

**Protokół nr VIII/15  
z VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie,  
która odbyła się w dniu 9 marca 2015 r.  
w Sali Reprezentacyjnej Mosińskiego Ośrodka Kultury, ul. Dworcowa 4**

**Proponowany porządek obrad:**

1. Otwarcie sesji.
2. Stwierdzenie quorum.
3. Porządek obrad.
4. Wybór nadzorującego sporządzenie protokołu.
5. „Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań” i wynikające z niej konsekwencje dla Gminy Mosina – konsultacje społeczne.
6. Sprawy organizacyjne i bieżące Rady Miejskiej.
7. Zakończenie sesji.

**Przebieg sesji:**

1. Otwarcie sesji.

Otwarcia VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie, o godz. 16.10, dokonała Przewodnicząca Rady Miejskiej w Mosinie Małgorzata Kaptur. Powitała przy tym przybyłych na sesję radnych Rady Miejskiej w Mosinie, zaproszonych gości oraz mieszkańców Gminy Mosina.

2. Stwierdzenie quorum.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur stwierdziła, że według listy obecności w VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie bierze udział 17 radnych (stanowi to 85 % ogólnego stanu osobowego Rady Miejskiej). W związku z tym „Rada” jest władna podejmować uchwały, decyzje, stanowiska i inne ważne decyzje. Nieobecni byli: ze względu na leczenie sanatoryjne radny Marian Osuch oraz ze względu na leczenie poszpitalne radna Małgorzata Rajkowska.

*Lista obecności radnych stanowi załącznik niniejszego protokołu.*

Na sesję zostali zaproszeni goście, których lista również *jest załącznikiem niniejszego protokołu.*

3. Porządek obrad.

Proponowany porządek VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie, który został wyżej przedstawiony oraz niezbędne materiały jej dotyczące, radni Rady Miejskiej w Mosinie otrzymali wraz z zaproszeniami na nią i w dniu jej odbycia.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur oświadczyła, że ma kilka propozycji zmian. W związku z tym, że w wyborach uzupełniających do Rady Miejskiej w dniu 1 marca mieszkańcy okręgu nr 17 wybrali swojego przedstawiciela: radnego, zgłosiła wniosek, aby jako punkt czwarty wprowadzić do porządku obrad punkt w brzmieniu: Wręczenie zaświadczenia o wyborze i ślubowanie radnego. Z tego powodu punkt piąty to będzie: Wybór nadzorującego sporządzenie protokołu, punkt szósty: „Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań” i wynikające z niej konsekwencje dla Gminy Mosina – konsultacje społeczne. Jako punkt siódmy zaproponowała wprowadzenie przyjęcia przez Radę Miejską stanowiska w sprawie konieczności remontu-przebudowy drogi wojewódzkiej

nr 431 na odcinku Mosina – Kórnik. „Otrzymaliście państwo radni” pocztą elektroniczną to stanowisko, „otrzymaliście je państwo również w teczkach”. Po konsultacjach będzie przerwa, podczas której będzie można się z tą propozycją stanowiska dokładnie zapoznać, „będziemy nad nim się zastanawiać” właśnie po przerwie. Punktem ósmym byłby w tym układzie punkt: Sprawy organizacyjne i bieżące Rady Miejskiej, a ostatni, jako dziewiąty punkt byłoby: Zakończenie sesji. Następnie zapytała, czy ktoś zgłasza jeszcze inne uwagi, wnioski, propozycje zmian porządku obrad i stwierdziła, że nie widzi zgłoszeń.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur poddała pod głosowanie wniosek, aby wprowadzić do porządku VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie punkt: Wręczenie zaświadczenia i złożenie ślubowania przez radnego Andrzeja Raźnego. W jego wyniku stwierdziła, że jednogłośnie ten punkt został wprowadzony do porządku obrad. Następnie przypomniała, że drugi wniosek dotyczył wprowadzenia punktu: Stanowisko w sprawie konieczności remontu-przebudowy drogi wojewódzkiej nr 431 na odcinku Mosina – Kórnik i poddała pod głosowanie propozycję jego wprowadzenia do porządku VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie. W jego wyniku stwierdziła, że nie widzi, aby ktoś z radnych się wstrzymał od głosowania lub był przeciwny temu wnioskowi, w związku z czym Rada Miejska w Mosinie przyjęła go jednogłośnie, czyli 17 głosami „za”. Następnie poddała pod głosowanie porządek VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie wraz z przyjętymi do niego poprawkami. W jego wyniku stwierdziła, że nie widzi, aby ktoś z radnych się wstrzymał od głosowania lub był przeciwny temu porządkowi obrad, w związku z czym Rada Miejska w Mosinie przyjęła go jednogłośnie – 17 głosami „za”.

W ten sposób został ustalony porządek VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie, który przedstawia się następująco:

1. Otwarcie sesji.
2. Stwierdzenie quorum.
3. Porządek obrad.
4. Wręczenie zaświadczenia i złożenie ślubowania przez radnego Andrzeja Raźnego.
5. Wybór nadzorującego sporządzenie protokołu.
6. „Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań” i wynikające z niej konsekwencje dla Gminy Mosina – konsultacje społeczne.
7. Stanowisko w sprawie konieczności remontu-przebudowy drogi wojewódzkiej nr 431 na odcinku Mosina – Kórnik.
8. Sprawy organizacyjne i bieżące Rady Miejskiej.
9. Zakończenie sesji.

#### 4. Wręczenie zaświadczenia i złożenie ślubowania przez radnego Andrzeja Raźnego.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur zaprosiła p. Andrzeja Raźnego do wystąpienia „na środek” i wyraziła przekonanie, że „wiemy wszyscy”, iż „mieliśmy” taką sytuację po wyborach „16 listopada”, że mandat zdobyty „na Osiedlu Nowe Krosno”, czyli w okręgu 17, trafił w ręce obecnego „pana burmistrza”. Wraz z jego wyborem na funkcję burmistrza, jego mandat radnego wygaś, w związku z tym zostały ogłoszone wybory uzupełniające, które miały miejsce w dniu 1 marca. W wyborach startowało dwóch kandydatów: mieszkańcy wybrali p. Andrzeja Raźnego – „wszyscy serdecznie mu gratulujemy”. Chciałaby w imieniu „przewodniczącego komisji wyborczej”, który nie mógł być dzisiaj tutaj obecny, wręczyć „panu” zaświadczenie o treści: „Stosownie do art. 449 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. – Kodeks wyborczy, Miejska Komisja Wyborcza w Mosinie stwierdza, że w wyborach uzupełniających, które odbyły się dnia 1 marca 2015 r., pan Andrzej Edward Raźny wybrany został radnym Gminy Mosina”. Poprosiła przy tym zebranych o powstanie i wręczyła p. Andrzejowi Raźnemu zaświadczenie o wyborze na radnego. Następnie zwróciła uwagę, że zgodnie z art. 23a ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, przed przystąpieniem

do wykonania mandatu, radni składają ślubowanie i odczytała rotę ślubowania w brzmieniu: „Wierny Konstytucji i prawu Rzeczypospolitej Polskiej, ślubuję uroczyście obowiązki radnego sprawować godnie, rzetelnie i uczciwie, mając na względzie dobro mojej gminy i jej mieszkańców”, a wezwany przez nią radny Andrzej Raźny oświadczył: „ślubuję, tak mi dopomóż Bóg”.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur stwierdziła, że od tej pory jest „pan” pełnoprawnym członkiem „naszej Rady”: dwudziestym pierwszym radnym, a następnie poprosiła go o złożenie swojego podpisu na liście obecności. Zwróciła przy tym uwagę, że oznacza to, iż od tej pory jedna osoba więcej będzie brała udział w głosowaniu.

W związku ze złożeniem ślubowania przez radnego Andrzeja Raźnego i przybyciem na Salę Reprezentacyjną w trakcie procedowania tego punktu radnego Tomasza Łukowiaka, odąd w VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie brało udział 19 radnych.

#### 5. Wybór nadzorującego sporządzenie protokołu.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur zaproponowała, aby nadzór nad protokołem z VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie sprawował radny Arkadiusz Cebulski.

Radny Arkadiusz Cebulski wyraził zgodę na kandydowanie na radnego nadzorującego sporządzenie protokołu z wyżej wymienionej sesji.

W związku z tym, że radni Rady Miejskiej w Mosinie nie zgłosili innych propozycji, przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur poddała pod głosowanie kandydaturę radnego Arkadiusza Cebulskiego na nadzorującego sporządzenie protokołu z VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie.

W jego wyniku, Rada Miejska w Mosinie 18 głosami „za”, przy 1 głosie „wstrzymującym się”, wybrała wyżej wymienionego radnego na nadzorującego sporządzenie protokołu z VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie.

#### 6. „Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań” i wynikające z niej konsekwencje dla Gminy Mosina – konsultacje społeczne.

Przedstawiciel Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań Piotr Plewka przedstawił przy pomocy prezentacji multimedialnej historię powstania i działalność Stowarzyszenia Metropolii Poznań, a następnie przedstawiciele Centrum Badań Metropolitalnych przy pomocy prezentacji multimedialnej przedstawili „Koncepcję kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań” i wynikające z niej konsekwencje dla Gminy Mosina.

Radny Waldemar Wiązek stwierdził, że po raz kolejny „mieliśmy” tu możliwość zobaczenia ciekawej koncepcji, ale znowu Mosina jest objęta „dziwnym embargiem na rozwój komunikacji samochodowej”. Wspomniał „pan” przed chwilą, że Miasto Puszczykowo „powiedziało”, iż „nie może być droga”. Miasto Puszczykowo jest miastem Puszczykowo, „my jesteśmy Gminą Mosina, mamy swoich mieszkańców”, którzy codziennie dojeżdżają w jedną, czy w drugą stronę i „znamy” z autopsji ten ból, jak wygląda w godzinach, czy porannych, czy popołudniowych dojazd do miasta Poznania. Wyraził przy tym żal, że tutaj nie zostały zrobione jeszcze badania, które są – widać – dokładnie zrobione, ale nie zostały w tej treści tego opracowania – gmina Czempin „dołożona”, jak również gmina Brodnica. „My tutaj, mieszkańcy naszego terenu” mniej więcej „wiemy”, że bardzo dużo osób dojeżdża samochodami z „tego” terenu, gdyż „tam” nie ma komunikacji kolejowej, nie wszędzie jest łatwy też dojazd do dworca w Czempiniu, czy do Mosiny. Dla niego osobiście wielkim absurdem jest to, co „pan” przed chwilą powiedział, że proponowana ma być kładka w Wiórku. W Wiórku wspaniale – jest to jego prywatna ocena – wkomponowałaby się droga, która tam właśnie, gdzie „pan” powiedział: był prom – powinna zaistnieć, a nie kładka. Skoro kiedyś funkcjonował „tam” prom, to znaczy, że to było jakieś miejsce strategiczne, którym w przeszłości mieszkańcy się poruszali i było wygodne, ale nie było pieniędzy na budowę

mostu – dlatego był prom. Dzisiaj, gdyby spojrzeć na mapę można byłoby ocenić, że z Wiórka do Puszczykowa, do tej Łęczycy jest około 3 km i największą komplikacją byłaby budowa przede wszystkim przeprawy mostowej, ale to ułatwiłoby przejazd „naszym” mieszkańcom, ale podejrzewa, że ten ruch inaczej się ułożyłby. Walory „mamy” tu środowiskowe – jest to jedna z większych zalet „naszej gminy, naszego terenu”, ale jak „wszyscy wiemy”, każda gmina rozwija się wtedy, jeżeli do budżetu wchodzi konkretne środki finansowe. Droga w jego ocenie powinna być rozbudowana do granic Puszczykowa. Jeżeli Miasto Puszczykowo nie chce mieć rozbudowanej odpowiednio drogi, jeżeli chodzi o 2 pasy ruchu – ich sprawa, burmistrza – mogą być 2 pasy od Puszczykowa do Łęczycy, czy do Lubonia – prosi bardzo: „oni mogą mieć tak, jak dzisiaj”. „Nasza” infrastruktura drogowa wygląda tak, że zaprasza „panów” o godz. 7.00 rano do godz. 9.00 i o godz. 15.00 do godz. 17.00 – co się dzieje w Mosinie. Jest ona tak podzielona przez te wszystkie parki, ostoje itd., że nie ma alternatywnej rozbudowy, wybudowania nowych dróg, więc te drogi, które „mamy”, powinny być poszerzone, bo logika wskazywałaby, iż gdy będzie łatwiejszy przejazd, to te samochody nie będą „w korkach” stały, tylko płynnie będą się rozjeżdżały i łatwiej to wszystko powodowało rozładowanie „tych korków” w kierunku Dymaczewa, czy dalej na Śrem, bądź Kórnik. To są jego zdaniem takie „dla nas” bardzo newralgiczne punkty, gdyż znowu wszystkie gminy naokoło będą miały bardzo poważnie zmodernizowane drogi. „Mamy” na przykład Komorniki, które po pięknej rozbudowie, wybudowaniu nowej drogi, zaczęły się bardzo szybko rozbudowywać, ale nikt już nie powie, że „w tamtym kierunku były wielkie nakłady i też przez Miasto robione”. To spowodowało pociągnięcie inwestorów przez dobrą komunikację – „u nas” tego nie ma. Tak długo, jak Mosina nie będzie miała dróg poszerzonych, umożliwiających swobodny i szybki przejazd, to „my tutaj zawsze będziemy mieli to ucho igielne” w postaci jednego, czy drugiego ronda. To są właśnie jego zdaniem bardzo poważne ograniczenia, które będą powodowały, że „te korki będą ciągle”, bo nie ma co ukrywać: do „naszej gminy” co roku przybywa coraz większa ilość różnego rodzaju mieszkańców: zamożnych lub mniej zamożnych. Każdy w dzisiejszych czasach posiada środek lokomocji: samochód, owszem: rowerem jeżdżą, ale nie każdy może rowerem dojechać do pracy, nie każdemu też pasuje dojazd swobodny pociągiem, czy koleją podmiejską. Dzisiaj sytuacja jest taka, iż trzeba iść za pracą, zaczyna wchodzić ten model, „tak jak na Zachodzie” – nie, że „tutaj mamy miejsce pracy od razu pod nosem”, tylko niektórzy ludzie muszą z Mosiny, czy do Tarnowa Podgórnego dojeżdżać. Jak jest dobry dojazd, to do centrum Poznania dojedzie się szybciej niż nawet samochodem, bo to jest ta kolej podmiejska bardzo sprawna dzisiaj, „ale my póki nie będziemy mieli” bardzo szybkiego i sprawnego rozładowania komunikacyjnego pojazdów, które wjeżdżają „na nasz teren”, to „my zawsze będziemy mieli kłopot”. „To jest umywanie rąk od tematu”, bo za 20, 30 lat nikt jemu nie powie, iż będzie tu mniej mieszkańców. Akurat „jesteśmy” w takiej Mosinie, która dobrze absorbuje tych nowych mieszkańców, „że się będziemy powiększali”, jeżeli chodzi o populację i ciągle będzie kłopot związany z transportem, iż „my nie uciekniemy od tego”. Myśli, że należałoby się z tym tematem naprawdę zmierzyć i nie patrzeć, iż Puszczykowo będzie wetowało – mają prawo wetować: ich teren, ich mieszkańcy – on to szanuje, natomiast wchodzi nowe technologie, samochody też mają inną emisję spalin, dużo wchodzi samochodów hybrydowych, więc trzeba to wszystko wziąć pod uwagę, ale komunikacja w „naszym” terenie jest jak najbardziej wskazana, jeżeli chodzi o poszerzenie „tych pasów”.

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych Tomasz Kaczmarek zapewnił, że sprawy, które „pan” podnosi, są też znane „nam”. To nie jest tak, że nieświadomie pewne rzeczy „chcemy w tej koncepcji przedstawić”. Jedno tylko sprostowanie odnośnie tego, że to jest jasne, iż „tyle mieszkańców nie przybędzie”. Jest walka o mieszkańca, ceny gruntów – im dalej od Poznania są tańsze itd., ale tutaj tylko „wskazujemy” na rozproszenie zabudowy. „My

wiemy oczywiście”, tylko żeby nie planować terenów, bo jak będą zaplanowane, to będą w mniejszej gęstości, ale zasiedlane. To jest ten problem, więc tam, gdzie można „przykrócić” trochę tereny inwestycyjne, a najlepiej prowadzić, jeżeli będzie taka jej potrzeba, plany ochronne przed zabudową, „bo się po prostu i u państwa w gminie to też rozleje”. To jest nieuniknione. Stąd ma świadomość, że to nie jest tak, iż ta liczba mieszkańców „taka” będzie, tylko terenów jest „tyle” i te tereny prędzej, czy później można zagospodarować w myśl prawa, pomijając też decyzje o warunkach zabudowy, ale to jest trochę inny temat. Problemy transportowe i to jest coś, co spodziewaliśmy się, że będzie głównym meritum dyskusji, bo chyba wszędzie jest. Byliśmy parę dni temu w Puszczykowie i to nie jest tak, że „myśmy pod wpływem uwag z Puszczykowa”. Oczywiście „państwo też wnosiliście pewne uwagi” i „wiemy, że macie mocną chęć” – przynajmniej część, może nie wszyscy, żeby tę drogę wojewódzką poszerzać. Każdą drogę można w jakiś sposób poszerzyć, mniej lub bardziej, stosownie do prawa, ale jak „będziemy poszerzać te drogi”, działa ten efekt koła: coraz więcej osób będzie z nich korzystać, więc będzie więcej samochodów, bo jest cały czas szeroka droga, „będziemy kupować drugi, trzeci samochód w rodzinie”, później przybędą mieszkańcy, bo są tereny, gdyż jest dobra dostępność i za 10 lat „ta droga się zakorkuje”. „My proponujemy” ten alternatywny model rozwoju, czyli kolej metropolitalną jako pewien substytut, 2 nowe przystanki w otoczeniu, park & ride, czyli ruch, ale lokalny dojazd. Wiadomo jemu, że „jesteście państwo gminą tranzytową i przejmujecie ruch także chociażby z Brodnicy, Czempiną”, chociaż tam kolej mają, ale „myśmy” długofalowo, czyli czy ten element sprawdzi się za 5, 10 lat. Doraźnie tak i tu niewątpliwie rozumie mieszkańców, bo sam stoi w różnych korkach, ale czy to rozwiąże długofalowo problem – „pomyśmy, nawet jeśli wszyscy tymi hybrydami będziemy jeździć”, już „nie będziemy zanieczyszczać środowiska”, ale „korki” tak, czy owak będą, bo prosi, aby zwrócić uwagę, że między Mosiną a Poznaniem też są tereny mieszkaniowe i dalej też są tereny mieszkaniowe. Tak więc „te potoki” będą cały czas spływać na tę drogę wojewódzką, ona też może być tylko fragmentami poszerzona itd. Tak więc tak to sobie „ustawiamy”. Doraźnie „bylibyśmy za”, ale długofalowo – pod rozwagę, czy jednak nie zainwestować w kolej metropolitalną i te środki dojazdowe: lokalna komunikacja, drogi rowerowe, czasami samochód park & ride. Profesor UAM Andrzej Mizgajski wyraził przekonanie, że „to” jest całkowicie jasne i logiczne, biorąc pod uwagę dzisiejszy stan. Rozmawiał on z jakimś kolegą z Niemiec, który mówił: „wiesz co, ja osiągnąłem taką jakość życia, że nie potrzebuję samochodu”. Teraz tłumacząc to na język ogólniejszy. W Poznaniu „mamy” ponad 550 samochodów na 1000 mieszkańców, w powiecie jeszcze więcej. „Wiecie państwo, ile jest w aglomeracji berlińskiej”: 390. W Danii jeszcze mniej. Trend jest jasny. „Osiągnęliśmy” pułap ilości samochodów i ilość samochodów będzie spadała. Dzisiaj stan jest taki – on mówi o przewidywaniach teraz. Będzie spadała liczba samochodów, bo będzie polepszał się transport publiczny. W Poznaniu na jeden samochód przypada bodaj 5 mb drogi. Jeżeli połowa samochodów wyjechałaby, to Poznań „w ogóle się nie rusza”. Jest kwestią czasu, zmiany przepisów konkretnie, to nie nastąpi w tej kadencji „sejmu”, ale dobijanie się dużych miast jest mocne, bo precedensy są: Londyn, Berlin, Paryż i wiele metropolii zamkną dostęp do miasta. Będzie kosztował dojazd do miasta. Czyli ułatwienie transportu publicznego, szykany ze strony miast dojazdu indywidualnym transportem spowodują, że ilość samochodów będzie malała. On nie neguje tego, co „pan” mówi, jemu się wydaje tak abstrakcyjnie, że dojazd przez Wiórek byłby bardzo sensowny, natomiast musimy widzieć też tę perspektywę dalszą, w którą stronę to zmierza – to jest nasz obowiązek wymyślenia sobie, „czasami sobie tam kombinujemy”, bo o przyszłości wiemy tylko dwie rzeczy, iż będzie i „inna niż nam się wydaje”. Radziłby popatrzeć na to z takiej perspektywy szerszej, bo wszystko jest w ruchu. Tu bardzo trafnie „kolega” mówił o tych kosztach dodatkowych, ale „zwróćmy jeszcze uwagę” na presję polityczną na burmistrza i „na was wszystkich”.



Jeżeli „mamy za dużo jednocześnie udostępnionych terenów pod budowę”, to bardzo wiele ludzi będzie mieszkało przez całą generację na osiedlu w budowie, bo przecież jak jest 10, 20 % zamieszkałych, to nikt nie będzie budował całej infrastruktury, więc będą mieszkać na budowie, a „mamy” tych terenów o 2/3 za dużo, czyli 2/3 ludzi spędzi, jak wybuduje się na zapoczątkowanym osiedlu, całe życie na budowie. To będzie presja duża polityczna na „państwa”.

Radosław Bul z Centrum Badań Metropolitalnych stwierdził, że o tym ruchu też „robiliśmy badania”: 40 tysięcy pojazdów wjeżdża codziennie do Poznania na granicach, na wszystkich trasach wlotowych. „Pan” mówi: „zrobimy szersze drogi”: będzie jeszcze dodatkowo 5 z Mosiny, 5 z Dopiewa, 5 itd., będzie wjeżdżać 80 tysięcy. Prezydent prędzej, czy później – ma 2 pistolety: jeden – „nie wpuszczam mieszkańców”, drugi – „nie wpuszczam samochodów”. „Nie wywołujemy tego żelaznego wilka”, ale taką politykę transportową większość miast już kiedyś zastosowało: ograniczenie ruchu na terenie miasta, podniesienie taryf parkingowych i to zmobilizowało je do transportu publicznego. „Państwo jesteście świetnie położeni”. Kolej metropolitalna – wiadomo jemu, że nie będzie jutro i „nie wsiądziemy w nią wszyscy”, ale „liczymy” w tej perspektywie finansowej „dwa, czternaście”, iż ona zostanie zrealizowana. „Popatrzmy” chociaż w perspektywie dziesięcioletniej, że ona będzie. Może pomyśleć o tym lokalnym.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych wyraził przypuszczenie, że „pan” tak samo myśli, jak „my”, tylko denerwuje „pana” to, co jest dziś. Pytanie tylko, czy lepsze nie będzie wrogiem dobrego, to znaczy, czy nie okaże się za 5, 10 lat, iż „wyrzuciliśmy duże pieniądze w infrastrukturę”, która w zasadzie nie służy.

Radosław Bul z Centrum Badań Metropolitalnych oświadczył, że dziękuje za te uwagi – „my braliśmy pod uwagę każdą możliwość” i „analizowaliśmy” to, o czym „pan” mówi i jak najbardziej „rozumiemy” ten problem. Z punktu widzenia troszkę osoby, która analizuje ruch z punktu widzenia inżynierskiego: mówi „pan” o rozbudowie drogi. Problemem jakby szlaków transportowych nie są parametry szlaków transportowych, tylko parametry węzłów, czyli skrzyżowań. Rozbudowa drogi o jeden pas powoduje poprawę dostępności między 5 a 10 %, czyli to jest bardzo mało. Dużo większym problemem są węzły, czyli bardziej „powinniśmy się koncentrować na węzłach”, żeby te węzły były ewentualnie bezkolizyjne, bo one dużo więcej dają z punktu widzenia parametrów. Wiadukt, który powstaje w Łęczycy, na pewno dużo „państwu” da. Wiadomo jemu: są różne sygnalizacje. Jest sygnalizacja w Łęczycy, w Puszczykowie są chyba dwie albo 3 – tu jest główny problem. „Zastosujmy” sygnalizacje tak zwane inteligentne, czyli „starajmy się jakby na początek może bardziej elastycznie do tego podejść”, nie infrastrukturalnie tak twardo, czyli rozbudowa, a bardziej „patrzmy” na te systemy, które funkcjonują. Dużym problemem jest – domyśla się – skrzyżowanie ul. Mocka z tą drogą dojazdową do Poznania. Tam jest sygnalizacja – tam podejrzewa, że są dosyć duże „korki” każdego dnia i w okolicach ronda. Tutaj „musimy pomyśleć” o tym, jak to rozwiązać. Pytanie, jak mogłoby wyglądać przedłużenie ul. Mocka i dalej. To jest kwestia, o której „państwo musicie rozmawiać” z Zarządem Dróg Wojewódzkich tak, żeby rozwiązać ten węzeł drogowy w sposób, który umożliwi, czy da „nam” jak najlepszą przepustowość.

Radny Waldemar Wiązek zapewnił, że się zgadza z przedmówcą. To, co „pan” powiedział, to jest jego pobożne życzenie, żeby właśnie było szerzej, szybciej, sprawniej, to, co w dalszej perspektywie „pan” powiedział, to na pewno to nastąpi, bo wzorce idą „z Zachodu”. Natomiast prosiłby, abyście o tym nie zapominali, wiadomo jemu – jak „była komisja” 2 lata temu, taki wniosek złożył i też „rozmawialiśmy” na ten temat, żeby właśnie w budowie tych dróg wojewódzkich, „które będziecie w przyszłości tutaj promowali do rozbudowy lub modernizacji”, aby zainstalować wagi drogowe, tak jak to we Wrocławiu miało miejsce. Nie ukrywa, że to dla tych nieprzestrzegających przepisów ruchu drogowego działa dosyć

odstraszająco i poważnie zmniejsza ruch samochodów ciężarowych. To, „gdybyście też wpisali w waszą koncepcję”, pomogłoby.

Radny Łukasz Kasprowicz stwierdził, że ze wszystkich wypowiedzi „panów” po kolei można byłoby wysnuć taką konkluzję, iż przez ostatnie 12 lat Gmina Mosina rozwijała się w jednym z najbardziej możliwie szkodliwym kierunku, czyli była to „buraczana urbanizacja”...

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych zaprzeczył i zapewnił, że mówił w skali całej metropolii, to akurat do Mosiny prosi... jest takie zagrożenie.

Radny Łukasz Kasprowicz stwierdził, że „mówiliście panowie” o tanim budownictwie deweloperskim niezwartym planowaniu przestrzennym, zabudowywaniu ciągów ekologicznych – tu chyba padła lokalizacja Kopli, czyli prawdopodobnie chodzi o Czapury. „Mówiliście panowie” o osiedlach, miastach, o miejscowościach na szambach. Zapytał przy tym, czy „macie panowie” jakiś pomysł na to, jak ewentualnie, jakimi sposobami może odwrócić ten trend, w jakim kierunku „powinna iść” Gmina, żeby ten rozwój był harmonijny, zgodny z jakimiś oczekiwaniami, „co byście po prostu doradzili nam, tutaj samorządowcom, burmistrzom”, czy nowe plany miejscowe, jeżeli tak, to w jakim kierunku, jakie budownictwo. Też jeden z „panów” tutaj powiedział o budowie dworca, przystanku w Krośnie. Zwrócił się też o wyjaśnienie, czy jakieś ramy czasowe, jakieś koncepcje takie można przybliżyć, jak to będzie wyglądać, kto to będzie budował, kolej metropolitalna – czy Gmina Mosina, jako samorząd, będzie zobowiązany do łożenia do dokładania do tej kolei, jeżeli tak, to czy są jakieś kalkulacje finansowe dla poszczególnych gmin, które w tym jakby przedsięwzięciu będą brały udział.

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych Tomasz Kaczmarek stwierdził, że jeśli chodzi o kolej metropolitalną, to jest złożony i może nawet wykraczający powyżej „dwa, trzydzieści”, jeśli chodzi o ten pierwszy etap budowy kolei metropolitalnej. To jest jej uruchomienie w ogóle w oparciu, zgodnie ze strategią zintegrowanych inwestycji, czyli to, co daje „unia”, przy czym obszar funkcjonalny Poznania, aglomeracja pieniądze jak gdyby otrzymuje na właśnie zagospodarowanie dworców, przystanków oraz terenów wokół. „Zacniemy” od planów miejscowych dla tych obszarów i tutaj środki są ograniczone. Niektóre przystanki, które są w koncepcji zaproponowane, niekoniecznie pojawią się od razu z uwagi na ograniczenie środków. Partnerem musi być też kolej i przy modernizacji linii, przy jakichś innych, pewne przystanki – warto o nie lobbować. 60 jest przystanków zaplanowanych w ramach „zit-u”, a jeśli chodzi o tę pierwszą część, nie wiadomo jemu, czy „pan” w trosce, czy tak troszeczkę prowokacyjnie o ten rozwój, ale rozumie, że raczej w trosce. On mówi, aby trochę wstrzymieźliwiej planować, nie tylko już nowe tereny, ale nawet spróbować ograniczyć te, które są, ponieważ „mamy lekcję” z kilku gmin podpoznańskich borykających się z niesamowitymi problemami, już nie tylko infrastrukturalnymi, drogowymi, budżetowymi, z rosnącym zadłużeniem. Tak samo było w Europie Zachodniej, w gminach niemieckich „w latach sześćdziesiątych, siedemdziesiątych”, kiedy motoryzacja, rozwój suburbanizacji zadłużył gminy na wiele lat. Doprowadził do reformy administracyjnej łączącej gminy, które nie były wydolne budżetowo, ale to jest coś, co niektórym gminom „u nas” grozi albo już to przeżywają. Zysk z mieszkańców jest oczywiście krótkoterminowy jak gdyby, z tych podatków, bo później z nimi są związane koszty – to już Gmina Dopiewo zaczyna wypracowywać, może część „z państwa” się przejedzie, „jak będziemy też w gminie Dopiewo”, bo te problemy będą, one były też polityczne, jeśli chodzi o infrastrukturę społeczną, brak szkół, oczywiście te tereny dojazdowe, drogowe itd., odśnieżanie ulic, dróg, brak przepustowości, podmokłe tereny, czyli kwestie dojazdu. Tam już obliczono, że z nowego mieszkańca, z podatków jest tyle, iż 2 razy praktycznie później trzeba dopłacić do infrastruktury społecznej i do dzieci. Oni to dopiero teraz dostrzegli, jak mają 10.000 mieszkańców „na głowie”, ale to jest oczywiście też wybór gminy, czy rozwijać się intensywnie, czy dążyć do zagospodarowania nowych

mieszkańców, „te dudki” się pojawiają, krótko, chwilowo, zapełnią budżet, a później trzeba będzie budować szkołę, infrastrukturę „taką, siaką” itd. Dzisiaj już kilka gmin musi robić polityki oświatowe i zacząć planować rozwój szkolnictwa na najbliższe 20 lat, ponieważ „nie wiedzą, w co włożyć najpierw ręce”, w jakie kwestie finansowe. To jest jak gdyby dygresja, że warto się przyglądać tym gminom zupełnie podmiejskim, które już to przeżyły, tę intensywną „buraczaną suburbanizację”. Wstrzemięźliwość, jeśli chodzi o planowanie, weryfikacja „studium”, tam, gdzie to jest możliwe, „zobaczcie państwo na te przez nas predysponowane tereny” – one są całkiem atrakcyjne, bo są bardzo blisko istniejącej już zabudowy, a niekoniecznie gdzieś tam 5, 10 km w polu. Jest to częściowo niewykonalne – to jest jasne, że prawo nie sprzyja i „państwo” nawet chociaż „chcielibyście”, to niektórych elementów zagospodarowania „nie wyeliminujecie”. „Studium” jest tylko aktem polityki, a nie aktem prawnym. Plany miejscowe – „wiemy”, jak one wyglądają i ile ich może gmina sporządzić, chociaż niektóre gminy, np. Murowaną Goślinę tutaj „bardzo mocno chwalimy”, bo od kilku lat stawia na plany ochronne przed zabudową, które powodują, że pewne tereny nie zostaną zabudowane, przynajmniej w stosunku do tych, gdzie zagrożenia środowiskowe są dość duże. Z punktu widzenia akademickiego jest oczywiście mądrym mówić o tym, ale na co dzień trzeba się borykać, „rozważyć każdą decyzję, zanim podejmiecie państwo taką, że staniecie się” kolejną gminą z dodatkowymi dwudziestoma tysiącami mieszkańców, niekoniecznie najbogatszymi, bo może się okazać, iż właśnie tak, jak w gminie Dopiewo, trzeba będzie do nich dopłacać, także polityka w tym kierunku powinna zmierzać.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski oświadczył, że po pierwsze należy koncentrować zabudowę, budować obok tych miejscowości, które mają już dobrze wyposażone szkoły, sklepy, kościół, przystanki, stacje kolejowe, czyli rozbudowywać Mosinę, rozbudowywać te miejscowości, które mają przystanki kolejowe. Poza tym budować tam, gdzie jest już infrastruktura pod ziemią: woda, kanalizacja, a nie „na surowym korzeniu” szukać nowych terenów.

Przedstawiciel Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań Piotr Plewka zapewnił, że doskonale zna problemy gminy Kórnik, wiadomo jemu, iż żadna z komisji nie powinna dostawać tylu antydepresantów po swoich posiedzeniach, co komisja planowania przestrzennego w samorządzie kórnickim. „Wiedzieliśmy, że mleko się wylało” i z niektórymi rzeczami już „nic nie zrobimy”, iż łącznik ekologiczny, o który walczyła p. Małgosia Walkowiak z Kamionek, żeby gdzieś przyblokować dążenia następnych deweloperów, „jest mleko rozlane”, bo już powstały 4 domy, a „tam” powstało pół osiedla i się tego nie zatrzyma. Wiadomo jemu, że jeśli o master-plan chodzi, tutaj chciał wrócić: 60 przystanków – tyle było w analizie wykonalności projektu, „na który dostaliśmy pieniądze” – mówi o pieniądzach na koncepcję. Pieniądze na budowę, na rewitalizację przystanków, to są te, które będą w nowej perspektywie rozdzielane, w procedurze konkursowej – nie wiadomo jemu w jakiej, nie wie, jak szeroko, dlatego, że tam będą pieniądze na całe województwo. „Stowarzyszenie” będzie w tej lepszej sytuacji, że „jesteśmy bliżej, mamy już pewne w koncepcji opracowania”, które pozwolą prędzej wykonać projekt budowlany, prędzej starać się o środki. Natomiast na pewno „nie chcemy być” tym, kto wywołuje inicjatywy budowy nowych przystanków pod deweloperów, którzy się głośno nie afiszują swoimi nazwiskami, natomiast okazuje się, że jakaś gmina koniecznie chciałaby, żeby „tam” wpisać nowy przystanek – reszta „nas” nie interesuje, bo tam „chcemy”, żeby powstało nowe osiedle. To jest to, o czym „panowie” mówili wcześniej: o chaosie urbanizacyjnym i o tym, że radni często nie mają wpływu na to, żeby coś zahamować. „Możecie państwo hamować” wydawanie decyzji, „możecie przeciągać coś w czasie”, ale skuteczni „nie będziecie”. To się skończy w SKO, decyzja będzie taka, po której będzie to, co on mówił o antydepresantach. Nie da się czasem skutecznie przeciwstawić. Odpowiada on może na nie zadane pytanie. „Chcemy”, czy taki cel był master-planu, uporządkować to,



co się dzieje wokół stacji na liniach, które były rewitalizowane. Perony piękne, tory nowe, pociągi pędzą, kończy się krawędź peronu, jest fragment dwu, trzymetrowy nowych płytek, jakaś linia i słowo, którego nie powinien powiedzieć – to, co się kojarzy z XIX wiekiem, ze śmierdzącymi „wychodkami”. „U państwa tak nie było” – to może nie powinien tutaj tego przykładu podawać. Natomiast te zdjęcia, o których mówił i te stacje, gdzie czasem wsiada po 9 osób. Powinno się spojrzeć na to „chłodno”, po „katowsku” – „likwidacja tej stacji”, po co stacja w Gołęczewie: na Suchy Las jak się jedzie. Jak tam wsiada 10, 15 osób, a zatrzymuje się – nie wiadomo jemu – 12, 15 pociągów, ale presja mieszkańców zawsze była taka, że – to był taki temat, którego może lepiej nie ruszać. Trzeba czasem okrutnie na to spojrzeć i niestety to też będzie „państwa” rola, jeśli o oczekiwania chodzi, o budowanie nowych przystanków, wydawało się, że ze względu na trwałość projektu linii, która była odnawiana, rewitalizowana: 356 do Wągrowca, pewnych rzeczy się nie da ruszyć, a dzisiaj mówi się głośno: 2 nowe przystanki za Murowaną Gośliną w kierunku Skoków powstaną na pewno i bardzo dobrze. „Gmina wydeptała sobie drogę w urzędzie marszałkowskim, w departamencie transportu, wydeptała sobie drogę peelce”, niewielkimi pieniędzmi uda się takie przystanki uruchomić. Nie wielkie węzły przesiadkowe, ale nowe miejsca, w których zatrzymywać się będą pociągi.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych zwrócił uwagę, że „my w koncepcji wskazujemy te przystanki” jako bardzo uzasadnione, bo one spełniły wielokryterialne analizy, przede wszystkim duża liczba ludności, także w master-planie są wskazane i będą w „zit-ach” również te przystanki, które mają sens, więc takie, jak niektóre, które „pan” wspomniał, na pewno nie będą finansowane, chociaż jest duża presja gmin, „bo one sobie wymyśliły jakąś strefę inwestycyjną i mieszkaniową”, właśnie poprzez deweloperów i to będzie dobry argument, żeby tamtą rozwinąć. Natomiast „budujmy” wokół istniejących przystanków lub tych, które mają uzasadnienie ekonomiczne, demograficzne, ale „nie twórzmy” nowych tylko po to, że jakiś deweloper tam za 10 lat chce zlokalizować osiedle, bo w ogóle nie wiadomo, czy zlokalizuje. W myśl zasady niemieckiej: buduj wzdłuż torów, buduj wzdłuż przystanków, ale nie wystarczy na wszystkie, więc 60 w przetargu konkursowym, ile wejdzie z gminy Mosina, ile z Puszczykowa – „te, które wskazujemy” jako zasadne. Natomiast co do remontu, to nie ma w ogóle i park & ride nie ma dyskusji – ona będzie, z kolei co do nowych przystanków, konkurs rozstrzygnie, czy na terenie metropolii, które z tych sześćdziesięciu rzeczywiście powstanie. „Miejmy nadzieję, że państwa tak”, bo taka jest „nasza” koncepcja.

Radna Wiesława Mania stwierdziła, że „obserwujemy” w tej chwili akurat w „naszej” gminie bardzo dużą ilość mieszkańców przybywających właśnie z Poznania, z terenów Poznania. To z Poznania ludzie uciekają i za chwilę, później pojawia się problem: „nie mamy, jak dotrzeć, nie mamy gdzie stąd wyjechać”. Tym są zaszokowani, tym, co „pan” dzisiaj powiedział. Droga jest odśnieżona, tylko nieprzejezdna, „bo my na tej drodze stoimy w tej chwili na pewno już przez większość doby” i brak zmiany przebiegu w „państwa” koncepcji drogi 430 – sądzi, że wszystkich „nas” tutaj bardzo niepokoi. Ona akurat osobiście uważa, że do Lubonia poszerzenie drogi – „tam nie stoimy”. „My stoimy” właśnie w Łęczycy, od Łęczycy zaczynają się „korki”, tam „się korkujemy”. To, co „pan” powiedział tutaj, że sprawa tych skrzyżowań, tego upłynnienia ruchu – owszem. W związku z tym, kiedyś na konsultacjach „park wypowiedział się: WPN”, że nie widzi problemu, żeby poszerzyć drogę, on nie stoi na przeszkodzie, a więc nie wiadomo jej, jakie „mamy” tutaj te ograniczenia środowiskowe, o czym była tutaj mowa. To ją zastanawia, ponieważ była mowa, że nie ma tutaj przeciwwskazań. „My powinniśmy odbić w stronę właśnie Pożegowa”, ale wcześniej, a nie przy ul. Mocka, bo „my do tej ul. Mocka po prostu nie możemy dotrzeć” i wcześniej „się korkujemy”. „My musimy odbić wcześniej w prawo” i to jest jedyne – uważa – wyjście z drogi 430. Natomiast jej kolejne pytanie i uwaga dotyczy drogi 431. „Panowie

mówiliście”, że przebieg będzie tak jak w tej chwili, czy „nie uwzględniacie odbicia” w stronę Śremu tej obwodnicy, bo tego nie usłyszała, tak jak była mowa przed przejazdem kolejowym na Mocka w lewo. Tak się zastanawia, bo „mówimy, że wszyscy biorą pod uwagę, dziękujemy za uwagi, wszystko słuchają ci nasi projektanci i panowie, z którymi po raz kolejny konsultujemy”, ale jakoś ciągle ta Mosina jakby była „odcięta” i te „nasze” uwagi, „jakbyśmy naprawdę mówili rzeczy nierozsądne”. Mieszka ona w Krośnie – tam zaprasza: ile tam przybywa, w jakim tempie mieszkańców. Sądzi, że tych procentów i tej skali wzrostu mieszkańców „panowie nie uwzględniliście”.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych oświadczył, że „przedstawiamy” pewne argumenty, które, jak rozumie, część „z państwa” jakby też rozumie, ale nie przyjmuje, iż nie tylko trzeba usprawnić drogę, ale trzeba ją poszerzyć. „Musicie to państwo wydyskutować” – to jest koncepcja, która zakłada jakby bardziej zrównoważony, metropolitalny rozwój i na usprawnienie komunikacji, trzeba poczekać do uruchomienia kolei metropolitalnej. Jeśli „państwa Rada” wydyskutuje, że absolutnie nie zgadza się z „taką” koncepcją, mając też na uwadze ograniczenia wojewódzkie i krajowe, ale to jak gdyby można się przebijać z tym pomysłem. „W naszej koncepcji jak gdyby się nie przychyłamy do tego i narażamy się na państwa krytykę”, uznając, że to jest krótkofalowe działanie, ale po to jest formularz uwag, oczywiście „pani” powie: „znowuż napiszemy uwagę” itd. To jest koncepcja – ona pokazuje taki zamysł metropolitalny, próbując te błędy korygować, gdzie się da, ale w wymiarze metropolitalnym nie wszystko się da. Na pewno w protokole, jak gdyby przed przyjęciem tego, „te zapisy się znajdują”, jeszcze wielkopolskie biuro planowania przestrzennego musi się do nich ustosunkować, więc nie stoi na przeszkodzie, żeby te wszystkie uwagi zgłosić. „Nie my mamy władztwo planistyczne”, władztwo ma Gmina i samorząd województwa. „Nasz” dokument jest czymś pomiędzy, pokazującym interesy lokalne, metropolitalne. Przykro jemu, że nie wszystkie interesy lokalne „widzimy”. To nie jest wymijająca się odpowiedź, tylko nie chciałby, „żebyśmy my też rezygnowali z naszych ustaleń”, uznając, że „państwa” partykularny interes jest ponad inne. Stanowisko Wielkopolskiego Parku Narodowego też pewnie będzie przedstawione do tego dokumentu, bo mówi „pani”, że jest ono przychylnie, jeśli chodzi o poszerzanie drogi – taka była mowa. Jak przyjdzie co do czego, to ograniczenia środowiskowe będą takie, a nie inne i „my je bierzemy pod uwagę”.

Radosław Buł z Centrum Badań Metropolitalnych zapytał, czy mogłaby „pani” tylko przybliżyć mniej więcej, jaki miałyby być przebieg „tej drogi”. Mówiła „pani” o odbiciu w kierunku Śremu – o to jemu chodzi. 431 w kierunku Śremu, bo rozumie, że ten obecny przebieg, który jest, ul. Mocka i dalej „mamy” linię kolejową, przed linią kolejową w lewo, a w którym miejscu „przechodzimy” przez linię kolejową.

Radna Wiesława Mania stwierdziła, że „nie przechodzimy” przez linię kolejową...

Radosław Buł z Centrum Badań Metropolitalnych zapewnił, że „musicie państwo”, jeżeli „macie państwo” takie uwagi, „bardzo prosimy” o przedstawienie ich, ale też z załącznikami graficznymi. „My wnioskowaliśmy” o załączniki graficzne – żadna gmina nie przysłała takiego załącznika. Dlatego „my chcemy się dostosować, ale musicie państwo wiedzieć też”, że „nie jesteśmy w stanie znać każdego skrzyżowania” w Metropolii Poznań. W „studium” tego nie było. „My korzystaliśmy jako podkłady ze studium”, jeżeli tego w „studium” nie było, to „nie byliśmy w stanie”...

Zastępca Kierownika Referatu Planowania Przestrzennego i Budownictwa Michalina Szeliga wyraziła przekonanie, że radnej Wiesławie Mani chodzi o wschodnią obwodnicę miasta Mosina. Ona jest wrysowana w „studium”, ona odchodzi od ul. Mocka, przebiega między miastem Mosina a ujęciem pośrednim wody, strefą bezpośrednią ujęcia wody, potem „idzie” w kierunku Krosna, między Krosnem a Drużyną przechodzi przez tory kolejowe i następnie idzie w kierunku Dymaczewa Nowego i Dymaczewa Starego, wykorzystując ten fragment, to,

co „państwo” wspominali: nowy przebieg tej drogi powiatowej na wysokości wsi Borkowice. Ona jest wrysowana w „studium”. Pierwszy etap jest na etapie sporządzania planu miejscowego, drugi etap – tam są koncepcje. Natomiast niewątpliwie „jesteśmy w stanie udostępnić te koncepcje”, żeby one znalazły odzwierciedlenie w tym dokumencie.

Radna Wiesława Mania oświadczyła, że bardzo ją martwi, iż „panowie akurat nie posiadacie”, bo „my na ten temat już sporo przedyskutowaliśmy tutaj na naszych sesjach i komisjach Rady” właśnie w sprawie przebiegu tej obwodnicy. Chciałaby się dowiedzieć, gdzie jest planowany ten duży parking „przy dworcu”, w jakim miejscu, bo mówi się o dużym, sporym parkingu przy dworcu w Mosinie.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski zwrócił uwagę, że to jest skala lokalna – „tym się nie zajmujemy”.

Radna Wiesława Mania zapytała, czy „panowie” byli wokół zobaczyć, bo rozumie, że można, ją zawsze to martwi, iż „projektujemy z biura”, czy „państwo w tym terenie byli i zobaczyli, gdzie ten duży parking tu może powstać”.

Profesor Andrzej Mizgajski stwierdził, że to jest bardzo ważne, co „pani” powiedziała. „My mamy suwerenność gminy” w zakresie planowania przestrzennego – to jest zapisane w ustawie o samorządzie gminnym. Działanie zespołów, w którym akurat tutaj uczestniczy, polegało na tym, że „uwazamy”, iż takie duże skupisko ludności, jak Mosina, powinno mieć, tak, to jest, słowo, które tytułuje „naszą” pracę, są kierunki zagospodarowania aglomeracji, a nie kierunki zagospodarowania przestrzennego gminy Mosina. To „byśmy wtedy wchodzili państwu właśnie z buciarami w wasze kompetencje, czego robić nie chcemy” i teraz „państwo patrzycie na to ze swojego punktu widzenia i mówicie: nie, my nie chcemy w Mosinie parkingu albo nie ma możliwości, nie będzie”. Po to są te konsultacje, także tyle tytułem wyjaśnienia poziomu uogólnienia, „którym się posługujemy”.

Radna Wiesława Mania wyraziła przekonanie, że wszystko byłoby w porządku, gdyby nie było wskazania już miejsca lokalizacji tego parkingu.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych stwierdził, że nie ma...

Radna Wiesława Mania zapytała: jak – słowa „pana”...

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych stwierdził, że w okolicy „dworca”...

Radna Wiesława Mania wyraziła przekonanie, że to już jest lokalizacja.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych zwrócił uwagę, że park & ride jest hasłem dla całej metropolii. Gdzieś będą olbrzymie park & ride, gdzie są też możliwości i potrzeby, gdzieś, gdzie są potrzeby, a nie ma możliwości, też ich częściowo nie będzie, ale w tym przypadku trzeba rozstrzygnąć planem miejscowym, gdzie, w jaki sposób. Nawet już następna koncepcja będzie opracowywała te zagadnienia, „czy macie państwo miejsce i pojemność na 100 samochodów, czy na 500, czy na 50” i czy „w tym miejscu”, a może pomyśleć o innym. Tego „nie rozstrzygamy w naszej koncepcji” – przykro jemu.

Zastępca Kierownika Referatu Planowania Przestrzennego i Budownictwa Michalina Szeliga poinformowała, że „to wyszło z innego projektu”. Ten parking, który już jest przy „dworcu”, jest zlokalizowany na działce „kolejowej” i ewentualna jego rozbudowa właśnie w systemie parkuj i jedź miała być właśnie „na tej działce kolejowej”. Tam jest sporo miejsca i PKP, z tego, co jej wiadomo, prowadzi rozmowy, żeby ten parking „tam” zlokalizować i rozbudować. Takie rozmowy są: po modernizacji linii, żeby ten parking tam był zlokalizowany – rozbudowa tego istniejącego parkingu, który już jest przy budynku „dworca”.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych zapytał, kto prowadzi rozmowy, bo...

Zastępca Kierownika Referatu Planowania Przestrzennego i Budownictwa Michalina Szeliga powiadomiła, że były rozmowy między PKP a burmistrzem, one są w tej chwili wstrzymane...

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych stwierdził, że właśnie, żeby Gmina przejęła ten teren, bo też...

Zastępca Kierownika Referatu Planowania Przestrzennego i Budownictwa Michalina Szeliga poinformowała, że nie przejęła tego terenu, bo jest trwałość projektu związana z przebudową linii kolejowej Wrocław – Poznań, po tej trwałości...

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych stwierdził, że bo to jest innej rangi przystanek niż taki lokalny...

Zastępca Kierownika Referatu Planowania Przestrzennego i Budownictwa Michalina Szeliga zwróciła uwagę, że jest jeszcze ten projekt, który tutaj też była mowa na spotkaniu, projekt, który jest realizowany z Miastem Poznań w zakresie polityki parkingowej. To jest projekt bardziej szczegółowy i właśnie tam są wyznaczane jakby lokalizacje parkingów szczegółowe. One obejmują na terenie Mosiny właśnie parking przy „dworcu” oraz ewentualnie parking w Pecnej przy stacji Iłowiec. Wracając do przebiegu wschodniej obwodnicy, to jest jakby nowy przebieg drogi wojewódzkiej 430 na tym odcinku. On jest tak czasami w tych dokumentach wojewódzkich nazywany jako fragment, bo on jest jakby, zmienia przebieg drogi wojewódzkiej na terenie miasta, wyprowadza tę drogę wojewódzką na zewnątrz i jest czasami nazywany jako wschodnia obwodnica miasta Mosina, ale faktycznie jest nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej na tym odcinku po zachodniej stronie Warty.

Radny Roman Kolankiewicz oświadczył, że chciał się odnieść do dwóch kwestii. Jedna to jest procent zagospodarowania terenów inwestycyjnych oraz terenów przeznaczonych pod zabudowę. W tej chwili jest to procent wręcz znikomy. Z prezentacji wynikało, że jest to 15 % inwestycyjnych terenów zagospodarowanych i 30 – pod zabudowę mieszkaniową. On rozumie „taki głos jakby państwa rozsądku w naszym kierunku”, żeby ograniczyć te tereny, żeby nie tworzyć nowych i zgadza się tutaj. Natomiast jego zdaniem to ogranicza „naszą” konkurencyjność, jako Gminy Mosina, na tle innych gmin „powiatu”, metropolii tutaj poznańskiej. Druga kwestia to jest autostrada A-2 i węzeł z tą autostradą łączący ul. Starołęcką w Poznaniu. Zwrócił się przy tym o wyjaśnienie, czy taka kwestia była poruszana.

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych Tomasz Kaczmarek stwierdził, że dobrze, iż „pan burmistrz” te rozmowy prowadził i zapewnienie „kolej” jest, bo „znamy” przypadki, że „kolej” chciałaby te tereny niekiedy sprzedać pod cele komercyjne i wtedy „mamy pozamiatane”, bo nie można zrobić ani park & ride albo ceny będą tak wysokie wykupu tego, więc albo Gmina stara się o przejęcie – tam, gdzie jest to możliwe, tam, gdzie „kolej” tego nie zrobi, to oczywiście umowa jak najprędzej, aby „te tereny” były przeznaczone pod cele transportowe, czyli park &P ride, a nie inne. Co do konkurencyjności, to pytanie, o co „konkurujemy w tej metropolii” i to nie ta koncepcja ogranicza tę konkurencyjność, ale pewne uwarunkowania obiektywne. Mówił on o tych elementach, że nie wszystko, „co państwo zaplanowaliście”, jest konkurencyjne. Nie jest konkurencyjne w stosunku do tych dziesiątek terenów pod inwestycje przy węźle autostradowym w Kleszczewie, w Dopiewie. Nie wiadomo jemu – można spodziewać się jakiegoś dobrego inwestora, ale żeby nie przyszedł z tym jakiś kolejny konflikt przestrzenny albo jakaś kontrowersja albo być może nawet jeszcze coś gorszego. Tak samo, jeśli chodzi o mieszkańców. Jeżeli „mamy wszyscy konkurować” o mieszkańców – dobrze: „pokazujemy tereny, bijmy się” o kolejne dziesiątki tysięcy mieszkańców całej metropolii, z którymi „przyjdą” podatki, a później „przyjdą” koszty albo i równolegle będzie jedno i drugie. Gminy, „które właśnie w tym kierunku poszły”, a więc zainwestowały, Gmina Dopiewo zainwestowała o 100 % więcej terenów niż miała do tej pory, a jeszcze ma w rezerwie ileś tam i ona konkuruje

o mieszkańców, rzeczywiście wytyczając coraz to nowe tereny niekoniecznie zagospodarowane. Jeżeli „taka” jest woła radnych, „my będziemy się temu przyglądać, monitorować, będziemy mówić: nie tędy droga”. Jeżeli „chcecie państwo” kolejnych 30 tysięcy mieszkańców – prosi bardzo, ale większości z nich na pewno nie będzie budzić kukulka przy parku narodowym, a ryk silników i trzeba będzie poszerzać te drogi, „bo wszyscy z Poznania, to do Poznania”. Są gminy, które, ten „Grüngürtel”, który trochę na zielono, trochę spokojnie, jeśli rezydencjalna zabudowa wysokiej jakości – też przyjdą mieszkańcy. Jeśli inwestor – to ekologiczny, naprawdę taki, który da miejsca pracy, ale jednocześnie będzie wpływał na wizerunek Gminy, a nie jakaś ferma itd. Konkurencyjność – to słowo jest wywoływane cały czas – nie wiadomo jemu, czy właściwe. Powoli „wszyscy chcą być konkurencyjni” i nie każdemu to się uda.

Radosław Buł z Centrum Badań Metropolitalnych zapewnił, że odnośnie „tego” węzła: „analizowaliśmy taką możliwość”. Są pewne elementy, które jakby wpływają na lokalizację węzłów transportowych. Najważniejszym problemem w tym przypadku były uwarunkowania prawne. Jest rozporządzenie Ministra Transportu o lokalizacji, o warunkach technicznych, jakie powinny spełniać główne drogi. Problem polega na tym, że lokalizacja węzłów autostradowych, bo „poruszamy się” w ramach autostrady, może mieć miejsce co 15 km w przypadku terenów niezabudowanych, poza obszarami zurbanizowanymi, co 5 km w przypadku obszarów zurbanizowanych. W wyjątkowych przypadkach może to być co 3 km. Problemem jest lokalizacja węzła „Dębina”. On znajduje się około 1,1 km od przecięcia ul. Starołęckiej. Teoretycznie mógłby powstać „tam” węzeł, ale tylko mniej więcej pośrodku tego odcinka między Krzesinami a Dębiną. Cały ten odcinek liczy 6.700 m, czyli jakby w te 3 km się z którejś strony „łapiemy”, zupełnie na środku prawie, że. Jest jeszcze jedna hipotetyczna możliwość: zdegradowanie tego odcinka do kategorii drogi ekspresowej. Wówczas te wymagania są jakby niższe. To jest taki troszeczkę wymysł. Nie wiadomo jemu, czy Autostrada Wielkopolska, czy ktokolwiek na to zgodziłby się. Wtedy te odległości „spadają”, ale nadal ul. Starołęcka nie spełnia tego wymogu. Tak więc ul. Starołęcka jakby jest, lokalizacja węzła w tym miejscu – ona jest bardzo trudna technicznie, ale też prawnie jakby nie jest możliwa. Teoretycznie można byłoby myśleć przy degradacji do drogi ekspresowej o węzle na ul. Ożarowskiej – to jest następna ulica, kilkaset metrów dalej, natomiast jest to raczej trudny temat. Z tego względu jest ten most w Luboniu. „My staraliśmy się podejść do tego tematu, wiemy”, że to nie jest coś, co na pewno „państwa” satysfakcjonuje, szczególnie wschodnią część gminy Mosina: Wiórek i Czapury szczególnie. Mówi się o możliwości powstania takiego węzła przy okazji ewentualnych przenosin lotniska na Krzesiny. Wówczas ul. Hetmańska byłaby przedłużona w kierunku Krzesin i tam na skrzyżowaniu ul. Hetmańskiej i autostrady mógłby teoretycznie powstać taki węzeł, przy czym on jest po drugiej stronie linii kolejowej, czyli jakby „państwu” on niewiele daje. Tak więc pod tym względem niestety nie ma on dobrych informacji. Trudno byłoby tutaj zlokalizować ten węzeł, mimo, że jego zdaniem on jest ruchowo uzasadniony.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych oświadczył, że jeszcze do pytania „pani radnej” chciałby wrócić, bo temat się już skończył, ale myśli, iż niektórzy „z państwa” mogą taki niesmak odczuwać, gdyż tak nie do końca „odpowiedzieliśmy”. Dziękuje „pani Michalinie” za sygnał, bo on nie zrozumiał „pani” pytania. Są 2 podobne do siebie projekty. Jeden realizowany przez „stowarzyszenie”, gdzie „będziemy mówić” o parkingach przy węzłach przesiadkowych, przy stacjach kolejowych. Drugi projekt, którego nazwy całej nie potrafi powiedzieć, dotyczący polityki parkingowej w aglomeracji, gdzie liderem projektu jest Miasto Poznań, gdzie uczestnikiem tego projektu nie jest „stowarzyszenie”, ale to nie znaczy, że ktokolwiek ma jakąś złą wolę – oni z innego źródła pieniądze na ten projekt parkingowy aglomeracji pozyskali, gdzie wyznaczonych jest kilkadziesiąt przystanków park



& ride w rejonie aglomeracji i zaprasza na stronę Metropolii Poznań: tam jest taki baner z prawej strony – nie pamięta adresu, chyba [www.politykaparkingowa](http://www.politykaparkingowa). Tam „państwo znajdziecie informacje o tym projekcie”. Nie chodzi o to, że „my się oglądamy, co tym się uda, a co nam się uda”. „My musimy pilnować bardziej” tego, żeby rozwiązania parkingowe nie zdublowały się w taki sposób, że za jakiś czas kontrolujący obydwie projekty wytknie „nam” to, iż 2 razy zapłacone było za podobne działanie i „zabolą nas tak zwane korekty”. „Mamy” spotkania z projektantami, z wydziałem – teraz to się nazywa: transportu i zieleni Urzędu Miasta Poznania. Dlatego może „pani” sygnały miała z dwóch stron, a on nie wiedział, dlaczego „pani” pyta, „że my czegoś nie przewidzieliśmy, jak my jeszcze tego nie zaczęliśmy opracowywać”. Dziękuje „pani Michalinie”, że „wyprostowała temat”.

Radny Rady Powiatu w Poznaniu Jacek Szeszuła wyraził przekonanie, że „wiemy” dobrze, iż rozwój „naszego” miasta jest zdeterminowany głównie przez 2 podmioty: „wielkopolski park”, na którego temat padło już tutaj kilka zdań oraz przez przedsiębiorstwo AQUANET. Zapytał przy tym, czy „panowie” w swojej koncepcji przewidują zwiększenie roli AQUANET-u na tym terenie, czy też utrzymanie na tym samym poziomie. Stwierdził też, że przysłuchując się bacznie temu, co „panowie” mówili, nic nie usłyszał na temat „rowu poznańskiego”. Zapytał przy tym, czy ta koncepcja już upadła, czy jest to temat bardzo niewygodny.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski powiadomił, że nie tak dawno właśnie Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych zorganizował bardzo dużą, istotną konferencję z udziałem ważnych osób, żeby uświadomić „szczelbłowi” decyzyjnemu, czy tym, którzy mają wpływ na podejmowanie decyzji, absurdalność rozkopania ziemi gostyńskiej, a w perspektywie nie wiadomo, gdzie to skończyłoby się. Co do tego „nie mamy” żadnej wątpliwości. Nie przesądzając znaczenia węgla brunatnego nawet, to dla niego jest zupełnie niezrozumiałe na półpustynnym, bezludnym terenie: Brody – Gubin – świetne złożo, ale za blisko „naszych” sąsiadów, którzy skutecznie uruchomili aktywność społeczną, jakoś sprawa ta upadła, a teraz nagle się tutaj okazuje Gostyń tematem. Tak więc jest to oczywiście niewygodne w sensie w ogóle mówienia o koncepcji dość absurdalnej. Nie mówiąc już o tym, że jest to poza metropolią, ale nie musi być, bo „rów poznański” sięga także tutaj. Ś.p. profesor Dąbska miała tutaj duże zasługi, kiedy w latach, przełom lat „siedemdziesiątych-osiemdziesiątych” na ten temat „mówiliśmy” – ówczesni urzędnicy zaproponowali przeniesienie: ciekawostka – Wielkopolskiego Parku Narodowego do Puszczy Zielonka, a tutaj „zbudujemy”... Tak więc takie to koncepcje bywały. Co do parku narodowego i AQUANET-u – on jest coraz bardziej przywiązany do pewnej koncepcji, która pojawiła się, jest mocno rozwijana w Unii Europejskiej, właśnie w piątek wrócił z Brukseli, gdzie jeździ co chwilę i na ten temat „mówimy”. Mianowicie traktuje się walory przyrodnicze i korzyści, które mamy ze środowiska, jako coś, co „musimy brać pod uwagę”. Jeżeli na terenie gminy Mosina „mamy” Wielkopolski Park Narodowy, z nazwy wielkopolski, ale którego walory zostały podniesione do poziomu znaczenia w skali przynajmniej ogólnopolskiej. Jeżeli by wykazać, że Gmina Mosina z tego tytułu ma określone koszty, ponoszone na rzecz ogółu społeczeństwa, to on nie widzi powodu, żeby na ten temat nie rozmawiać. Podobnie ma się rzecz co do pozycji Gminy Mosina, jako terytorium, z którego następuje zaopatrzenie w wodę Poznania w osiemdziesięciu tam gdzieś paru procentach, żeby powiedzieć: w porządku, „my świadczymy usługi na rzecz całej aglomeracji” i to oznacza, że „ponosimy” pewne koszty: trzeba wykazać jakie i „oczekujemy” ich zwrotu. Jest myśl w Ministerstwie Środowiska, żeby próbować kwantyfikować te poziomy usług środowiskowych, które poszczególne gminy świadczą na rzecz ogółu, czy to poziomu regionalnego, czy poziomu krajowego. Jest nowelizacja ustawy – Prawo wodne, gdzie jest wprowadzone pojęcie zwrotu kosztów usług wodnych. Tu jest zagadnienie, na ile, w jaki, bo te kwestie – one się dopiero dzieją, ale myśli, że to jest pewna szansa, którą Mosina powinna nie tylko widzieć, ale ją

używać – tej karty świadczeń na rzecz aglomeracji całej, świadczeń na rzecz kraju, jeżeli ma na swoim terenie park narodowy, a także obszary Natura 2000. To było i powinno być nadal argumentem za wspieraniem inwestycji. Nie jest tak, że Mosina nie korzystała jako – „państwo jesteście za młodzi, żeby pamiętać”: kiedy dyrektorował on wydziałowi ochrony środowiska w „urzędzie wojewódzkim” przecież przecinał sam wstęgę przy mosińskiej oczyszczalni – były to znaczące subwencje na budowę kanalizacji, gdzie argumentowano właśnie strefą wokół ujęcia wody, bliskością parku narodowego, więc pewne rzeczy udało się dzięki tym argumentom uzyskać. Nic nie stoi jednak na przeszkodzie, żeby ten temat eksploatować. Tu jest jedno „małe ale”: ujęcie wody w Mosinie traktowane jest jako ujęcie wód powierzchniowych, a nie wód podziemnych w dużej mierze, przynajmniej w tej części, gdzie „mamy” tę studnię spod dna Warty. Tak więc ten argument musi być odpowiednio obudowany, na przykład zasięgiem strefy ochrony pośredniej, która przecież jest. To on „państwu” przekazuje, „myśmy mieli obowiązek i zrobiliśmy to: zaznaczyliśmy tę strefę ochronną”. To jest rzecz, na którą trzeba zwracać uwagę, ten argument wykorzystywać i pilnować, żeby ten argument jak najdłużej był argumentem.

Jeden z przedstawicieli Centrum Badań Metropolitalnych stwierdził, że jeśli chodzi o zapisy, to jedyne, „co możemy postulować”, bo tak to zespół hydrograficzny – profesor Graf niestety nie ma: jest chora, ale rzeczywiście, jeśli chodzi o ujęcie wody – pewne działania rekompensacyjne. Myśli, że to jest dosyć poważne wyzwanie polityczne i to na forum metropolii i na forum województwa, o które „my od dawna apelujemy”, także jako Centrum Badań Metropolitalnych, bo niejedną konferencję też profesor Przybyłek referował pewnie, jak ta sprawa wygląda, jakie znaczenie ma kolosalne dla całej metropolii. „Próbujemy, próbowaliśmy to uświadomić” władzom Poznania – nie udawało się, może nowe będą bardziej otwarte na taki dialog. W tamtym opracowaniu hydrograficznym jest propozycja, aby zabiegać albo przynajmniej lobbować na rzecz: w województwie, jeśli chodzi o Wojewódzki Regionalny Program Operacyjny, o pewne mechanizmy finansowe rekompensujące tę właśnie sytuację, zresztą „nie jesteście państwo odosobnieni”, bo jak „jesteśmy” w gminie Kleszczewo i Gmina Kleszczewo, jeżeli „my na dwóch trzecich mamy gleby drugiej i trzeciej klasy”, to „prosimy” o rekompensaty, bo „my nie możemy się rozwijać”. Zawsze trzeba to wyważyć, nikt nie dostanie „miliardów”, chociażby Czerwonak, oczyszczalnia itd. Jest kilka takich gmin, które mają te funkcje metropolitalne i które zabiegałyby o pewne większe względy. „My tam postulujemy” w tym opracowaniu hydrograficznym albo WRPO, a więc tutaj „marszałek” – jak najbardziej, który widzi całościowo, regionalnie te sprawy, bo przecież Stowarzyszenie Metropolia nie ma jakichś zasobów środków finansowych, że może zrekompensować. Ze składek tam można opłacić jakąś dokumentację i to wszystko. Druga rzecz to Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, gdzie też pewne preferencje finansowe powinny być dla mieszkańców, dla przedsiębiorstw uwzględnione. „My to postulujemy”, ale „my tego prawa nie możemy zmienić”, bo naukowców się też rzadko słucha. W efekcie gdzieś musi być jakieś przełożenie, bo rząd to dostrzega, ale zanim się obudzą i zanim to będzie, to będzie 5, 10, może 20 lat. Pewne mechanizmy powinny już w tej chwili zadziałać i trzeba je wylobbować także na forum Metropolii – gorąco zachęca „pana burmistrza”, aby jednak w rozmowach także z Prezydentem Poznania – „o to zabiegaliśmy” od dwóch, trzech lat na spotkaniach, ale jakoś „nie szło” podnieść tej tematyki jako metropolitalnej, a jest bardzo ważna.

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch zapewnił, że przeczytał „te dokumenty”. Pytań ma więcej, ale skupi się na najważniejszych na ten czas w jego opinii. Oświadczył przy tym, że na początku chciałby zapytać o procedurę przyjmowania, czy zatwierdzania „koncepcji” – jak to się odbędzie.

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych Tomasz Kaczmarek wyraził przekonanie, że trochę nie do niego pytanie, ale do zleciennodawcy, czyli Stowarzyszenia Metropolia.



„Myśmy apelowali” jak gdyby o te konsultacje, aby oczywiście często zza biurka, ale nie zawsze, przecież, wielu „z nas” wiele rzeczy oglądało w terenie i zna je od dawna, bo prowadzi badania, aby tę koncepcję skonsultować i stąd te spotkania. One „dla nas” będą bardzo cenne i wiele rzeczy „będziemy mogli jeszcze w jakiś sposób modyfikować”. Natomiast jest to „soft planning”, jest to dokument planistyczny, który nie ma umocowania prawnego, a więc „potraktujmy go jako mapę drogową, na którą wszyscy się zgadzamy”, docelowo 20, 30, chociaż niektóre projekty, jak kolej metropolitalna, pewnie poza ten horyzont będą wychodzić. Tak więc przyjęcie lub nie przyjęcie nie wydaje się jemu, że będzie miało moc wiążącą na tyle, iż ten dokument będzie wdrażany dokładnie „w tej postaci”. On ma być indykatywny w stosunku do innych, czyli w stosunku do „marszałka”, gdzie „taki dokument mamy”, 3 lata „nie czekamy” na pewne rozwiązania, „bo się posypią”, chociażby te komunikacyjne, tylko już teraz ten dokument „urząd marszałkowski” dostaje i przy swoich planach... Do tej pory, jak robiono plany, rzadko pytano się gmin o pewne rzeczy, jak był gotowy, to wtedy skonsultowano łącznie na jednej sali: parę uwag itd. „Chcemy, żeby się trochę zmieniło” i tak samo, jak ze „strategią” – „strategię przyjmowali” wójtowie, burmistrzowie, jako organy wykonawcze, za jakąś, jak przypuszcza, uchwałą „Rady”. Pytanie, czy „państwo zgodzicie się”, żeby ten dokument, jeśli będzie gotowy „powiedzmy” za 3 miesiące, już taki ostatecznie z jakimś konsensusem wprowadzonym, z uwagami itd., radni mogą powiedzieć: „nie odpowiada nam ten dokument, jego filozofia, bo nie chcemy wchodzić w szczegóły”, gdzie ma być park & ride i jak duży, gdyż od tego są inne dokumenty. Bardziej chodzi o filozofię rozwoju gminy i „chcemy” poprzez to przyjęcie – nie wiadomo jemu właściwie, jaka droga: czy „Rada”, czy tylko podpis wójta, burmistrza, jak to było przy „strategii”. Na tyle on jest „miękki”, że prawdopodobnie niczym nie grozi, ale też może być argument w dyskusjach, a jeśli „państwo uznacie”, iż jest ciekawy, interesujący do przegłosowania, to „zakładamy”, że te gminy, które to uczynią, będą stosować się przy swoim planowaniu, a więc w „studium” dokonają pewnych zmian albo w planach – później – miejscowych. Natomiast podkreśla rangę dokumentu: soft, bo innych nie ma – nie ma dokumentu metropolitalnego, „nie mamy” takiego dokumentu w tej chwili...

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch stwierdził, że rozumie, iż stowarzyszenie, jako takie...

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych Tomasz Kaczmarek wyraził przekonanie, że zaproponuje drogę przez wydiskutowanie pewnie „na radzie, na zarządzie i na całej radzie metropolii”. Nie jest to przesądzone, jak przypuszcza.

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch stwierdził, że czyta zasady wdrażania ustaleń koncepcji kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań i tam są zapisy, których nie rozumie – chciałby prosić o przybliżenie. Na stronie 11 czyta: w związku z koniecznością dostosowania studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego do ustaleń koncepcji kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań, niezbędne jest stosowanie następujących zasad: zasada nr 3 – do terenów wyłączonych z zabudowy lub terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, należy bezwzględnie zaliczyć strefy ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych. „Mamy” strefę pośrednią, ona obejmuje miasto Mosina. Zwrócił się przy tym o wyjaśnienie, co ten zapis oznaczałby „dla nas”.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski oświadczył, że nie uczestniczył w tej części, „nie mamy koleżanki”, ale myśli, iż to jest nadmierne „wyostrzenie”, bo nie może „taki” zapis wykraczać poza reguły prawne, choć jakkolwiek to sformułowanie: „niezbędne jest” – jest sformułowaniem nieobligatoryjnym, tylko kierunkowym. Myśli, że idącym w kierunku myślenia niektórych hydrologów, ale prosi, aby zwrócić uwagę: tam nie jest, iż nakazuje się, czy zakazuje się, tylko „niezbędne jest” i zrobione jest z punktu widzenia nazbyt daleko idących oczekiwań hydrologów. Tak on myśli. To...

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch zwrócił uwagę, że dwie strony dalej znajduje kolejny zapis, którego też nie rozumie: w związku z koniecznością wdrożenia ustaleń koncepcji kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań, wskazuje się następujące priorytetowe obszary do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego: punkt drugi – strefy ochronne ujęć wód podziemnych, strefy ochrony pośredniej i obszarów dla zachowania rezerw perspektywicznych terenów wodonośnych pod zabudowę ujęć, które powinny zostać wykluczone z zabudowy lub zaklasyfikowane do terenów o specjalnych funkcjach przestrzennych i przeznaczeniu. Tutaj czyta, że priorytetem powinno być przyjęcie planu miejscowego, który wyklucza z zabudowy strefę pośrednią ochrony ujęcia wody, czyli Mosinę. Jest „lub”, to znaczy, że jedno drugiego nie wyklucza: nie „albo albo”, tylko jest „lub”, czyli jedno i drugie.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski stwierdził, że jedno lub drugie, czyli „dali mocniejszą rekomendację”, a jeżeli nie mocniejsza, to słabsza rekomendacja.

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch wyraził przekonanie, że nie mocniejsza, słabsza, tylko to dotyczy dwóch różnych obszarów: lub „ten” obszar lub „ten” obszar, czyli to jest tylko wskazanie możliwości dysponowania dwojakiego rodzaju obszarów, „lub” jest tylko łącznikiem, a nie wskazuje różnego traktowania w podejściu.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski zaprzeczył i zwrócił uwagę, że łącznik to jest inaczej spójnik, byłoby „i” lub też „oraz”, natomiast to jest podejście alternatywne, czyli „mamy” takie mocniejsze założenie lub słabsze.

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch stwierdził, że przeczyta: strefy ochronne ujęć... inaczej, jeszcze inaczej. Na stronie 15, na stronie 14 to jest to „lub” ujęte precyzyjnie. Wskaźniki oceny realizacji i działań. Czyta: udział procentowy w stosunku do wszystkich terenów inwestycyjnych, wyznaczonych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy, pierwszy myślnik – terenów inwestycyjnych, wyznaczonych w strefach ochronnych pośrednich ujęć wód podziemnych, preferowana wartość docelowa: 0 %. To jest wartość bezwzględna, znaczy nic, to znaczy, że „gdybyśmy to mieli przyjąć”, to żadna nowa inwestycja nie mogłaby powstać, nawet budowa garażu, co więcej: na podstawie tego, co przeczytał wcześniej odnośnie planów miejscowych, to „na dzień dobry musielibyśmy wszystkie plany, które mamy, które są niezagospodarowane, bo jest plan na budownictwo mieszkaniowe albo plan na aktywację gospodarczą, to musielibyśmy na dzień dobry zmienić ten plan”, uniemożliwiając zabudowę, jeżeli dobrze rozumie „ten zapis”.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski oświadczył, że te zapisy, które „pan” odczytał, są zapisami, które są życzeniowymi zapisami specjalistów zajmujących się ochroną wód i gospodarką wodną. Oni tak chcieliby, żeby docelowo było. Koncepcja kierunków zagospodarowania przestrzennego, jak sama nazwa wskazuje, czyli nie plan, nie studium, a koncepcja – pokazuje pewne kierunki, są ludzie różnych specjalności i „wodziarze” uważają, że tereny strefy ochrony pośredniej powinny być jak najbardziej chronione przed zainwestowaniem, a najlepiej, żeby tam nic nie było. Tak powiedzieli i tak zapisali. Natomiast, „co państwo z tym zrobicie”, to naprawdę żadnego tutaj regresu „na to nie mamy”.

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch wyraził przekonanie, że jest to „pana” interpretacja sformułowań, które brzmią „twardo” w dokumencie. Natomiast tutaj była mowa też o tym, że to jest taki dokument soft, taki lekki. W tymże dokumencie znajduje się wyjaśnienie, co to znaczy soft. Opinia „komisji” nie będzie miała charakteru wiążącego wobec organów samorządu gminnego i tu on się zgadza. Dalej jest jednak napisane: jednak należy założyć, iż z uwagi na swoje oddziaływanie merytoryczne, polityczne i społeczne może skutecznie i pozytywnie wpłynąć na proces dostosowywania lokalnych dokumentów planistycznych do metropolitalnej wizji rozwoju przestrzennego. Oznacza to, że „my, jako samorząd gminy Mosina, będziemy mieli naciski polityczne”, jakkolwiek je

rozumieć, „żebyśmy my, gdybyśmy to przyjęli, musieli się do tego po prostu stosować”, bo taki jest zapis.

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych Tomasz Kaczmarek stwierdził, że zapis „mówi” o tym, iż „Rada”, czy „panowie burmistrzowie nie macie monopolu”, że są jeszcze naciski społeczne, a być może i polityczne z różnych stron i trzeba je uwzględnić za każdym razem.

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch zapewnił, iż „my to rozumiemy, że nie ma monopolu”, natomiast...

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych Tomasz Kaczmarek stwierdził, że to „zapisaliśmy”, iż trzeba brać pod uwagę nie tylko stanowisko „Rady”, ale także innych instytucji, organizacji, także...

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch wyraził przekonanie, że „pan” teraz mówi coś innego niż „pan profesor”: sąsiad. „Pan” mówi, że oczywiście, iż są polityczne, a „pan” mówi, że jest taki lekki, miękki i wcale „nie musimy się do tego stosować”. Prosiłby więc o uściślenie stanowiska.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski zapewnił, że nie ma żadnej różnicy poglądów. Specjaliści od kwestii ochrony wód i gospodarki wodnej chcieliby, żeby strefy ochrony pośredniej były jak najmniej zainwestowane, a najlepiej, żeby tam nic nie było i to zapisali. Teraz „państwo macie ten papier” i „mówicie”: albo „nas” to nie interesuje, bo „my mamy” inne priorytety, albo „mówicie”, że „pograjmy tym argumentem” w rozmowach aglomeracyjnych – to jest też taka możliwość. Natomiast nie da się wykazać, że koncepcja kierunków jest aktem, który „państwa” do czegokolwiek zmusi – nie zmusi „was”. Jest kwestia „państwa, jak wy ten dokument przyjmiecie”, które z argumentów „uznacie” za zasadne, które nie.

Zastępca Burmistrza Gminy Mosina Przemysław Mieloch stwierdził, że rozumie, iż jeśli chodzi o obligatoryjność prawną, to tego nie ma albo jeszcze nie ma, bo przecież też w dokumencie jest zapis „mówiący” o tym, że będzie dążenie, żeby te sprawy aglomeracyjne zostały ujęte w prawie przez państwo polskie. Myśli, że jeżeli chodzi o swego rodzaju rekompensatę za to, iż „mamy” strefę ochronną ujęcia wody w postaci ujęcia, pewnych preferencji wobec na przykład „nas” w WRPO albo w programach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, jest to, jak uważa: wysoce niewystarczające. To są środki, które są, potem ich nie ma. Chodziłoby, jeżeli już, o pewną trwałość, to znaczy o pewien udział Gminy w cenie wody. Jeżeli jest tak, że są pewne kopaliny i gminy pozyskują z tego niebagatelne środki, niektóre gminy dzięki temu są bardzo bogate, inne mają tę rekompensatę, to jeżeli jest woda, która jest dobrem narodowym, to on przyjmuje, ale jeżeli to dobro narodowe jest wykorzystywane komercyjnie, to „my” też, jak uważa, jako Gmina, „powinniśmy mieć w tym komercyjny udział”. W przypadku kwestii konkurencyjności działalności gospodarczej terenów, to jest tak, że „my mamy te tereny”, natomiast one są w obszarze, co do których planowana jest obwodnica, tutaj w dokumencie przez „państwa” przygotowanym dopiero na lata 2020-2030, czyli za jakieś 15 lat, jeżeli dojdzie do budowy tej obwodnicy. Natomiast problem „nasz” polega na tym, iż „mamy” niezrównoważony rozwój „nasz”, to znaczy „mamy” niezrównoważone wpływy, dochody, tu ma na myśli podatki od obiektów działalności gospodarczej i tutaj „musimy jakby to nadrobić”, tutaj „musimy wykreować”, jak uważa, teren inwestycyjny, nie przy drodze, która powstanie za 15 lat, jeżeli powstanie, tylko przy drodze aktualnie istniejącej. Zapewnił też, że zgadza się z sugestiami, czy uwagami radnej Wiesławy Mani i radnego Waldemara Wiązka, jeżeli chodzi o „tę drogę”, to znaczy myśli, iż największym węzłem gordyjskim tej drogi jest odcinek pomiędzy połączeniem dwóch dróg na końcu Lubonia za przejazdem kolejowym a pierwszym rozwidleniem na Puszczykowo. Tu jest najbardziej „wąskie gardło” i nawet sam Luboń nie wymagałby tak rozbudowy tamtej drogi, jak właśnie ten odcinek, w którym jedną drogą przebiega ruch samochodów ze zbiegu dwóch dróg, które potem ruch samochodów „się rozbiega” na dwie kolejne drogi.



Burmistrz Gminy Mosina Jerzy Ryś oświadczył, że chciałby uzupełnić wypowiedź „pana burmistrza” informacją dotyczącą oczekiwań „naszych” związanych z „czwartą ramą”. Tutaj nigdzie nie padły sformułowania dotyczące możliwości budowy, czy kontynuacji budowy „czwartej ramy” dla Poznania. Ta część obwodnicy w części naturalnej, to jest droga 431 – droga wojewódzka i „dla nas” ratunkiem jest odbudowa tejże drogi w taki sposób, żeby z drogą 430 stanowiły węzeł bezkolizyjny, żeby przybliżyły do „nas” drogi S-3 i S-11 w sposób wirtualny poprzez stworzenie tego odcinka „czwartej ramy”. Gdy „spojrzymy” na mapę, to „widzimy”, iż „jesteśmy” stosunkowo blisko, ale tylko wizualnie: autostrady, ciągów S-5 i S-11, natomiast „brakuje nam” takiej drogi, która dałaby „nam” skuteczny dostęp do tych dwóch ostatnich, które łączyłby „nas” z autostradą. Możliwe jest włączenie do tego ruchu również drogi 430, aczkolwiek osobiście uważa ją za drogę mniej ważną od drogi 431, która odgrywa tutaj rolę strategiczną z punktu widzenia możliwości rozwoju gospodarczego Gminy „na jej skrzydłach”, to jest w kierunku na Kórnik i na Stęszew. To są 2 obszary, jeśli chodzi o możliwości rozwoju gospodarczego, bardzo ważne. Jest jeszcze jeden element, o którym też „nie powiedzieliśmy”: o budowie, bądź odbudowie, czy przebudowie mostu na drodze 431 – mostu przez Wartę, który jest bardzo „wąskim gardłem”. 2 elementy: brak bezkolizyjnego węzła pomiędzy drogami 430 i 431 – to jest naturalna przeszkoda dla ciągu komunikacyjnego w drodze 430 w okolicach Mosiny i to one powodują takie perturbacje w ruchu z Poznania i do Poznania na tym odcinku. Następna sprawa to jest absolutnie „wąskie gardło”, jakim jest stary, wąski, niespełniający wymogów obecnej drogi 431, jej możliwości stanowią fragment „czwartej ramy”: istniejący most na Warcie. Gdyby te przeszkody usunąć, praktycznie „osiągnęlibyśmy” to, do czego „zmierzamy”, mianowicie „byśmy mogli” zastanowić się bardzo poważnie nad wyznaczeniem nowych, bardzo strategicznych obszarów, które dałyby „nam” możliwość rozwoju gospodarczego poprzez wydzielenie nowych stref do rozwoju usług oraz obszarów produkcyjnych. Jeśli chodzi natomiast o możliwość rozwoju obszarów budownictwa mieszkaniowego, to jak sądzi i pewnie jego „kolega” będzie z nim w zgodzie, „myśmy osiągnęli już pewien kres, nie powinniśmy dalej zbytnio tego budownictwa rozwijać”, jako, że „obserwujemy” bardzo gwałtowny wzrost potrzeb inwestycyjnych, które zabezpieczyłyby potrzeby powstających osiedli mieszkaniowych, w szczególności tych bardziej rozproszonych. Dlatego „panowie” zgodnie też w tym samym duchu w tej koncepcji „pokazujecie” ten trend, żeby jeśli już, to skupiać się na rozwoju obszarów, które taką infrastrukturę posiadają, zarówno drogową, jak i podziemną, gdyż poszukiwanie, czy wyznaczanie nowych terenów wiąże się z odpływem znacznych środków z „naszego” budżetu. Myśli, że należy przekierować „nasze” wysiłki na rozwój gospodarczy, wzrost wartości budżetu, przede wszystkim z rozwoju przemysłu i usług, a nie ze wzrostu ilości podatków uzyskiwanych przez rozwój stref budownictwa mieszkaniowego. To jest naturalne. Jest jeszcze jedna rzecz, o której też „panowie wspomnieliście”, a mianowicie wykorzystanie naturalnych uwarunkowań, które dają nam wyjątkowe możliwości, jeśli chodzi o kwestie związane z turystyką szeroko rozumianą, z bazą turystyczną, której praktycznie tutaj nie ma i „musielibyśmy na to poświęcić środki”, żeby ją rozwinąć, aczkolwiek jest to kierunek uzupełniający dla „naszego” rozwoju, przy czym priorytetem, jak „uważamy”, jest rozwój gospodarczy oparty o inwestorów przemysłowych. Do tego jednak niezbędne jest spojrzenie na potrzeby drogowe i rozwiązanie tych problemów. Fragment drogi, czy obwodnicy wschodniej, jest to rzecz, która prawdopodobnie w najbliższych 10, 15 latach nie zostanie zrealizowana z uwagi na środki i wiele przeszkód chociażby związanych z istnieniem stref ochronnych, natomiast możliwość przystosowania do „naszych” potrzeb drogi 431 jest jak najbardziej realna przy wspólnym wysiłku „aglomeracji” i Gminy. Sądzi, że nawet jest to konieczność, to jest potrzeba, którą aglomeracja rozwijająca się powinna brać pod uwagę, jako jeden ze swoich priorytetów dla własnego rozwoju, bo utracenie „tego odcinka,

wystarczy spojrzeć na mapę, to jest olbrzymi odcinek drogi, który tutaj jest białą plamą. Mimo, że droga istnieje, jej przepustowość nie jest dostosowana do potrzeb aglomeracji. Metropolia bez „tej czwartej ramy” będzie „kulą”. Na północy widzi też, że istnieje taki odcinek, ale on nie jest aż tak istotny, żeby go można było brać pod uwagę. Tu w tym obszarze ten odcinek jest naprawdę niezbędny.

Radosław Buł z Centrum Badań Metropolitalnych zapewnił, że całkowicie zgadza się z burmistrzem, iż droga wojewódzka 431 jest z punktu widzenia gospodarczego bardzo ważna dla Mosiny, pewnie ważniejsza nawet niż 430, bo ona zapewnia głównie dojazd do Poznania. „My mówiliśmy” tylko w zasadzie o zmianach przebiegów, natomiast mało „mówiliśmy” o zmianach parametrów, może to z tego troszeczkę wynika, że bardziej „się skupiliśmy” na aspekcie przestrzennym. Z tego, co mu wiadomo, generalnie duży odcinek „tego szlaku” jest przewidziany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich do modernizacji. Faktycznie kwestia tego węzła, o którym „pan” mówił, jest kluczowa. Decydują węzły, nie parametry przepustowości. Generalnie gmina Mosina jest dobrze zlokalizowana w odniesieniu do sieci dróg krajowych. „Mamy” w miarę blisko, będzie przyszły węzeł na drodze ekspresowej S-5, który faktycznie na dzisiaj ma nosić nazwę Mosina – taka jest propozycja, czyli z punktu widzenia gospodarczego dostęp do tych dróg nie będzie zły. Poprawa parametrów – jak najbardziej, w drugą stronę: S-11, także zgadza się z „panem” jak najbardziej. Tak naprawdę największym problemem jest droga 430.

Burmistrz Gminy Mosina Jerzy Ryś stwierdził, że według niego drogi S-5 oraz S-11 w odróżnieniu od drogi 430, mają znaczenie strategiczne, ponieważ dają możliwość wszystkim inwestorom bardzo dogodnego połączenia z istniejącymi centrami logistycznymi, czego nie zapewnia praktycznie droga 430, bo to jest droga, która obsługuje już ruch po przeładowaniu. To nie jest ruch główny, nie są to tiry, wysokogabarytowe auta – te przemieszczają się na drogach S-11 i S-5. Tak więc tylko „te 2 skrzydła” są istotne z punktu widzenia rozwoju Gminy. Tak to on osobiście dostrzega, że tylko te 2 miejsca mogą mieć znaczenie, jeśli „patrzmy” na możliwość rozwoju gospodarczego: takiego gwałtownego, dużego, związanego z wykorzystaniem dużych inwestorów, o których też „panowie wspominaliście”, że gdyby się pojawili, to rzeczywiście jest to jakiś ratunek dla Gminy. Wewnątrz, w pobliżu drogi 430, on może zgromadzić drobnych inwestorów, którzy też są potrzebni, ponieważ będą „wysycali” naturalne nisze inwestycyjne, które tam istnieją, natomiast te główne powinny się znaleźć „na skrzydłach”: blisko dróg krajowych.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur zwróciła uwagę, że dość dużo czasu minęło, na liście jest jeszcze trzech mówców i proponowałaby zamknąć listę, ponieważ „umawialiśmy się”, iż ta sesja będzie krótsza – tutaj jutro jest impreza, „panie tam już czekają” – także ze względu na, żeby pogodzić interesy wszystkich, prosi, aby już w bardzo zwięzły sposób zadawać pozostałe pytania.

Radny Andrzej Rażny zwrócił się o wyjaśnienie, jaki jest harmonogram formalny, myśli tu o dead-line dla projektu. Kolejna sprawa, to w skrócie, to dla „nas” bardzo istotne: „co możemy uzyskać lub stracić”, porównując przystąpienie i nieprzystąpienie „do tego projektu”, jako Gmina.

Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych prof. Tomasz Kaczmarek wyraził przekonanie, że zdaje się, iż jeszcze dyrektor Musiał powinien doprecyzować, ale konsultacje polegające na tym, że „my pokazujemy się w gminach”, co też nie jest częste, może też stąd niedosyt takich spotkań różnych, iż gdzieś tam Poznań, czy inne instytucje wojewódzkie, biuro nie zawsze pewnie wyjeżdża. „Myśmy postanowili to zrobić”, stąd to trochę potrwa i te 24 gminy w sumie, Poznań jeszcze, 23 gminy, to „planujemy” do Świąt Wielkanocnych, czyli praktycznie codziennie, albo czasami nawet 2 spotkania dziennie. Myśli, że do końca kwietnia będzie też czas, żeby przesłać uwagi, można już je przesyłać teraz w postaci komentarzy, uwag pisemnych. Na stronie Metropolii jest ta specjalna zakładka. Do końca

kwietnia „będziemy zbierać” wszystkie uwagi, także innych instytucji i „próbować ten dokument dopinać”. Myśli, że przed wakacjami on w ostatecznej formie powstanie, a o ile zostanie przyjęty lub nie, to chyba już będzie bardziej zależało od Rady Metropolii, złożonej z „państwa” przedstawicieli. Natomiast, „czy my wchodzimy w ten projekt” – ten projekt jest finansowany przez „ministerstwo”, odbiera go faktycznie „ministerstwo”, czy zostały spełnione wymogi projektu, czyli czy powstała spójna, zintegrowana koncepcja rozwoju Metropolii Poznań. Jaki jest jej zakres – on jest dość szeroki jego zdaniem za te środki. Ta cała koncepcja kosztowała 2 razy mniej niż ten projekt związany z park & ride dla 4 gmin i Poznania, czyli wytypowanie miejsc parkingowych, czy lokalizacji przyszłych miejsc parkingowych, więc to nie jest taki projekt, który „ministerstwo” hojnie środkami obarczyło, ale środowisko naukowe „politechniki” i „uniwersytetu” oraz jeszcze kilku innych podeszło do tego poważnie, może za poważnie, „prosimy o uwagi”, niektóre zapisy są rzeczywiście z „naszego” punktu widzenia istotne, dla „państwa” są nie do przyjęcia, więc to tym bardziej trzeba pewne sprawy wynegocjować, być może zmienić semantykę zdania: lub, albo i itd. O te uwagi oczywiście „prosimy”. Natomiast jego konsekwencją jest tylko jak gdyby przyjęcie jako soft-planning dokumentu, którym „my mamy się kierować” w swoich politykach przestrzennych, co nie znaczy, że „będziemy się kierować”, bo „możecie państwo powiedzieć”, iż „przyjmujemy” na warunkach takich, jak „ten” zapis będzie zlikwidowany, „tego nie chcemy, tego nie chcemy”. Prosi bardzo, jak każdy dokument zawsze na końcu ma te, które są do przyjęcia i te, które ewentualnie gmina powinna, ale nie musi przyjąć. Tak jest z każdą kartą Rady Europy itd. Można przyjąć taką konwencję, nie wiadomo jemu, co pan dyrektor Musiał, wojewoda „nasz” dawny wymyśli w tym względzie. Natomiast „to” opracowanie miało powstać tylko i wyłącznie po to, żeby zintegrować wszystkie działania Metropolii, pokazać je całościowo. Jeżeli z punktu widzenia lokalnego są nie do przyjęcia – tego dokumentu nie trzeba przyjmować zupełnie, „natomiast jako projekt państwo wchodzić, czy nie wychodzić”, praktycznie niewiele widzi tutaj jakiegoś tam zaangażowania – nie wiadomo jemu – finansowego, innego, aby ten projekt upadł tylko dlatego, iż gminy „powiedzą, że to jest za bardzo daleko idący dokument” – on po prostu zostanie. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Poznania nie powstał do dziś. 3 lata temu był przygotowany, 3 lata przygotowywało „wojewódzkie biuro”, rok dyskutowało, później pół roku dyskutowało „i pach”. Okazało się, że planowanie metropolitalne w takim wymiarze niestety, ale jest nie do przyjęcia, więc nadal będzie i „wojewódzkie”, czyli bardzo ogólne i lokalne. Co do wizji rozwoju także, jeżeli „państwo przyjmiecie” wizję rozwoju Gminy w kierunku przemysłu, władztwo planistyczne należy do Gminy – „my przestrzegamy przed takim rozwojem”, gdzie te obszary, które „uznajemy” za naprawdę wartościowe z punktu widzenia rozwoju sustensywnego, długofalowego zrównoważonego, raz zabudowane coś już się nie da odtworzyć. Zawsze jest jednak efekt mnożnikowy: najpierw inwestycja, „mieszkańców”, drogi, wiadukty itd., wtedy rzeczywiście może już będzie niebezpieczeństwo, że i tę gminę Poznań będzie chciał włączyć, bo już będzie tak zurbanizowana, jak Luboń i Komorniki, iż wielki Poznań „dojdzie” do Mosiny, ale to jest oczywiście filozofia i rozwoju, „jaką państwo przyjmiecie”, to pewnie w dużym stopniu od „państwa” będzie zależeć.

Mieszkaniec wsi Rogalin Piotr Wilanowski oświadczył, że chciał pogratulować przede wszystkim pomysłu, bo w tym chaosie rozwoju gminnego, który był nieskoordynowany, jakakolwiek próba inicjatywy połączenia tych skomplikowanych dróg rozwoju w jakąś sensowną całość, jest jak najbardziej słuszna. Tutaj życzyłby sobie, żeby władarze, przynajmniej jego gminy, tych sugestii słuchali z dużym zainteresowaniem i bardzo myśleli nad tym, co „państwo”, jako informację do nich „kierujecie”. Chciałby też zwrócić się do „państwa” z taką prośbą, żeby widzieć problem ochrony środowiska nieco szerzej, bo głównie „pan profesor” mówił o Wielkopolskim Parku Narodowym, o Naturze 2000,

o parkach krajobrazowych, natomiast często w ramach, czy w bliskim sąsiedztwie są np. kompleksy leśne, kompleksy pól, które łącząc wszystko razem, znaczy rozszerzając, te strefy są niezwykle cenne i warte ochrony również. Myśli tutaj o kompleksie leśnym Babki, który właśnie dzięki proponowanej strefie rozwoju przemysłu, mniej więcej między Świątnikami a Mieczewem, zostanie „odcięty” od największego w Wielkopolsce korytarza ekologicznego, jakim jest dolina rzeki Warty. Już w tej chwili zwierzyna jest tak zablokowana, że w zasadzie te wszystkie posesje, które się znajdują na północ od tego korytarza, są rozniesione przez dziki. Zaprasza do parku przypałacowego w Rogalinie – „możemy zobaczyć”, jakie w tej chwili ta zwierzyna uwięziona w tym obszarze straty zaczyna czynić. Tak więc takie stworzenie tych łączników ekologicznych, ekologicznych przejść, niezabudowanie tych całych układów komunikacyjnych, tylko pozostawianie pewnych miejsc wolnych od zabudowy jest niezwykle potrzebne dlatego, żeby ten ruch zwierzyny mógł się odbywać w sposób nieskrępowany. Tutaj jeszcze chciałby zaapelować o to, że droga między w zasadzie Puszczykowem, Rogalinem, Kórnikami i Koszutami jest niezwykle istotną drogą z punktu widzenia kulturalnego zagospodarowania przestrzeni wokół Poznania – myśli tutaj o 4 istotnych obiektach kulturalnych: o pałacu w Rogalinie, zamku w Kórniku, dworze w Koszutach i muzeum Arkadego Fiedlera. Tak więc prezentacja wzdłuż tej drogi jakiejś zmasowanej obecności zagospodarowania przemysłowego wydaje się jemu niewłaściwa i dobrze byłoby, żeby te pomysły przynajmniej odłożyć na bardzo odległą przyszłość, a nie starać się jak najszybciej realizować. Jeżeli „państwo myśla” o tej kolei metropolitalnej – to jest idealny pomysł i prosiłby bardzo tylko, żeby nie zapomnieć o rowerzystach, którzy chcieliby zaparkować „na tych parkingach” i przesiąść się do pociągu, żeby to nie były tylko parkingi dla samochodów, ale również bezpieczne parkingi dla rowerzystów. Ostatnia sprawa to aktywna ochrona ujęcia wody na „naszym” obszarze. Tak naprawdę, paradoksalnie najlepszym sposobem ochrony ujęcia wody, a „wiemy”, że w promieniu 100 km od Poznania nie ma takiego drugiego miejsca, gdzie Poznań mógłby się zaopatrywać w taką ilość tak dobrej wody, to jest ta dopłata, o której tutaj wszyscy co chwilę „mówimy”, iż to jest niezwykle potrzebne, żeby Gmina uzyskała rekompensatę i była finansowo zainteresowana zachowaniem w 100 % tej strefy ujęcia wody, żeby to ujęcie wody było funkcjonalne i mogło działać jak najdłużej. Projekt jest chwalebny, ale tylko „państwo sugerują” drogi rozwoju – Gmina może to przyjąć, może nie przyjąć. „Ten zestaw osobowy” może być wyczulony i jak najbardziej spolegliwy wobec „państwa” propozycji, inny „zestaw osobowy” może być wręcz przeciwnie nastawiony zupełnie inaczej. Tak więc brakuje tego myślenia szerszego: nie z punktu widzenia Gminy i tutaj właśnie najlepszy sposób ochrony ujęcia wody to jest dofinansowanie Gminy, żeby jej „nie przyszło do głowy”, żeby tę wartość zmarnować, a tak naprawdę, póki co, jak obserwuje on politykę Gminy, „to wszyscy chcą mieć to ciastko, ale jednocześnie chcą jeść to ciastko”, czyli strefa pośrednia ujęcia wody – tak, „ale ja chcę mieć, ja chcę zbudować to, ja chcę zrobić tamto, ja chcę to”. „Wszyscy chronimy”, ale tak naprawdę nikt nie chce zrezygnować z tego, co chciałby w tym obszarze zrobić i właśnie w sprawie ochrony ujęcia wody jest to niezwykle istotne, żeby ten obszar rozwoju przemysłowego, pomyślany właśnie wzdłuż drogi 431, od Świątnik do Mieczewa, żeby on nie mógł zafunkcjonować, bo przecież tam „mamy” dolinę rzeki Warty, wody tam spływają bezpośrednio do rzeki Warty, a ta płynie w kierunku na północ. Tak więc ta strefa przemysłowa wygeneruje, czym zanieczyści Wartę, tak naprawdę, prędzej, czy później, „będziemy pili”. Też należy myśleć o tym szerzej, żeby przy wyznaczaniu tych stref dla aktywizacji nie tworzyć potencjalnie negatywnych zjawisk w przyszłości i o to bardzo apelowałby.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski stwierdził, że generalnie jest zgoda – „tak właśnie myślimy”. Wzrost kosztów usług wodnych to jest hasło, które się pojawia – wymuszone przez Unię Europejską – w Prawie wodnym. Wprowadzie Prawo wodne ma złą tradycję: „co już są

przed uchwaleniem, to sejm się zmienia”, więc on nie wyklucza, że nie zdąży go „sejm” uchwalić w tej kadencji, ale trzeba walczyć. Ogólnie rzecz biorąc, „dajemy” pewne narzędzie, wiedzę, która jest w komputerach i dla każdego dostępna, więc tu są argumenty dla tych, którzy chcieliby je wykorzystywać. „Wiemy o co chodzi, znamy je” i rzecz jest właśnie w tym procesie wzajemnego przekonywania się i ważenia racji.

Radosław Bul z Centrum Badań Metropolitalnych zapewnił, że koncepcja również zakłada powstanie parkingów bike & ride. To wiąże się też z propozycją prowadzenia ścieżek rowerowych. Trzeba dokładnie wniknąć w koncepcję i tam są zaprezentowane przebiegi – „bardzo liczymy na państwa uwagi”. Myśli, że „państwo macie” akurat w tym aspekcie dużo większą wiedzę i „czekamy na uwagi”.

Radny Marian Jabłoński zwrócił uwagę, że „na początku” była mowa o tym arcyciekawym pomysle przerwania tej kładki nad Wartą. Wyraził przy tym przekonanie, że tu chodzi o miejscowość Czapury, a nie Wiórek, czyli Czapury – Kątnik, bo tam jest ta przeprawa. Skoro „jesteśmy” po prawej stronie Warty, bo cały czas była mowa o drodze, o lewej stronie: Łęczyca, Puszczykowo itd., chciałby zapytać o prawą stronę: o drogę powiatową, która wpada w ul. Starołęcką, a z której korzysta wielu mieszkańców Rogalinka, Sasinowa, zabudowanych Czapur, Wiórka, również Daszewic, a więc miejscowości, które stykają się z Poznaniem, jak również miejscowości z gminy Kórnik: Szczytnik, Kamionek. Zwrócił się przy tym o wyjaśnienie, czy tu w tych rozważaniach i ten problem został w jakiś sposób poruszony.

Radosław Bul z Centrum Badań Metropolitalnych stwierdził, że z tego, co on się orientuje, w „studium gminy” jest proponowana obwodnica Wiórka, jeżeli dobrze pamięta. „Naszą drogę przeprowadziliśmy” wzdłuż tej obwodnicy. Jak ona mniej więcej zaczyna się jeszcze „w tym lesie”, przed Wiórkiem, kończy się mniej więcej na granicy z miejscowością Czapury. Tak „poprowadziliśmy” tę drogę powiatową, czyli odciążenie Wiórka.

Radny Marian Jabłoński zwrócił uwagę, że z tego, co wie, to jest pewien problem z tą drogą, ale rozumie, iż to rozwiązanie dla prawobrzeżnej części Gminy polegało właśnie tylko na wytyczeniu, na rozbudowie tej części drogi powiatowej.

Radosław Bul z Centrum Badań Metropolitalnych zapewnił, że tak i budowa mostu, tylko, iż to jest akurat już problem bardziej Poznania i Lubonia. W dużym stopniu pozwoli obsłużyć, da możliwość zjazdu na autostradę – to jest główna...

Radny Mariana Jabłoński stwierdził, że dalej oczywiście przejazd kolejowy i kwestia tego...

Radosław Bul z Centrum Badań Metropolitalnych zapewnił, iż tak, z tym, że to już po stronie poznańskiej – mówi „pan” o przejeździe na Starołęckiej. W „studium” Poznania, które „uwzględniliśmy” w tym przypadku, ul. Starołęcka ma być odciążona od ruchu ponadlokalnego, ma powstać nowa ulica wzdłuż ul. Romana Maya i na tej ulicy powstanie ten wiadukt, co wiąże się też z „trzecią ramą”, bo tam będzie węzeł, czyli nie w miejscu, gdzie jest ul. Starołęcka, przejazd kolejowy, tylko kawałeczek dalej, ale to dalej będzie wzdłuż ul. Czernichowskiej bodajże, jeżeli dobrze pamięta, będzie łącznik do ul. Starołęckiej i dalej już tak, jak jest obecnie.

Burmistrz Gminy Mosina Jerzy Ryś stwierdził, że mówiąc o ujęciu wody w Mosinie i o ochronie tego ujęcia, „mówimy” o ujęciu wód powierzchniowych. Gdyby faktycznie tak było, jakość wód – nie wiadomo jemu, czy spełniałaby wymogi określone w przepisach do korzystania przez aglomerację poznańską. Gdyby nie wody podziemne, które rzeczywiście zalegają pod Mosiną i wyznaczają obszary daleko wykraczające poza strefę „dodatkową”, to wówczas jakości tej wody, takiej, jakiej „mamy” dziś, „byśmy po prostu nie mieli”. Tak więc „powinniśmy troszeczkę zmodyfikować” swoje podejście do ujęcia, jakim ono w rzeczywistości jest. Jego zdaniem jest to ujęcie „mieszane” i przynajmniej o tym „powinniśmy mówić”, tym bardziej, że w swoich rozporządzeniach dotyczących stref, firma AQUANET stosuje przepisy zarówno dotyczące ochrony wód powierzchniowych, jak i te,



które dotyczą wód podziemnych i stosuje je bardzo zamiennie, nie zawsze precyzyjnie w stosunku do przedmiotu swoich wypowiedzi. Jeśli chodzi natomiast o zanieczyszczenie środowiska, to jest prowadzona akcja bardzo szeroka dotycząca sprawdzania ilości szamb, jakie funkcjonują na terenie Gminy. Jest również akcja zmierzająca do zachęcenia mieszkańców Gminy, co niebawem nabierze tempa we współpracy z kierownictwem AQUANET-u, chodzi o przekonanie mieszkańców Gminy, że warto przyłączać się do istniejących sieci. Są mieszkańcy, którzy posiadają szamba, jest sieć obok ich posesji, a z tej sieci kanalizacji sanitarnej nie korzystają. To jest liczba około 900 odbiorców. Tych 900 odbiorców posiada szamba, które jego zdaniem nie są szczelne. Jeżeli są to szamba szczelne, to chciałby widzieć ich atesty wydane przez „firmy, które zbudowały”, bądź atesty, które uzyskały te szamba przed rozpoczęciem użytkowania i po wybudowaniu itd. Gmina musiałaby ponieść potężne koszty związane ze sprawdzeniem, czy to szambo rzeczywiście spełnia wymogi szamba bezodpływowego, dopuszczonego do korzystania. Takie szacowane, wstępne koszty odnoszone też do zbiorników innego typu, na przykład zbiorników paliwowych – to jest około 5.000,00 zł: sprawdzenie, czy rzeczywiście szambo jest szczelne. Jeżeli szambo zostało wybudowane z bloczków betonowych, czy z jakiegokolwiek materiału typu cegła silikatowa, czy cegła palona, na pewno to szambo szczelnym nie jest. Takich szamb jest mnóstwo i należy przyjąć, że są to szamba nieszczelne i że one skutecznie zanieczyszczają „nasze” środowisko, wody podziemne, jak i również największy ciek w tym terenie: Wartę poprzez cieki podziemne nisko położone. Tak więc „udajemy”, że nie ma problemu, a problem istnieje i to przede wszystkim istnieje tam, gdzie jest prowadzona działalność rolnicza, działalność gospodarcza, jak również tam wszędzie, gdzie są stosowane szamba bezodpływowe, które nie posiadają atestów. Myśli, że nowoczesny przemysł dzisiejszy ma tak wielkie obostrzenia, oczywiście „zakładamy”, iż „wprowadzamy” przemysł, który nie jest w stanie z natury rzeczy powodować zanieczyszczenia środowiska, ponieważ np. nie emituje jakichś związków, pyłów, gazów do atmosfery, jak również cieczy, które mogłyby się znaleźć w wodach podziemnych „naszych”. Jego zdaniem „wiemy” już na czym polega konieczność ochrony „naszego” środowiska i „będziemy robili to” bardzo skutecznie. „Uznajemy”, iż „jesteśmy” na terenie wyjątkowym i że wyjątkowość tego terenu „powinniśmy zachować” dla przyszłych pokoleń. „Nie mamy” jednak wyjścia, jeśli chodzi o zapewnienie mieszkańcom w miarę godnego życia. „Nie stworzymy” go poprzez rozwój turystyki gwałtowny w ciągu najbliższych pięciu lat. Jakie są perspektywy, jak zasobne jest „nasze” społeczeństwo widać po stronie burmistrza chociażby, jak wiele osób przychodzi prosząc o różnego typu umorzenia, wsparcia, mieszkania zastępcze itd. To społeczeństwo jest naprawdę ubogie i „nie powinniśmy zmierzać do tego”, bo co do ochrony, to jest on zgodny, że trzeba chronić przyrodę, zabytki, natomiast „musimy to robić” na tyle rozsądnie, żeby również pochylić się nad człowiekiem, któremu przyszło funkcjonować tutaj i żyć. Ci ludzie muszą żyć, mieć perspektywę i „my jesteśmy też za to odpowiedzialni”, więc warunki do tego normalnego życia „musimy im również stwarzać” tutaj na miejscu, „ale to zrobimy wszyscy wspólnie, będziemy się wszyscy nad tym zastanawiali przy różnych okazjach”: na każdej „z komisji”, na każdej sesji i w kularach. Dzisiaj również o tym „mówimy”, bo jest to problem, „o którym nie powinniśmy zapominać”.

Radny Arkadiusz Cebulski oświadczył, że chciałby wskazać jedną rzecz. „Pan profesor” użył słowa: specjaliści od hydrologii stworzyli jakiś tam plan, który „mówi”, że ta zabudowa „na tych terenach” ma być jak gdyby wstrzymana itd., czy ograniczona. Jego zdaniem, czy specjaliści od hydrologii, którzy opracowywali „ten projekt”, tutaj „tę koncepcję”, nie powinni wskazać firmie AQUANET, że ona, to jest jej zadanie od lat, którego unika, iż to AQUANET powinien stworzyć „parasol ochronny nad strefą ujęcia”. AQUANET bardzo zżęcznie z tego uciekł powiększając tę strefę, „dając nam totalny brak zabudowy, rozbudowy Mosiny”, a AQUANET nie robi nic w tym kierunku, żeby chronić swoje ujęcie, bo nie robi

nic. To jest ich zadanie, żeby stworzyć sieć kanalizacyjną, sieć deszczową, sieć jakąś odwodnień, drenaży itd. i AQUANET w tym kierunku nie robi kompletnie nic, jak gdyby cedując te zadania „na temat Gminy”, a tutaj „państwa” koncepcja wskazuje przez specjalistów od hydrologii, żeby wstrzymać się od zabudowy „tego terenu”. „Ta koncepcja powinna iść w drugą stronę”, żeby to AQUANET-owi wskazać kierunek prawidłowego funkcjonowania.

Radny Waldemar Wiązek stwierdził, że od kilku lat o tym mówił, ale miło mu, iż „pan profesor” jeździ do Brukseli. Ma nadzieję, że „pan” po wysłuchaniu „tego” osobiście zajmie się „tym”. Cały czas się mówi, że woda nie jest kopaliną. Gdyby ta woda miała inny skład chemiczny, zaraz do Gminy Mosina wpływałyby podatki od wydobytej kopaliny, czyli gdyby ta woda była mineralna, ale wiadomo, czemu nie jest mineralna, bo musiałyby wpływać podatki. Prosi on, żeby tym się zająć, że „to” jest kopalina, bo dzięki temu, a jest wydobywanych około 55 milionów metrów sześciennych wody „z naszego terenu”, do budżetu wpływałyby znaczący „zastrzyk gotówki”, który na pewno byłby przeznaczony na podniesienie walorów ochronnych „strefy”.

Profesor UAM Andrzej Mizgajski oświadczył, że woli przyjechać do Mosiny, bo się o czymś konkretnie mówi niż do „naszej” stolicy „tam gdzieś”. „Pan profesor” jest częściej na „tych” spotkaniach, on jest zbudowany poziomem dyskusji. To, że są uwagi, ale „pan burmistrz” mówił same słuszne rzeczy – on tylko może potakiwać. Trzeba kontrolować drani, którzy mają 5 razy większe zużycie wody niż ilość odprowadzanych ścieków – to są dranie w „waszej” gminie: 900 osób. To jest wyzwanie polityczne, ale też i karne. Ta świadomość, jak widzi, bardzo jest w gminie Mosina wysoka i myśli, że to opracowanie, które zostało zrobione – ono ma swoje mankamenty i każdy inaczej te mankamenty widzi, jednakowoż ma jeden walor, bardzo jest wdzięczny za to, iż „pan” to zauważył dyskutując, że pokazuje gminę konkretną, czy każdą z dwudziestu paru gmin w kontekście całej aglomeracji, czyli „macie szansę zobaczyć, jak się plasujecie w kontekście całej aglomeracji, czy Metropolii”, jak to się nazywa i na tym tle „się plasujecie”. „Rozważycie”, czy Gmina Mosina rozwój swoich mieszkańców, zmniejszenie bezrobocia jest z ilu: 4 % „macie”, czy do trzech i pół – wymaga rozwoju przemysłu, czy może można znaleźć inne na to sposoby, czy sposoby rozwoju. Tak więc to ma być narzędzie, z którego „możecie państwo korzystać”, natomiast niczego niestety „nie możemy wam zagwarantować”, bo Gminę „będziecie kształtowali sami”. Życzy, żeby Mosina jak najlepiej się w tej aglomeracji, w skali Polski i Europy plasowała.

W trakcie tej dyskusji Salę Reprezentacyjną opuścił radny Ryszard Rybicki, tak więc odtąd w dalszym ciągu VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie udział brało 18 radnych.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kapturek podziękowała za dyskusję gościom, jak i wszystkim radnym i mieszkańcom, którzy uczestniczyli w niej. Wyraziła przy tym nadzieję, że jest to początek, bo dokumenty, które są wyłożone do konsultacji, są bardzo obszerne. „Będziemy nad tym pracować, będziemy zbierać uwagi” i myśli, że „Rada” wypracuje jakieś wspólne stanowisko i łącznie te wszystkie „nasze” uwagi „prześlemy”, żeby wnieść swój wkład. Następnie zarządziła przerwę w obradach.

#### 7. Stanowisko w sprawie konieczności remontu-przebudowy drogi wojewódzkiej nr 431 na odcinku Mosina – Kórnik.

Po wznowieniu VIII sesji Rady Miejskiej w Mosinie, prowadząca obrady Małgorzata Kapturek przedstawiła szczegóły na temat projektu stanowiska w sprawie konieczności remontu – przebudowy drogi wojewódzkiej nr 431 na odcinku Mosina-Kórnik i odczytała jego proponowaną treść.

Radny Łukasz Kasprowicz oświadczył, że chciałby się odnieść do ostatniej części tego stanowiska, bo z niego jakby wynika, znaczy tak adresaci mogą zrozumieć, iż „wnioskujemy” o modernizację, chyba, że tak jest w zamyśle „pana radnego powiatowego”, żeby ta

modernizacja dokonała się na odcinku drogi łączącej Kórnik z Rogalinem. Zapytał przy tym, czy dobrze zrozumiał, czy to dotyczy całej tej drogi 431.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur zapewniła, że chodzi o całą drogę: Kórnik i Rogalin występują tu wielokrotnie z uwagi na ich wyjątkowy charakter i tylko dlatego.

Radny Marian Jabłoński wyraził przekonanie, że czytając to stanowisko, według tych założeń droga ma przebiegać po starej swojej trasie, co koresponduje z założeniami „wielkopolskiego biura planowania chyba przestrzennego”, jak dobrze pamięta – chyba planowania przestrzennego. Tylko to chciał.

Radna Wiesława Mania oświadczyła, że chciała tylko dopytać, ponieważ chodzi o to, iż „mamy” takie zdanie, że od listopada „dwa, dziewięć” Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich dysponuje projektem technicznym i pełną dokumentacją budowlaną dla przebiegu tej drogi we wsiach: Świątniki, Mieczewo. Zapytała przy tym, czy to znaczy, że na pozostałych odcinkach – nie.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur poinformowała, że „tak” właśnie ustalono.

Radna Maria Witkowska powiadomiła, że z tego, co wie, to dzisiaj odbył się przetarg na częściowy remont nawierzchni i fragmentu chodnika, wyznaczenie pasów drogowych drogi 431 w Rogalinie. Chodnik i wyznaczenie zatoczki autobusowej, bo po prawej stronie „nie mamy zatoczki”, ona tu właśnie ma ze sobą pismo z 2012 r., gdzie Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich ciągle odpowiadał, że nie mają w budżecie zagwarantowanych środków, zrobią to w roku następnym, jakoś tak cały czas odwlekało, co roku wytrwale „piszemy do nich” i z tego, co wie, dzisiaj miał się odbyć przetarg. O wynikach tego przetargu niestety jeszcze nic jej nie wiadomo.

Mieszkaniec wsi Rogalin Piotr Wilanowski zwrócił uwagę, że jeśli chodzi o zatokę parkingową i w ogóle o zatokę przy ogrodzeniu Muzeum Narodowego w Poznaniu, to ta inwestycja już jest przewidywana od dłuższego czasu. Ona jest przewidziana do realizacji w tym roku. „Muzeum” jest w kontakcie z Rejonem Dróg Wojewódzkich i chce przyspieszenia tej inwestycji przed czerwcem tego roku, ponieważ na ten moment jest planowane otwarcie „muzeum” i żeby po tym otwarciu nie nastąpiła ta inwestycja, która będzie blokowała dostęp zwiedzających do obiektu. „Spotkaliśmy się” z bardzo dużym zrozumieniem ze strony Zarządu Dróg Wojewódzkich i prawdopodobnie ta inwestycja będzie miała miejsce „w tym czasie”.

Radna Maria Witkowska poinformowała, że dzisiaj był przetarg już, także po przetargu ma być zaczęta inwestycja. Taką informację „mamy od pana”, który „był i oglądał”. Nie wiadomo jej, czy zwrócił on uwagę, że „oni to pobocze troszkę tam wyrównali”, „musimy te liście, uporać się z tym we własnym zakresie”, ale „taką od tego pana dostaliśmy informację”, że jak przetarg zostanie rozstrzygnięty, to „oni postarają się” ze względu na planowaną wizytę „prezydenta” zrobić to jak najszybciej. Taką, jako rada sołecka, „dostaliśmy” ustną odpowiedź, „bo ten pan był i chodziliśmy, oglądaliśmy wszystko”.

Burmistrz Gminy Mosina Jerzy Ryś powiadomił, że jeśli chodzi o ten parking i przylegający doń chodnik, dzisiaj „otrzymaliśmy” na podstawie pisma, które „otrzymaliśmy” z Zarządu Dróg Wojewódzkich, proszącego o wyasygnowanie jakiejś kwoty wspierającej tę inwestycję. „Podjęliśmy” decyzję, która pojawi się do zaakceptowania na sesji pewnie kolejnej marcowej, żeby przekazać kwotę 20-25 tysięcy złotych celem zadośćuczynienia prośbie i wykazać też dobrą wolę ze strony Gminy, iż „chcemy partycypować w tym” zdarzeniu. Tak więc prawdopodobnie rzeczywiście te terminy już są tak napięte, że dojdzie do realizacji niebawem tej inwestycji.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur wyraziła przekonanie, że w związku z tym „nasze” stanowisko jest akurat w tym momencie, kiedy wszystko już jest prawie gotowe, iż „my oczywiście będziemy mogli mieć poczucie sprawstwa”, że to „nasze” działanie jakby doprowadziło do pozytywnego zakończenia.

Burmistrz Gminy Mosina Jerzy Ryś poinformował, że z Zarządem Dróg Wojewódzkich jest tak, iż jeżeli rzeczywiście „przekazujemy” jakąś kwotę, to oni w dowód wdzięczności potem się rewanzują w różny sposób. Zaczynają od tego, iż rzeczywiście zawsze dziękują za przekazanie „takiej” kwoty, a później często robią jakieś gesty takie, które „nam” pozwalają też lepiej żyć. W każdym razie warto to robić, ponieważ to skutkuje tym, iż łatwiej „otrzymujemy decyzje z ich strony, a będziemy o takie występowali przy okazji czerwongi” itd. Jest tych zdarzeń, które „mamy” później do załatwienia w województwie, sporo i „powinniśmy raczej się tego pilnować”.

Radny Andrzej Rażny zwrócił uwagę, że w pierwszym akapicie „piszemy”: takie niekorzystne zjawisko. Ruch samochodowy nie jest jakimś niekorzystnym zjawiskiem po drodze, te tiry mają prawo tam jechać, więc myśli, że tu „powinniśmy powiedzieć”, iż szkody spowodowane z powodu tak intensywnego ruchu wpływają na konieczność modernizacji tej trasy. Jeszcze w ostatnim akapicie proponuje on, ponieważ tak trochę „byśmy te drogi, wpisując te odcinki dróg w ostatnim akapicie”, jest takie zdanie: poprą starania obu gmin w sprawie modernizacji drogi łączącej dwie największe atrakcje turystyczne województwa wielkopolskiego. Myśli on, że „łączącej między innymi dwie największe atrakcje województwa wielkopolskiego”.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur podziękowała za trafne uwagi. Stwierdziła przy tym, że „dopisujemy”: między innymi, bo jest to drobna sprawa, natomiast „zastanówmy się” chwilę nad tą pierwszą uwagą, która zmierzała do wskazania, iż tiry zniszczyły tę drogę. Zapytała przy tym, czy taka była intencja.

Radna Maria Witkowska zwróciła uwagę, że „tam jest 20 ton na moście”, można właśnie ograniczenie 20 ton i one..., bo most ma 20 ton i ten most właściwie już. „My się obawiamy”..., on jest co chwilę remontowany, co chwilę zamykany, jednym pasem „jeździmy” i to jest bardzo niekorzystne, że te tiry tam właśnie...

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur stwierdziła, że właśnie może takie pytanie do „pana radnego”, który sprawę badał: czy modernizacja bez przebudowy mostu jest w ogóle realna i sensowna, bo jak gdyby „my w tym stanowisku o moście nic nie mówimy”. Rozumie ona, że z drugiej strony stanowisko jest wyrażaniem pewnej potrzeby, zwróceniem uwagi, natomiast nie jest zadaniem tego stanowiska rozstrzygać wszystkich technicznych kwestii.

Radna Wiesława Mania wyraziła przekonanie, że chyba tutaj chodzi ogólnie o „nasze” stanowisko, iż takie „podejmujemy”, żeby wesprzeć, że „jesteśmy za tym i za tym pójdą działania właśnie”, które już zostały zainicjowane tymi spotkaniami. Ona to tak zrozumiała, bo tak, „jakbyśmy mieli się wczytać”, to byłaby za tym, że łączącej jeszcze z Mosiną, a nie tylko z Rogaliną itd. Stąd było wcześniej jej pytanie, bo tutaj troszeczkę rzuca się w tym tekście całość, „jakbyśmy mówili” o tym wąskim wycinku „tej drogi”, a jeżeli traktując ogólnie, że chodzi o „nasze” stanowisko popierające te całe zadania, a resztę już „niech nasi radni tam doprecyzowują” i o co walczą.

Radny Roman Kolankiewicz stwierdził, że jeżeli chodzi o ten cały pierwszy akapit, to jeżeli to ma być pismo tylko takie trochę pro forma, tak „przyklepujące” sprawę, to w porządku, natomiast jeżeli „zaznaczamy”, iż nasilony ruch tirów jest niekorzystny, to przecież prosząc o modernizację tej drogi, a w domyśle też gdzieś przyszłościowo mostu, „my prosimy” o jeszcze bardziej natężony ich ruch. Tak więc trochę to zdanie tutaj samo w sobie się kłóci.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur zaproponowała, aby może zrezygnować z tych tirów. W takim razie wykreślić zdania, wtedy stanowisko byłoby bardziej zwarte i nieodnoszące się jak gdyby do tej kłopotliwej kwestii.

Radny Michał Kleiber oświadczył, że chciałby, „żebyśmy państwo spojrzeli” na charakter tego pisma i nie rozważali, czy ten wyraz jest odpowiedni, czy nie, bo każdy „z nas” twierdzi coś innego. Sens jest oczywisty o jaką drogę chodzi, podana jest lokalizacja, podane są walory, podana jest przyczyna w postaci ruchu ciężarowego, więc „skupmy się na tym”.

Radny Zdzisław Gierek zwrócił uwagę, że tir nie musi być ciężarowym samochodem. Tir to jest stowarzyszenie transportowców.

Radny Roman Kolankiewicz zaproponował, aby wykreślić z tego pierwszego akapitu słowo: niekorzystne. Zostanie „nam” zdanie: takie zjawisko powoduje konieczność przystąpienia do modernizacji drogi. To trochę jak gdyby sytuację rozwiąże.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur stwierdziła, że to jest taka wersja, która tutaj również się wpisuje w propozycję radnego Andrzeja Raźnego. Następnie zapytała wyżej wymienionego radnego, czy jest „za taką formą”.

Radny Andrzej Raźny odpowiedział twierdząco.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur stwierdziła, że w takim razie proponuje z tego zdania wykreślić słowo: niekorzystne. „Takie zjawisko powoduje konieczność przystąpienia do modernizacji drogi” i „między innymi” w przedostatnim wersie. Oczywiście też poprawka radnego Mariana Jabłońskiego: Biuro Planowania Przestrzennego. Następnie w związku z tym, że radni nie zgłosili więcej uwag, pytań i wniosków, poddała pod głosowanie projekt stanowiska w sprawie konieczności remontu – przebudowy drogi wojewódzkiej nr 431 na odcinku Mosina-Kórnik wraz z wprowadzonymi do niego poprawkami. W jego wyniku stwierdziła, że „Rada” jednogłośnie przyjęła stanowisko w powyższej sprawie.

*Stanowisko to jest załącznikiem niniejszego protokołu.*

#### 8. Sprawy organizacyjne i bieżące Rady Miejskiej.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur oświadczyła, że mimo zapowiedzi, iż „będziemy składać sprawozdania”, z uwagi na późną porę i konieczność przygotowania tej sali na jutrzejsze targi edukacyjne, „przenosimy sprawozdanie z prac komisji na kolejną sesję”. Następnie podziękowała radnym za bardzo liczny udział w – ma nadzieję – ciekawym szkoleniu dotyczącym statusu radnego i oświadczeń majątkowych. Wyraziła przy tym przekonanie, że wszystkim to się przydało. Chciałaby również prosić „kolegów”, bo akurat „mamy” teraz takie 4 osoby, w tym jest „nasz” nowy radny: o podanie adresów mailowych, ponieważ naprawdę nie da się funkcjonować bez odbierania poczty drogą elektroniczną. „Nie uciekniemy” przed tym. Prosi, aby sobie wyobrazić, „gdybyśmy wydrukowali” każdemu ten dokument do konsultacji: 427 stron – byłaby to „katastrofa” finansowa dla Gminy. Gmina troszeczkę musi jednak oszczędzać i w perspektywie chce skłonić radnych do przemyślenia jednej sprawy. Dotyczy to formy dostarczania materiałów sesyjnych. Docelowo – nie ukrywa – będzie dążyła do takiego rozwiązania, żeby wszyscy otrzymywali materiały sesyjne drogą elektroniczną, ponieważ tylko taka forma zapewnia przewodniczącemu Rady możliwość wykazania, że w określonym momencie materiały zostały przekazane. Jeżeli ktoś będzie chciał otrzymywać formę papierową, będzie mógł to zadeklarować i wtedy będzie mógł sobie odebrać przy okazji w Biurze Rady, ponieważ między Daszewicami a Pecną jest 35 km i pokonywanie ponad 100 km przez kuriera to również są pieniądze. Chciałaby jeszcze powiedzieć, że na jej szkoleniu dowiedziała się, iż przewodniczący Rady musi w taki sam sposób, jak radnych, informować sołtysów. Tak więc, jeśli „my dostajemy” 200 stron w papierze, to sołtys powinien również dostać 200 stron materiałów papierowych, bo musi być tak samo informowany, jak radny. Jeżeli „będziemy mieć” formę elektroniczną, to wtedy to pewne sprawy natury formalno-prawnej ureguluje. „Będziemy do tego zmierzać powoli”, a nie gwałtownie.

Radna Wiesława Mania zapewniła, że bardzo się cieszy, bo forma – poleca – jest naprawdę dobra, ale „mamy zapis w statucie”, iż radny podaje sposób informowania i odbioru, także...

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur oświadczyła, że ma nadzieję, iż radni dadzą się przekonać i podadzą w oświadczeniu właśnie „taki” sposób, o którym mówiła obecnie.

Radna Wiesława Mania zapewniła, że jest jak najbardziej za, tylko, żeby to było zgodne z „naszym” prawem, a to „statut”...



Radny Łukasz Kasprowicz oświadczył, że sądzi, iż szczególnie grupa radnych, która „w szyldzie” ma nazwę: nowocześni powinna być w pierwszej kolejności za tego typu sposobem przekazywania materiałów na sesję. Jego zdaniem, myśląc o ekologii, szczególnie o drzewach, które są wycinane na ten papier, który kosztuje i jest niezbyt poręczną formą, przynajmniej dla niego – zapoznawania się z treściami, warto tutaj ten pomysł, który tutaj przewodnicząca przedstawiła, żeby odejść od „tego tematu” na rzecz korespondencji elektronicznej, jest jak najbardziej słuszny i do tego „musimy jednak chyba dążyć”.

Radny Dominik Michalak zapewnił, że on też się przychylił do tej prośby. Otrzymane materiały drogą elektroniczną, tak z rozmowy tu z „panią przewodniczącą” też wyszło, nie zawsze wszystkie „nas” interesują. Jest możliwość, jeżeli „musimy” w formie papierowej – wydrukowania sobie, chyba na tyle „jesteśmy odpowiedzialni” i na tyle „nas” stać, żeby materiały tylko te potrzebne drukować, „z którymi się bardzo mocno chcemy zapoznać”. Przypomniał też, że 13 marca, w piątek, w Sali Imprezowej „ośrodka kultury” odbędą się wybory na przewodniczącego i zarząd Osiedla nr 1 „Śródmieście”, także zachęca „panów radnych i panie” do zachęcenia mieszkańców „z tego obszaru” do uczestnictwa w tym i zaprasza również na godz. 18.00 – to będzie „nasz” wyraz zainteresowania tym tematem.

Radny Roman Kolankiewicz wyraził przypuszczenie, że chyba coś przeoczył. Stwierdził przy tym, że on otrzymuje w wersji papierowej. Następnie zwrócił się o wyjaśnienie, w jakiej formie ma zgłosić, jeżeli chciałby w wersji elektronicznej.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur stwierdziła, że prosi, aby przekazać to w formie elektronicznej. Biuro Rady przygotowuje taką deklarację, „którą będziemy wkładać do teczek” tak długo aż wszyscy ją podpiszą.


Radny Roman Kolankiewicz oświadczył, że chciał podziękować za wodę i zachęca wszystkich: „koleżanki i kolegów”.

Radny Arkadiusz Cebulski zwrócił się z prośbą o powielenie informacji, którą ma on do przekazania. W związku z tym, że jest on wiceprezesem Stowarzyszenia Mosińskiego Handlu i Usług – 19 marca, o godz. 18.30, w restauracji ADAMO, odbędzie się zebranie tego stowarzyszenia, do którego będą przy okazji nabory członków nowych, bo to stowarzyszenie jest „uśpione” i teraz „chcemy je ożywić” poprzez nabór członków, będzie nowy wybór zarządu i władz. Ma on tutaj ogromną prośbę do radnych, którzy bądź co bądź, mają jakieś ze swoimi mieszkańcami kontakty, żeby zachęcili ludzi, którzy prowadzą swoją działalność gospodarczą, mają jakieś sklepy, czy firmy, do uczestnictwa w tym spotkaniu.

Prowadząca obrady Małgorzata Kaptur oświadczyła, że nie widzi zgłoszeń, w związku z tym zamyka punkt ósmy.

#### 9. Zakończenie sesji.

Przewodnicząca obrad Małgorzata Kaptur zakończyła VIII sesję Rady Miejskiej w Mosinie o godz. 20.05.

protokolował  
  
Piotr Sokółowski

przewodniczyła  
  
Małgorzata Kaptur

radny nadzorujący  
sporządzenie protokołu

Arkadiusz Cebulski  


### **Lista załączników**

1. Stanowisko w sprawie konieczności remontu – przebudowy drogi wojewódzkiej nr 431 na odcinku Mosina-Kórnik
2. Lista obecności radnych
3. Lista zaproszonych gości