

# Mysłenicki

TYGODNIK

Myślenice, Dobczyce, Sułkowice, Pcim, Lubień, Raciechowice, Siepraw, Tokarnia, Wiśniowa

Rozmowa tygodnia

Dorota Kowalewska:  
Najlepsza średnia  
na egzaminie/Str. 2

## Planowana „trasa bielska” zajmie działki atrakcyjne dla inwestorów?

Beskidzka Droga Integracyjna ma odciążać dzisiejszą drogę krajową nr 52 z Krakowa do Bielska-Białej i tym samym zmniejszyć ruch na tej trasie. Choć jeszcze nie wiadomo, którzy będą przebiegała, już budzi kontrowersje. Wkrótce na jej temat wypowiedzą się lokalne społeczności, w tym także mieszkańcy gminy Sułkowice, przez którą trasa BDI ma prowadzić.

Beskidzka Droga Integracyjna ma nie tylko odciążać ruch na trasie Kraków – Bielsko-Biała, ale także stanowić alternatywę dla podróżujących „zakopiarką” w stronę południowej granicy. Ma ona być osią łączącą drogi ekspresowe S7 (do Chyżnego) z S1 prowadzącą do granicy w Cieszynie. Oś ta przebiegałaby od Głogoczowa do Bielska-Białej. W ciągu planowanej drogi miałyby powstać obwodnice, dzięki którym zostałyby wyproszony ruch tranzytowy z Kalwarii Zebrzydowskiej, Wadowic, Andrychowa, Kęt i Kóz.

Nadzieje na zmniejszenie ruchu na drodze Kraków – Bielsko-Biała wiąże z tą inwestycją także gmina Sułkowice. – Droga krajowa praktycznie przecina jedną z naszych wsi – Krzywaczkę, a trzeba wiedzieć, że ruch na niej jest ogromny. W ciągu doby przejeżdża tamtędy nawet 10 tys. pojazdów. Dochodzi na niej do wielu wypadków – mówi Piotr Pułka, burmistrz Sułkowic.

Podczas ostatniej sesji Rady Miejskiej w Sułkowicach burmistrz przedstawił pokrótce plany budowy drogi, posiłkując się przy tym prezentacją multimedialną zawierającą proponowane warianty jej przebiegu.

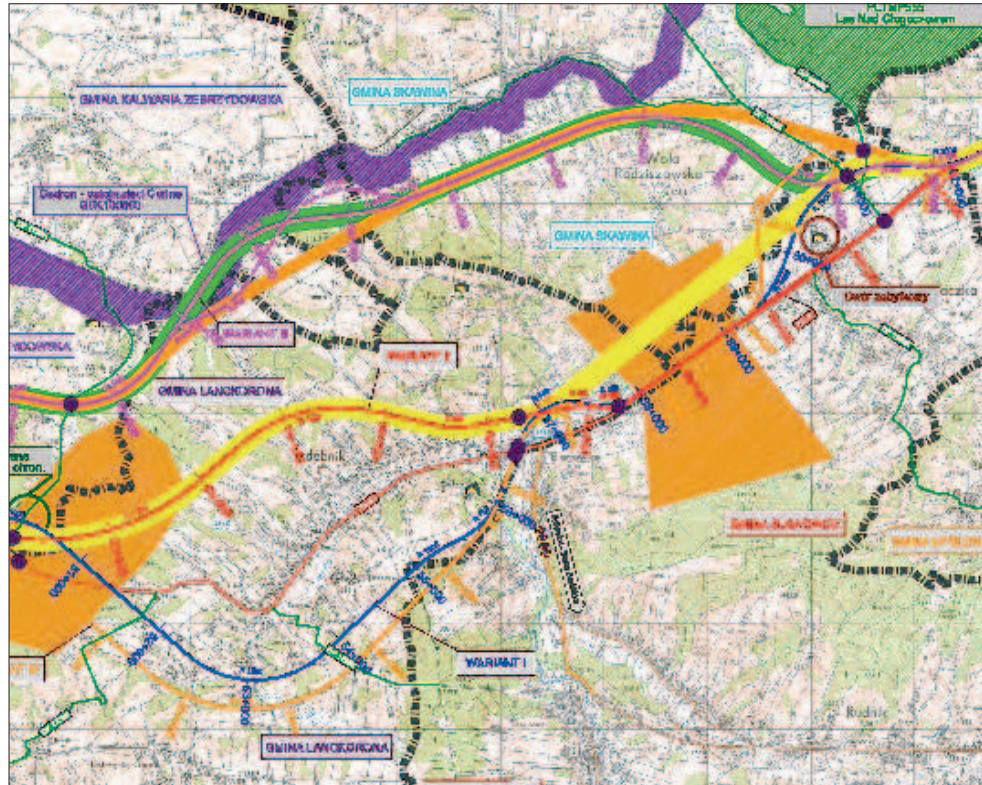
– Dotychczas były brane pod uwagę cztery warianty. Jednak, aby ubiegać się o decyzję środowiskową, koniecz-

ne jest wybranie dwóch i do tego się zmierza – mówi Piotr Pułka.

Dwa najbardziej prawdopodobne warianty – w zakresie, jaki najbardziej powinien interesować mieszkańców gminy Sułkowice, bo bezpośrednio dotyczącym tego terenu – różni to, że w przypadku pierwszego droga zostałaby poprowadzona nieopodal rzeki Skawinka płynącej przez Krzywaczkę, w drugim zaś – ta sama droga byłaby bardziej oddalona w kierunku Skawiny. Węzeł komunikacyjny przewiduje się właśnie w Krzywaczkę. – Z punktu widzenia gminy ten drugi wariant byłby lepszy, gdyż teren w Krzywaczkę, które mogłyby zostać zajęte pod drogę, mają duży potencjał inwestycyjny i cieszą się dużym zainteresowaniem – uważa burmistrz Pułka. Już teraz wiadomo, że jedna z branych pod uwagę tras przecina działkę, na której są planowane inwestycje i której właściciel chciałby wybudować tam stację benzynową oraz supermarket.

Ponieważ gmina ma wkrótce przygotowywać studium zagospodarowania przestrzennego, chciałaby, aby wybór wariantu dokonano jak najszybciej, dzięki czemu przebieg trasy można byłoby w nim zawrzeć. Z zapowiedzi wynika, że optymalny wariant inwestor wybierze najwcześniej w grudniu. – To dla nas zbyt długi czas oczekiwania, więc najprawdopodobniej potrzebne będzie później wprowadzenie do planu zagospodarowania punktowych zmian – twierdzi burmistrz.

Piotr Pułka mówi też, że inwestor nie oczekuje od gmin udziału finansowego, liczy jednak na to, że te pomogą mu w zebraniu niezbędnej dokumentacji oraz przeprowadzą na własnym terenie konsultacje społeczne.



Wariant I (zgodny z planem zagospodarowania przestrzennego)  
Wariant II  
Wariant III  
Wariant IV  
Trasa preferowana przez biura projektów  
Trasa I preferowana przez GDDKiA  
Trasa II preferowana przez GDDKiA  
Węzeł drogowy

Plany GDDKiA nie do końca pokrywają się z tym, co chciałyby poszczególne samorządy. Szczególnie widoczne jest to w przypadku Kalwarii Zebrzydowskiej i Andrychowa, które najpierw chętniej widziałyby własne obwodnice niż realizację Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. – Nasz samorząd nigdy nie zastanawiał się nad budową obwodnicy, dlatego też nie mamy takich obiekcji. Inwestycję planowaną przez GDDKiA postrzegamy jako coś pożytecznego, nie potrafimy jednak przewidzieć, czy tak samo będą się na nią zapatrywać mieszkańcy – mówi burmistrz Sułkowic.

KATARZYNA HOŁUJ

myslenicki@dziennik.krakow.pl

### O planowanej inwestycji rozmawiamy z MAGDALENĄ CHACAGĄ, głównym specjalistą ds. komunikacji społecznej krakowskiego oddziału GDDKiA

**DE** Czy osiągnięto porozumienie z wszystkimi samorządami lokalnymi działającymi wzdłuż planowanej trasy?

– Trwają konsultacje społeczne.

**DE** Na jakim etapie są obecnie przygotowania?

– Projektant, działający na zlecenie GDDKiA, opracowuje STES II, czyli drugi etap Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego.

**DE** Kiedy nastąpi wybór ostatecznego wariantu przebiegu trasy? Jakże na chwilę obecną są najbardziej prawdopodobne?

Ostateczny wariant przebiegu trasy wskaże wojewoda w decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach tej inwestycji, której wydanie zaplanowano na wiosnę 2009 roku. Dzisiaj jest jeszcze za wcześnie na wskazywanie konkretnych rozwiązań.

**DE** Czy niezależnie od wybranego wariantu węzeł zlokalizowany będzie w Krzywaczkę?

– Tak, ale jeszcze nie wiadomo, w którym punkcie wsi, gdyż pod uwagę brane są trzy możliwości.

**DE** Kiedy ruszy budowa i kiedy zostanie zakończona?

– Przetarg na roboty budowlano-montażowe zostanie ogłoszony, według harmonogramu, w 2011 roku. Jeśli nie będzie przeszkód w postępowaniu, to

pierwsze prace mogłyby się rozpocząć już w 2011 roku. Budowa będzie realizowana etapami do końca 2014 roku. Które odcinki szybciej, a które później – zależy w dużej mierze od postawy samorządów względem inwestycji.

**DE** Jakże są koszty budowy BDI? Czy gminy położone wzdłuż niej będą w nich partycypować, a jeśli tak, to w jakim zakresie?

– Koszty samej budowy oszacowano na ok. 2,5 mld złotych. Do tego dojdą jeszcze koszty związane z nabyciem gruntów, opracowaniem dokumentacji i nadzorem inwestorskim w trakcie budowy. Inwe-

stycja będzie finansowana przez GDDKiA.

**DE** Jakiej klasy będzie to droga?

– Według obowiązujących obecnie ustaleń – dwujezdniowa droga klasy GP (główna przyspieszona), ale jeśli w międzyczasie zapadnie decyzja o podwyższeniu klasy drogi do S (ekspresowej), to istnieje taka możliwość.

**DE** Jaką rolę po wybudowaniu BDI pełnić będzie dzisiejsza droga krajowa Kraków – Bielsko-Biała?

– Będzie drogą lokalną. Przed przekazaniem jej do samorządów, zostanie przez GDDKiA wyremontowana.

Rozmawiała: (KAR)

## Są dwa listy intencyjne, jesteśmy gotowi do negocjacji

Rozmowa ze starostą, STANISŁAWEM CHOROBKIEM, o rokowaniach na temat przekształcenia myślenickiego szpitala

**DE** Przed tygodniem pisaliśmy, że do Zarządu Powiatu wpłynęła propozycja od jednego z myślenickich NZOZ-ów wzięcia części szpitala w dzierżawę.

– Rzeczywiście, otrzymaliśmy taką propozycję, m.in. na przejęcie pracowni analitycznej czy poradni specjalistycznych. Zarząd Powiatu nie jest jednak zainteresowany taką współpracą. Innymi słowy nie chcemy wydzielać części szpitala i jej przekształcać. Szpital ma być przekształcony w całość. Oczywiście, oprócz stacji dializ, która już ma nowego właścicie-

la. Nie chcemy się rozdrabniać, bo z tego pewnie nie wyszłoby nic. Niech będzie jeden dzierżawca odpowiedzialny za całość.

**DE** Zarząd ma już upoważnienie do rokowań. Kiedy należy się ich spodziewać?

– W tym tygodniu pewnie rozpocznie się cała procedura. Bo trzeba wiedzieć, że to nie jest tak, że przyjeżdża firma i siadamy do negocjacji. Musimy ogłosić, że takie rokowania są planowane i zainteresowani mogą się wtedy zgłaszać.

**DE** Wie Pan już, kto może być zainteresowany negocjacjami?

– Na dzisiaj mamy dwa listy intencyjne z informacją, że jeśli zostaną ogłoszone rokowania, to te firmy będą chciały przystąpić do rozmów. Są to: GVM Carint z Krakowa i Szpitale Polskie z Katowic. Przedstawiciele tej ostatniej firmy oglądali szpital podczas Dni Otwartych, byliśmy nawet przekonani, że złożą ofertę, ale w ostatniej chwili prawnicy uznali, że warunki są zbyt wygórowane.

**DE** Mówi Pan o dwóch listach intencyjnych. A jaka była dotychczas przeszkoda, że te firmy nie złożyły oferty – zabez-

pieczenia finansowe czy raczej wysokie warunki określone w przetargu?

– Myślę, że w pierwszym przetargu mogła odstraszać trochę cena. Teraz wydaje się, że nie jest ona już aż taką barierą (121 748 netto miesięcznie za dzierżawę nieruchomości i 18 940 netto za dzierżawę sprzętu – red.). Chodzi bardziej o warunki w umowie.

**DE** A pewnie najbardziej o to, że niemal na wszystko musi wyrazić zgodę Rada Powiatu?

– Między innymi. Dlatego dzisiaj jesteśmy skłonni pew-

ne warunki negocjować, np. te związane z kontrolą działań. Trudno, żeby firma musiała mieć osobną zgodę na – dajmy dla przykładu – pomalowanie lamperii. Z drugiej strony chciałbym podkreślić, że przedmiot rokowań będzie tożsamy z przedmiotem przetargu i są elementy „nienegocjowalne”; związane z dzierżawą nieruchomości oraz przekazaniem kontraktu i innych zadań pełnionych przez SP ZOZ.

Rozmawiał: REMIGIUSZ PÓLTORAK