

Józef Jałocha  
Radny Miasta Krakowa

Kraków dnia 29.03.2017r.

INTERPELACJA  
dotyczy: sprawy  
nr 5/ Dz. XI/X-16

Szanowny Panie Prezydencie

W związku z procedowanym projektem mpzp dla obszaru „Rejon Ulic Tuchowskiej-Cechowej –Łużyckiej” proszę Pana Prezydenta o podjęcie stosownych działań mających na celu rozwiązanie problemu związanego z drogami urządzonymi w tym obszarze. Drogi te posiadają nawierzchnie z kostki brukowej oraz chodniki różnej szerokości dostosowanych do istniejącego korytarza drogowego fizycznie ograniczonego ogrodzeniami właścicieli sąsiadujących z tymi drogami. W roku około 2000 ten stan rzeczy potwierdzono przy wytyczaniu ulic Gwarnej, Kanarkowej i Pochylej na podstawie protokołów podpisanych przez właścicieli działek, przedstawiciela ZDiK-u Gminy Kraków i braku obecności przedstawiciela Skarbu Państwa skutecznie zawiadomionego w których stwierdzono, że linie pasa drogowego przebiegają przed ogrodzeniami prywatnych właścicieli. W przeglądanych protokołach nie znalazłem żadnej wzmianki o przeprowadzonej parcelacji na podstawie Operatu P-19/78 z dnia 28 listopada 1979r na terenach Piasków Wielkich. Zasadniczym celem parcelacji było wydzielenie /czytaj kradzież/ z terenów prywatnych działek budowlanych dla pracowników fabryk aby mogli jak najszybciej do nich dojechać. Przewidziano nawet w planie dla Krakowa z roku 1977 ADAPTACJE kościoła w Piaskach Wielkich przy ul. Cechowej. Wyznaczono też pasy drogowe o szerokości około 10 metrów a także budynki do wyburzenia, które nadal są użytkowane (37 lat) przez kolejne pokolenie.

Próby rozwiązania tego problemu stanęły w miejscu, ZIKiT uważa, że nie można poprowadzić linii pasa drogowego po ogrodzeniach, gdyż jego szerokość nie jest zgodna z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych dróg publicznych.

Nie zgadzam się z tym stanowiskiem, ponieważ możliwa jest realizacja drogi w parametrach niższych (mniejsza szerokość w liniach rozgraniczających) niż wynika to z przepisów rozporządzenia. Przyjęcie mniejszej szerokości drogi w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy możliwości spełnienia warunków określonych w par. 7 ust. 2. Taka analiza może zostać wykonana w formie koncepcji drogowej. Dodatkowo, warto również zacytować stanowisko Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie zaprezentowane w wyroku II SA/Kr 114/16 z dnia 7 marca 2016 r., & 7 ust. 2 i 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D.U z 1999r. Nr 43, poz. 430 z późn. zm) ustala najmniejszą szerokość w liniach rozgraniczających ulicy ,przewidując w szczególnych sytuacjach odstępstwo od przyjętych szerokości. Przy spełnieniu materialnych przesłanek wynikających z & 7 ust.2 i 3 wskazanego rozporządzenia z dnia 2 marca 1999r rada gminy otrzymuje uprawnienie do modyfikacji wyznaczonej rozporządzeniem minimalnej szerokości drogi , co precyzyjnie może zostać ustalone jedynie w tekście planu”.

W mojej ocenie ,występujące w enklawach mieszkaniowych w szczególności w obszarach peryferyjnych miasta uwarunkowania związane z już istniejącą zabudową mieszkaniową a także trudnymi warunkami terenowymi (drogi w wąwozach , na zboczach otoczone zabudowa mieszkaniową), uzasadniają konieczność częstszego niż dotychczas korzystania z możliwości jakie daje przepis w/w paragrafu rozporządzenia.

Przykładem niech będzie prośba Mieszkańców o opracowanie koncepcji drogowej dla czterech osiedli tj. Baryczy ,Kosocic, Rajska i Sobonniowic ze względu na istniejącą zabudowę ,trudne warunki terenowe oraz występujące na tym terenie osuwiska. O tym problemie mówiłem w czasie procedowania planów mpzp Rajska ,Kosocic (2013-2014r.)

Koszty przebudowy tych dróg obciążają wirtualny WPF Miasta Krakowa ,ponieważ w rzeczywistym takich zapisów nie ma.

Podejmowane często próby przebudowy dróg dojazdowych w obszarze osiedli mieszkaniowych do „sztywnych” parametrów określonych w par. 7 ust 1 rozp. (10 m) w wielu przypadkach nie miały logicznego uzasadnienia ze względu na funkcję jaka dana droga pełni oraz związane z tym koszty inwestycji a jednocześnie takie działanie powodowało uzasadniony sprzeciw mieszkańców. Brak stosowania praktyki tworzenia analiz przy jednoczesnym „sztywnym” stosowaniu parametrów określonych w rozp. powoduje ,że wiele dróg nigdy nie doczeka się przebudowy.

W przypadku Piasków Wielkich mamy przypadek kuriozalny, ponieważ istnieją tam drogi urządzone a próba wprowadzenia pasów drogowych o szerokości 10 metrów, zmusi właścicieli do wyburzenia kilkudziesięciu ogrodzeń i wyburzenia kilku domów .

Jest to próba rozwiązania problemu ,który narastał przez kilkadziesiąt, gdzie sami Urzędnicy UMK dokonując w pasach drogowych wyznaczonych w ramach Parcelacji Piasków Wielkich z 1979r wielokrotnych podziałów geodezyjnych negują w ten sposób prawomocność przeprowadzonej parcelacji.

Moim zdaniem należy dokonać analizy w formie koncepcji drogowej, co precyzyjnie może zostać ustalone jedynie w tekście planu zgodnie z w/w rozporządzeniem i wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Natomiast problem terenów przejętych z mocy prawa w Parcelacji można rozwiązać na podstawie zwrotów na wniosek właścicieli lub ich spadkobierców.

W związku z powyższym proszę o udostępnienie materiałów geodezyjnych związanych z Parcelacją Piasków Wielkich tj.:

- 1.operat P-19/78 z dnia 28 XI 1979r.
- 2.protokoły graniczne dotyczące ulic Gwarnej, Kanarkowej (2000,2001r )
- 3.protokoły graniczne dotyczące pozostałych ulic ,jeżeli istnieją w obszarze zamkniętym granicami planu Cechowa, Tuchowska, Łużycka.
- 4.dokumentacji dot. zwrotu nieruchomości przy ul.Kijanki 25

5.dokumentów dotyczących stanu prawnego budynku przy ul. Gwarna 23

Z poważaniem



Józef Jałocha