często jeszcze z instytucjami czy wspiera nas nieraz Politechnika Krakowska albo inne Politechniki czy Akademia Górniczo Hutnicza? To nie jest tak, że ktoś narysuje, nie rozpozna, nie, nie robi badań gruntu. My niektóre odwierty na te jeszcze raz wróć do tej inwestycji w kierunku nowego Sącza. Robimy na 1 50 m w dół, my musimy być na 200 % pewni, że to by, jest najlepsze, najbezpieczniejsze rozwiązanie. Mam nadzieję, że tutaj, w kontekście kolejnych spotkań, wypracujemy takie rozwiązanie, że uda nam się zrealizować to inwestycję, bo przecież my to robimy dla Państwa. I to jest i to jest dla nas też bardzo cenny głos. To jest bardzo cenny głos i dobrze, że jesteśmy w takim gronie, że jest z nami Pani Poseł, że wiemy, że Mogilany, przynajmniej te osoby, które tutaj są, nie chcą, my będziemy na ten temat rozmawiać oczywiście zarówno z jednostką samorządu terytorialnego, ze wszystkimi, przez które ta linia jest zaplanowana, żeby przebiec, żeby ustalić ostatecznie, co tak naprawdę mieszkańcy oczekują, bo to jest dla państwa inwestycja nie dla nas, dla nikogo. Ja dziękuję.

Rzecznik prasowy PKP - bardzo długo dzisiaj debatowaliśmy, dużo postulatów zostało zebranych, będziemy informować o kolejnych spotkaniach.

Dorota Marek Poseł - drodzy Państwo, wiem, że jest bardzo późno, ale jeszcze chciałabym podsumować. Ja zauważam jedną podstawową rzecz, że od koncepcji, którą przedstawił mi

Pan dyrektor, jak spotkaliśmy się pierwszy raz po wniosku złożonym przez mieszkańców, tak naprawdę przez Pana Radnego Grzegorza Nędzę i Panią, która mu wtedy towarzyszyła, w możliwie krótkim czasie udałam się do kolei, tam przedstawiono mi koncepcję albo trasę, przebieg tej trasy. Widzę, że zostały uwzględnione w większości Państwa uwagi i sugestie to jest rzecz jedna. Wybaczcie, ale muszę podeprzeć tym, bo padło tutaj wiele rzeczy, a chciałabym się do paru z nich odnieść. Świetnym pomysłem jest to, co przedstawiła Pani Burmistrz, czyli możliwość, gdyby już do tej kolei doszło albo gdy do niej dojdzie. Zbiorowej komunikacji, która dowoziłaby te osoby i jak jesteśmy w tym momencie, to pytaliście państwo, komu mogłoby ta kolej służyć, jeżeli miałabym szukać argumentów, za to taki pierwszy, który mi się nasuwa. To dla tych wszystkich, którzy są wykluczeni, którzy nie mają samochodu lub z różnych powodów nie mogą prowadzić samochodu albo dla naszych bliskich, bo w różnych etapach swojego życia, zarówno w młodości, jak i później na starość, często nie możemy wziąć już za kierownicę, więc ten zbiorowy transport osobowy, który dowoziłby czy do miasta, czy do lekarza, czy w inne miejsca. Tutaj uważam, że jest świetnym rozwiązaniem. Jeżeli miałabym przedstawić minusy tego projektu, to na pewno to, co tutaj wybrzmiało ostatnio, czyli brak wody pitnej albo zaburzenia w tej wodzie, tereny zalewowe i osuwiska. Jedyne źródło dochodu i utrzymania, które będzie odbierane. I tak naprawdę nie ma odpowiedzi, czy mamy alternatywy. Przede wszystkim wysoki koszt tejże inwestycji i koszt od wykupu od Państwa gruntów, nieruchomości, domów itd. pytania rodzi się prosta, czy jest na to, czy jest budżet? Po prostu na to? I jeszcze wielu z was tutaj deklarowało? No tak. Wyrażamy zgodę na odkupienie gruntu. To ja muszę być lojalna wobec was, bo czym innym jest wasza wola i chęć. Czym innym będzie wycena i nie wiadomo, czy te dwie potrzeby, albo te dwa oczekiwania ze sobą się spotkają. Tak jak powiedziałam, ja jestem człowiekiem dialogu, a myślę, że tutaj dialogu zabrakło na początku i dlatego no powstały różne nieścisłości i nieporozumienia. Ja w tym momencie powiem wam tyle, że dla mnie. Jeżeli dojdzie do powstania tej kolei, to musicie wiedzieć jedno ci z państwa, którzy będą musieli się wyprowadzić, zmienić miejsce zamieszkania, będą cichymi bohaterami tych albo dla tych, dla których ta kolej powstanie, bo oni nigdy z tej kolei nie skorzystają na pewnym etapie swojego życia młodszym lub starszym muszą podjąć od nowa budowanie swojego gniazda, budowanie swojego domu, budowanie swojej tożsamości, to, co pan tutaj powiedział, mnie się nie chce kolejny raz budować i powiem wam, mnie też nie chciałoby się kolejny raz rozpoczynać swojego życia od nowa i z tego musimy sobie zdać sprawę, to szukam tutaj takiej równowagi dla tych, którzy oczekują tej kolei i dla tych, którzy są pełnymi przeciwnikami. Musicie wiedzieć, że ta kolej prawdopodobnie jest bardzo potrzebna dla przyszłych pokoleń, bo bez niej nie poradzimy sobie. Zakorkujemy się w swoich miastach, w swoich miejscowościach, w swoich aglomeracjach i nie dojedziemy nigdzie dalej natomiast moją rolą jako posłanki jest być z ludźmi i dla ludzi, bo ludzie po to mnie wybrali, abym mogła w taki sposób działać, aby działania podejmowane przez zarówno rząd, jak i ustawy podejmowane przez posłów służyły ludziom.

Więc na koniec moja taka propozycja i sugestia. Ja sobie spisałam te wszystkie państwa uwagi, spisałam sobie wasze oczekiwania. Ja podejmę się rozmowy jeszcze kolejnej rozmowy z wojewodą i rozmowy z ministrem. Czy ta inwestycja jest konieczna i potrzebna wobec tak dużego sprzeciwu mieszkańców? Czy znajduje zastosowanie jej realizacja? Czy mamy finansowanie, a jeżeli to wszystko jest to w jakiej perspektywie czasu? No i postaram się sprostować państwa oczekiwaniom, bo mówiliście, że jeżeli ta inwestycja ma być realizowana, to chcielibyście się właśnie z tymi osobami spotkać, więc postaram się przekonać ich do takiego spotkania. No, chyba że wcześniej zapadną inne decyzje, bo musimy sobie zdać sprawę, że w tej chwili na pewno priorytetem będą inne drogi i dla mnie jako odpowiedzialnej posłanki, priorytetem są drogi, które zostały zniszczone przez powódź właśnie na Śląsku zarówno drogi, jak i kolej, jak i inne inwestycje. Tam ludzie często nie mają dróg dojazdowych. Stąd właśnie jutro przyspieszona komisja, wyjazd do Warszawy w celu podjęcia szybkich działań, aby tam mogły trafić środki finansowe dla tych poszkodowanych osób.

Jerzy Przeworski Wójt - ja dziękuję Pani Poseł, że znalazła Pani czas na przejazd do Mogilan i rozmowy tutaj z nami.

Dorota Marek Poseł - przepraszam, to był mój obowiązek.

Jerzy Przeworski Wójt - jeszcze raz dziękuję za ten głos, dziękuję, dziękuję Państwu za rozmowę, za kolejne argumenty, za i przeciw tutaj, Państwu projektantom, inwestorom, dziękuję za dzisiejsze spotkanie. Jeżeli będzie kolejne, na pewno będziemy informować, proszę, śledzić media i nasze strony. Dziękuję serdecznie. Dobranoc.

Protokół opracowała – Sylwia Jarosz – UG Mogilany.

Załącznik:

Lista obecności – podpisanych osób 127.