

PROTOKÓŁ Z ROZPRAWY ADMINISTRACYJNEJ

przeprowadzonej w dniu 22 listopada 2016 r.
w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.
**„Przełożenie drogi krajowej nr 73 odcinek: Węzeł Krzyż w ciągu autostrady A4 Kraków
– Tarnów do węzła Lwowska w Tarnowie, w ciągu drogi krajowej nr 4 Kraków –
Tarnów”**

W dniu 22 listopada 2016 r. o godz. 10⁰⁰ w budynku delegatury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Tarnowie (adres: al. Solidarności 5-9, 33-100 Tarnów) przeprowadzono rozprawę administracyjną wyznaczoną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, poprzedzającą wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przełożenie drogi krajowej nr 73 odcinek: Węzeł Krzyż w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów do węzła Lwowska w Tarnowie, w ciągu drogi krajowej nr 4 Kraków – Tarnów”.

Rozprawę z ramienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie prowadził Pan Paweł Kozioł, Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Prowadzący rozprawę – **Pan Paweł Kozioł** otworzył rozprawę, podziękował wszystkim za przybycie, oraz poinformował zebranych o nagrywaniu rozprawy w celu późniejszego sporządzenia protokołu. Następnie poinformował zebranych, z jakiego powodu prowadzona jest rozprawa administracyjna oraz przedstawił obecnych na rozprawie przedstawicieli Inwestora, Pełnomocnika, samorządów lokalnych i RDOŚ w Krakowie.

Obecni na rozprawie:

1. Przedstawiciele Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:
 - Pan Andrzej Kollbek – Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji, Oddział w Krakowie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
 - Pan Piotr Sroczyński – Naczelnik Wydziału Dokumentacji,
 - Pani Stanisława Gola – Naczelnik Wydziału Nieruchomości,
 - Pani Joanna Gola-Szlachta – Naczelnik Wydziału Ochrony Środowiska,
 - Pani Monika Czechowska – Kierownik Projektu /Wydział Dokumentacji/,
 - Pani Jadwiga Pietrusza – Wydział Ochrony Środowiska,
 - Pani Małgorzata Auguściak – Wydział Nieruchomości,
2. Pełnomocnik Inwestora: Pan Sławomir Teliczan, AYESA.
3. Projektant: Pan Artur Majczak.
4. Przedstawiciele Urzędu Miasta Tarnowa:
 - Pan Marek Kaczanowski – Dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska,
 - Pan Rafał Koścień – Dyrektor Wydziału Rozwoju Miasta,
 - Pan Jacek Czarnik – Kierownik Referatu Planowania Przestrzennego,
 - Pan Krzysztof Madej – Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji, Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie.
5. Przedstawiciele Gminy Tarnów:
 - Pan Grzegorz Kozioł – Wójt Gminy Tarnów,
 - Pan Sławomir Wojtasik – Zastępca Wójta Gminy Tarnów,
 - Pani Wioleta Kaliwoszka-Kawula – Kierownik Referatu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tarnów.
6. Pracownicy RDOŚ w Krakowie:

- Pani Maria Kopycka – Radca Prawny,
- Pan Jacek Iwański – Główny specjalista,
- Pani Magdalena Budzyn – Główny specjalista,
- Pani Joanna Rachwał – Główny specjalista,
- Pani Monika Augustyn – Starszy Inspektor.

Pan Paweł Koziół (Prowadzący) przedstawił zasady obowiązujące na rozprawie (wyłączenie, lub wyciszenie telefonów komórkowych, wpisanie się na listę obecności, nie przeszkadzanie sobie wzajemnie, zadawanie pytań do mikrofonu, poruszanie wyłącznie problemów związanych z planowaną budową drogi) oraz ogólny zarys planowanego przebiegu rozprawy.

Prowadzący rozprawę przedstawił powody przeprowadzenia rozprawy. Odnosząc się do przepisów prawnych wyjaśnił, czym jest rozprawa administracyjna i jaki jest cel jej przeprowadzenia. Powołał się na:

- ustawę z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, ze zm.) [art. 36];
- ustawę z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, ze zm.).

Poinformował ponadto o możliwych konsekwencjach niewłaściwego zachowania uczestników rozprawy.

Pan Jacek Iwański (RDOŚ w Krakowie) omówił podstawy prawne procedowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przybliżył poszczególne etapy, jakie były prowadzone w ramach procedowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Poinformował również, że w ramach przeprowadzonego udziału społeczeństwa do Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie RDOŚ w Krakowie wpłynęło wiele uwag i pism zawierających sprzeciw wobec planowanej inwestycji, a przed rozprawą Rady Osiedla kilku dzielnic Tarnowa złożyły pisma oraz uchwały zawierające poparcie dla budowy inwestycji zgodnie z wariantem III.

Pełnomocnik Inwestora, Pan Sławomir Teliczan powiedział, iż zaprezentuje wariant III, który jest preferowany i uzgodniony przez władze samorządowe. Zgodnie z jego słowami przedmiotem inwestycji jest przełożenie drogi krajowej nr 73 na odcinku od węzła Krzyż (obecnie Tarnów-Północ) w ciągu autostrady A4, do węzła Lwowska w ciągu drogi krajowej nr 94 (obecnie), natomiast celem inwestycji jest: poprawa przepustowości ruchu tranzytowego z ominięciem centrum miasta Tarnowa, poprawa bezpieczeństwa ruchu tranzytowego w korytarzu drogi krajowej nr 73, poprawa warunków ekologicznych mieszkańców miasta Tarnowa mieszkających w istniejącym korytarzu drogi krajowej nr 73 oraz aktywizacja gospodarcza terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie korytarza projektowanej drogi. Następnie przedstawił główne założenia projektowe dla wariantu III.

Głos z sali: *Ludzi nie interesują rozwiązania techniczne, tylko planowane wyburzenia.*

Prowadzący poprosił zebranych, aby umożliwić Pełnomocnikowi Inwestora zakończenie prezentacji. Powiedział, że planowane przełożenia gazociągów lub odwodnienia również dotyczą mieszkańców w sposób bezpośredni i są bardzo ważne. Poprosił, aby pytania zadawać po zakończeniu prezentacji i o przedstawianie się przed zadawaniem pytań. Zwrócił się też do Pana Sławomira Teliczana o przedstawienie informacji na temat planowanych wyburzeń.

Pan Sławomir Teliczan (Pełnomocnik) zaprezentował zakres planowanych koniecznych wyburzeń – w wariancie III: pierwsze wyburzenie jest na ul. Wilczej (1 budynek mieszkalny i 1 budynek gospodarczy), koncentracja wyburzeń jest w zasadzie w rejonie estakady, w rejonie przejścia pomiędzy ulicami Orkana, Marusarz i Środkową: 30 budynków mieszkalnych i 56 budynków gospodarczych. Dalej, przy ul. Lwowskiej wyburzony jest jeden wiadukt. Przeprowadzenie drogi wymaga uwzględnienia ukształtowania terenu, prowadzenia wysokościowego drogi, konieczności ominięcia terenów szczególnie niebezpiecznych (osuwiska). Trasa drogi wynika z analizy wszystkich uwarunkowań technicznych. Powiedział, że dołożono wszelkich starań, aby zminimalizować ilość wyburzeń.

Prowadzący podziękował za prezentację i poprosił o zadawanie pytań.

Mieszkaniec ul. Heleny Marusarz powiedział, że mieszkańcy ulic Marusarz i Hanausek nie byli informowani o postępowaniu. Poprosił o wskazanie numerów budynków, które mają być wyburzane i kto będzie sąsiedował z projektowaną drogą.

Prowadzący powiedział, że obwieszczenia były zamieszczane na stronie internetowej RDOŚ w Krakowie, wywieszane tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Tarnowa, Gminy Tarnów, Gminy Skrzyszów oraz na tablicach ogłoszeń w miejscu realizacji inwestycji, a wszyscy będący stronami byli traktowani w taki sam sposób.

Pan Andrzej Kollbek powiedział, że GDDKiA zanim złożyła wniosek do RDOŚ, prowadziła we wszystkich gminach konsultacje społeczne informujące o przygotowywanych materiałach i o przebiegu tej inwestycji. Wszyscy którzy byli na konsultacjach mogli szczegółowo się z tymi materiałami zapoznać, a później mogli się też zapoznawać z materiałami opracowanymi do wydania decyzji środowiskowej. Na obecnym etapie wyznaczony jest korytarz potencjalnej inwestycji i maksymalna zajętość terenu pod inwestycję i w ramach tego korytarza musi być miejsce na wszystkie urządzenia i niezbędne czynności. Zwrócił uwagę, że to nie jest jeszcze projekt techniczny. Część tego terenu może być odzyskana. Powiedział, że korytarz może obejmować budynki, które są teraz zaznaczone jako przeznaczone do wyburzenia, ale to nie jest jeszcze wyrok, że będą one wyburzane. Może być tak, że niektóre z nich nie zostaną jednak objęte inwestycją, ale będą blisko drogi. Szczegóły (numery budynków, które mają być wyburzane) będą znane na etapie pozwolenia na budowę, a to jest następny etap. Podkreślił, że teraz mówimy o potencjalnej możliwości objęcia ich wyburzeniami.

Mieszkaniec Woli Rzędzińskiej zapytał, co było brane pod uwagę przy porównywaniu wariantów – jakie uwarunkowania, szczególnie w kontekście wyburzeń. Poprosił o to, żeby powiedzieć, ile budynków przewidzianych jest do wyburzeń. Podziękował za zorganizowanie tej rozprawy. Stwierdził, że obwodnica jest bardzo potrzebna, ale jest sprzeciw odnośnie tego kto podjął taką decyzję, na jakiej podstawie, i jakie warunki były brane pod uwagę: czy koszty, czy mniejszość wyburzanych budynków, czy jakieś inne podstawy.

Pan Andrzej Kollbek odpowiedział, że GDDKiA zobowiązana była przygotować inwestycję wielowariantowo, w celu wyboru wariantu optymalnego. Prace nad tą inwestycją trwają od roku 2010. Oceny wariantów dokonuje zespół do oceny przedsięwzięć inwestycyjnych i ostateczny zespół, który zatwierdza przebieg drogi. Przeprowadza analizę wielokryterialną (zawierającą nawet ponad 120 elementów), w której brane są pod uwagę m.in. elementy środowiskowe, społeczne, kosztowe, terenowe, osuwiskowe, gruntowe, związane z elementami zagospodarowania przestrzennego gmin. Zgodnie z ustawą kompetencyjną część drogi krajowej, która przebiega przez miasto na prawach powiatu jest finansowana przez miasto, a część poza granicami miasta – na GDDKiA. Jest to inwestycja wspólna. Musi być współpraca pomiędzy samorządami a GDDKiA zarówno przy

projektowaniu, planowaniu jak i wyborze wariantu. Podstawowym celem budowy tej drogi jest uzyskanie charakteru obwodnicy. Ma to być droga o charakterze tranzytowym, przelotowym. Stąd jej przebieg preferowany, który wybiera Inwestor na podstawie dokumentacji przygotowanej przez Projektanta, w uzgodnieniu z gminami: z Tarnowem i gminą Tarnów, i w związku z tym procedura dla tego wariantu (III) jest teraz prowadzona.

Mieszkaniec Woli Rzędzińskiej powiedział, że sprawa obwodnicy pojawiła się już w 2010 roku. W ankietach do GDDKiA w Krakowie mieszkańcy wypowiedzieli się przeciw planowanej inwestycji, następnie w 2013 roku złożyli sprzeciw do Prezydenta Tarnowa. W 2016 sprawa obwodnicy powróciła i mieszkańcy wysłali dwa pisma w proteście: do GDDKiA i do RDOŚ. Nadmienił, że przyjęcie inwestycji według wariantu III nastąpiło bez wysłuchania argumentów najbardziej zainteresowanych, czyli tych, których budynki będą burzone i których domy będą poddane bezpośredniemu oddziaływaniu inwestycji. zgodnie z jego słowami droga w wariantcie III ma prowadzić przez tereny gęsto zabudowane, co spowoduje konieczność wyburzenia 35 budynków mieszkalnych i 71 budynków gospodarczych, a dla jeszcze większej liczby posesji będzie stanowić zagrożenia utrudniające lub uniemożliwiające dalsze ich funkcjonowanie. Powiedział, że na zebraniu wiejskim w dniu 20.09.2016 r. w Woli Rzędzińskiej, mieszkańcy jednogłośnie wyrazili sprzeciw przeciw planowanej tu budowie. Podkreślił, że mieszkańcy Woli Rzędzińskiej nie są przeciwko mieszkańcom Tarnowa i współczują im, że też mają uciążliwości. Ale nie zgadzają się na to, że rozwiązanie ich problemów ma polegać na przesunięciu drogi do Woli Rzędzińskiej, a już zwłaszcza na wyburzanie domów. Powiedział, że z pewnością można znaleźć rozwiązania tych problemów przez taki wariant drogi, który nie powoduje tylu krzywd, a próba skłócenia mieszkańców Tarnowa z nami nie przyniesie żadnego rezultatu. Powiedział, że o budowie autostrady było wiadomo od kilkunastu lat i był czas, żeby zjazd z niej zaprojektować mądrze: zamiast dwóch zjazdów w Dębicy trzeba było zrobić zjazd w okolicach Pilzna, gdzie jest krzyżówka z drogą na Jasło-Krosno. *Jest dość terenów, pustego pola, porośniętego chaszczami, bez zabudowy, a wtedy 80% samochodów ciężarowych nie musiałoby krążyć ul. Jana Pawła, Słoneczną i Lwowską. Nie ma się co dziwić kierowcom, że jadąc od Warszawy, czy autostradą z Krakowa będą jechać do Dębicy i wracać się ponad 10 km do Pilzna, chcąc skierować się na Jasło-Krosno albo załatwić sprawę w Pilźnie. Wolą jechać przez Tarnów.* Pan ten poruszył również temat ustawień sygnalizacji świetlnej na ul. Jana Pawła II w Tarnowie, przebudowy ronda za mostem kolejowym, sygnalizacji świetlnej w Ładnej. Zapytał, dlaczego pomimo wielokrotnych protestów mieszkańców Woli Rzędzińskiej dalej przepychana jest budowa obwodnicy w wariantcie trzecim. Powiedział też: *Kończąc chcę powiedzieć, że podtrzymujemy nasze stanowisko w sprawie obwodnicy. Nie ma naszej zgody na tą inwestycję w wariantcie trzecim. Ponownie składamy protest z podpisami i adresami zainteresowanych mieszkańców do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie. Jeśli ktoś poczuł się urażony moją wypowiedzią, to serdecznie przepraszam, a Państwu dziękuję za uwagę.*

Prowadzący podziękował Panu za zabranie głosu, zwrócił również uwagę, że niektóre spośród poruszonych kwestii nie dotyczyły przedmiotowej sprawy. Poinformował, że po to proceduje się decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, żeby przyjęte rozwiązania realizacji inwestycji były jak najmniej uciążliwe dla środowiska oraz mieszkańców sąsiadujących z inwestycją.

Mieszkaniec Woli Rzędzińskiej stwierdził jeszcze, że mieszkańcy Woli Rzędzińskiej już teraz mają inne problemy związane z przebiegiem linii kolejowej Kraków-Rzeszów: duże szybkości pociągów, drgania. Jest też droga powiatowa od ul. Lwowskiej w stronę Wałek, z której korzysta dużo mieszkańców sąsiednich miejscowości. Podkreślił, że mieszkańcy Woli Rzędzińskiej mają już dość tych wszystkich niedogodności.

Pan Paweł Koziół powiedział, że raport o oddziaływaniu na środowisko uwzględnia tzw. oddziaływanie skumulowane, czyli bierze się oddziaływanie ocenie podlega oddziaływanie skumulowane planowanej inwestycji i linii kolejowej i dróg istniejących. Razem się jej rozpatruje. I na tej podstawie dopiero projektuje się rozwiązania techniczne.

Pan Grzegorz Koziół (Wójt Gminy Tarnów) powiedział, że występuje jako osoba reprezentująca mieszkańców gminy Tarnów i jest upoważniony przez większość mieszkańców Woli Rzędzińskiej (100% obecnych na zebraniu – ponad 100 osób), kategoryczny sprzeciw wobec lokalizacji tej inwestycji. Zastrzeżenie było odnośnie zbyt dużej ilości planowanych wyburzeń i oddziaływania drogi na sąsiednią zabudowę. Powiedział, że mieszkańcy Woli Rzędzińskiej nie godzą się na taką lokalizację. Powiedział, że droga – obwodnica, jest rzeczą słuszną, ale mówimy też o jej uciążliwości i jakimś kompromisie. Mówimy z nazwy – obwodnica miasta Tarnowa, mówimy z nazwy, kto na tym skorzysta, a praktycznie wszystko to jest kosztem Woli Rzędzińskiej. Przedstawił postulat o zjazd, który uzbroi tereny Woli Rzędzińskiej. *Jeśli większa populacja korzysta, a mniejsza traci, to ktoś musi ustąpić. Jest propozycja, aby drogę poprowadzić inaczej od ul. Orkana w stronę miasta Tarnowa – aby wypracować kompromis. Dzisiaj przyjmujecie Państwo tylko sugestie.* Powiedział, że na konsultacjach społecznych procedowany przebieg drogi uzyskał opinię negatywną.

Pan Andrzej Kollbek odpowiedział, że zmiana przebiegu drogi wymaga nowego opracowania, nowej dokumentacji, nowej decyzji. Podkreślił, że nie ma możliwości takiego poprowadzenia inwestycji, aby nie naruszać dużej grupy zabudowań. Przesunięcie drogi, to przesunięcie miejsca konfliktu i być może zmniejszenie go.

Pani – mieszkanka Woli Rzędzińskiej powiedziała, że teren jest podmokły, drgania są silne, duże oddziaływanie kolei i drogi, pomimo ekranów, które nie zdają egzaminu. Powiedziała, że potrzebne są konkretne numery domów przeznaczonych do wyburzeń.

Pan mieszkający na ul. Marusarz zwrócił uwagę na szkodliwość społeczną dużej ilości wyburzeń, oraz na fakt, iż w innych wariantach jest mniejsza ilość budynków przeznaczonych do wyburzeń. Występują również wysokie koszty budowy ze względu na uwarunkowania terenowe i przebudowę dwóch linii energetycznych wysokiego napięcia. Stwierdził również iż obecnie odczuwalne są wstrząsy w odległości do 100-200 m od linii kolejowej, a po realizacji inwestycji stan ten się jeszcze pogłębi.

Mieszkaniec Woli Rzędzińskiej zwrócił się z pytaniem, czy możliwe jest powrót do ponownego rozpatrywania wariantów.

Pan Sławomir Teliczan (Pełnomocnik) pokazał ponownie na mapie rozpatrywane warianty: wariant III – kolor niebieski, wariant II – kolor czerwony (preferowany przez Projektanta), wariant I – kolor zielony (początkowo procedowany). Powiedział, że akcja informacyjna dot. planowanej była prowadzona w 2010 r., spotkania informacyjne organizowane były wieczorami oraz przeprowadzone były konsultacje. Po analizie terenu Woli Rzędzińskiej, trudno znaleźć jest takie miejsce, które nie wymagałoby konieczności wyburzeń domów.

Mieszkaniec Woli Rzędzińskiej zapytał dlaczego preferowany jest wariant przebiegający przez środek Woli Rzędzińskiej, a nie tam, gdzie będzie mniej wyburzeń.

Inna **Pani mieszkająca w Woli Rzędzińskiej** przypomniała, że w 2010 roku była mowa o wariantie II, a teraz jest zmiana na wariant III, który wymaga więcej wyburzeń oraz budowy ekranów.

Prowadzący poprosił przedstawicieli GDDKiA o informacje dotyczące wyłączeń.

Pani Stanisława Gola, Naczelnik Wydziału Nieruchomości GDDKiA przedstawiła informacje w zakresie wywłaszczeń – podstawy prawne i zasady.

Nieruchomości pod inwestycje drogowe dla potrzeb dróg krajowych, nabywane są na własność Skarbu Państwa na podstawie ostatecznej decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) wydawanej odrębnie dla każdego zadania inwestycyjnego. Powyższa decyzja Wojewody Małopolskiego zatwierdza między innymi granice podziału działek. Z dniem ostateczności decyzji ZRID działki, które znajdują się w liniach rozgraniczających inwestycję drogową, przechodzą z mocy prawa na rzecz Skarbu Państwa za stosownym odszkodowaniem.

Ostateczna decyzja ZRID jest również podstawą do wydania przez Wojewodę Małopolskiego decyzji ustalającej wysokość odszkodowania za nieruchomość. Rzeczne odszkodowanie jest wypłacane przez GDDKiA dla nieruchomości o uregulowanym stanie prawnym (nieruchomość winna mieć założoną księgę wieczystą, ewentualnie przeprowadzone postępowanie spadkowe).

Wysokość odszkodowania określana jest przez rzeczoznawcę majątkowego wybranego w drodze przetargu przez Małopolski Urząd Wojewódzki. Wartość odszkodowania obejmuje wszystkie składniki majątkowe znajdujące się na działce i jest określona wg cen rynku lokalnego w oparciu o zapisy ustawy o gospodarce nieruchomościami. Wysokość odszkodowania określona jest wg stanu nieruchomości na dzień wydania decyzji ZRID oraz wg jej wartości na dzień ustalenia wysokości odszkodowania. Odszkodowanie dotyczy tylko nieruchomości niezbędnych do zajęcia pod pas drogowy. Decyzja o ustaleniu odszkodowania jest realizowana/wypłacana przez GDDKiA w terminie 14 dni od dnia jej uprawomocnienia. Jeżeli decyzja ZRID posiada rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek właściciela może być wypłacone odszkodowanie w wys. 70% wartości nieruchomości przed uzyskaniem ostateczności ZRID. Prawa rzeczowe ustanowione na nieruchomościach objętych decyzją ZRID wygasają z dniem, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna (są to: służebności, hipoteki, najem, dzierżawa).

Dodatkowo dla właścicieli nieruchomości przewidziane są bonifikaty, które obejmują:

- 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego za wcześniejsze wydanie nieruchomości w ciągu 30 dni:
 - od doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID,
 - od doręczenia postanowienia o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji ZRID,
 - od dnia kiedy decyzja ZRID stała się ostateczna.
- 10 tys. zł dla właścicieli lub użytkowników wieczystych zamieszkujących w budynku mieszkalnym lub budynku w którym wyodrębniony został lokal mieszkalny przeznaczonym do stałego zajęcia.

Ponadto, działki, które pozostają poza pasem drogowym nie nadające się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowy cel, tzw. „resztówki”, mogą być nabyte przez GDDKiA na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego w drodze umowy notarialnej. Przy podejmowaniu decyzji o ewentualnym nabyciu gruntów, usytuowanych poza pasem drogowym, muszą być spełnione odpowiednie kryteria, które uzasadniają, że pozostająca część nieruchomości nie może być użytkowana w dotychczasowy sposób. Tymi kryteriami są: powierzchnia, kształt działki, ukształtowanie terenu, własność działek przyległych, inne (np. dojazd odległość od siedliska, jedna działka w obrębie).

Wyjaśniająca uczuliła mieszkańców na uregulowanie stanu prawnego dot. własności działek.

Mieszkaniec Woli Rzędzińskiej ponownie zapytał, czy jest możliwość powrotu do wariantu II.

Pan Andrzej Kollbek odpowiedział, że teoretycznie istnieje taka możliwość, ale wewnętrzną procedurę zamknięto i procedowany jest wariant III. Przypomniał, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rości praw do terenu, a procedura wywłaszczeniowa prowadzona będzie dopiero na etapie ZRID. Wycena będzie prowadzona według cen z daty zgody na realizację inwestycji [ZRID].

Mieszkanka Woli Rzędzińskiej powiedziała, że nie ma zgody ludzi na realizację wariantu III oraz, że mieszkańcy Woli Rzędzińskiej dowiedzieli się bardzo późno, że nastąpiła zmiana II wariantu przebiegu drogi na wariant III. Podniosła również fakt hałasu emitowanego w związku z eksploatacją torów kolejowych, drogi wojewódzkiej i drogi powiatowej. Powtórzyła, że mieszkańcy Woli Rzędzińskiej protestują, a Wójt ich popiera – trzeba szukać rozwiązań lepszych i mniej konfliktowych. Powiedziała, że mieszkańcy wsi Wola Rzędzińska będą walczyć oraz protestować przeciwko wariantowi trzeciemu.

Pan Paweł Koziół (Prowadzący) ponownie podkreślił, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu i że organ prowadzący postępowanie musi mieć argumenty, aby odmówić wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Stwierdził również, że w decyzji będą zawarte odpowiedzi na uwagi i wnioski. Poinformował również, że istnieje możliwość odwołania się od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pan mieszkający na ul. Marusarz ponownie zapytał, co było czynnikiem decydującym o wyborze wariantu oraz ponownie zwrócił uwagę na duże różnice w wysokościach terenu, dużą ilość wyburzeń, koszty społeczne i linię wysokiego napięcia.

Pan Andrzej Kollbek powiedział, że wszystkie czynniki mają znaczenie, są podzielone na wskaźniki, wagi, kryteria, a ocena decydująca o wyborze wariantu jest kompleksowa.

Pan mieszkający na ul. Marusarz poprosił o porównanie kosztów budowy poszczególnych wariantów.

Mieszkanka Tarnowa zapytała, czy były badane oddziaływania drogi na mieszkańców bloku przy ul. Westerplatte 22 w Tarnowie oraz czy ruch samochodowy ma wpływ na zatrucie organizmu człowieka ołowiem. Zadała również pytanie, czy miasto monitoruje wpływ ruchu samochodowego na mieszkańców. Na koniec stwierdziła, że ważne jest przewidywanie skutków podejmowanych decyzji.

Pan Andrzej Kollbek porównał koszty budowy drogi:

- wariant drugi 226 mln zł,
- wariant trzeci 197 mln zł.

Pan Rafał Kościelnik (UM Tarnowa) przedstawił stanowisko Prezydenta Miasta Tarnowa popierające budowę drogi oraz prośbę o jak najszybsze wydanie decyzji dla wariantu trzeciego, gdyż wydanie decyzji pozwoli na wpisanie inwestycji do ogólnopolskiego programu i uzyskanie dofinansowania. Przypomniał, że wyburzenia to tylko jeden z czynników, a decyzja procedowana jest od 7 lat. Wybrano wariant trzeci i nie ma wariantu, który nie jest konfliktowy. Wariant pierwszy to absurd planistyczny m.in. ze względu na olbrzymie natężenie ruchu oraz brak jego płynności. W rejonie wariantu zielonego intensywnie rozwija się budownictwo mieszkalne. Potrzebne jest upłynnienie ruchu na ul. Jana Pawła II, budowa obwodnicy i wprowadzenie ruchu z miasta Tarnowa.

Mieszkanka dzielnicy „Grabówka” w Tarnowie powiedziała, że w rejonie ul. Jana Pawła II mieszka 40 tysięcy osób, i u mieszkańców tej dzielnicy występują zatrucia ołowiem. Ważny jest czynnik społeczny. Obwodnica w wariantie trzecim spowoduje, że 40 tysięcy mieszkańców Tarnowa będzie zdrowszych.

Kolejna mieszkanka Woli Rzędzińskiej zwróciła się z zapytaniem: *Czy my jesteśmy gorsi? Dlaczego mieszkańcy Tarnowa są lepsi? My nie chcemy obwodnicy u siebie.*

Mieszkaniec ul. Westerplatte powiedział, że po podpisaniu porozumienia sprawa była szeroko nagłośniona w mediach. Stwierdził też, że obwodnica jest niezbędna, a GDDKiA wybrała wariant najkorzystniejszy.

Mieszkaniec ul. Marusarz zapytał: *Dlaczego nie broni nas urząd miasta? Ludzi, którzy będą mieszkać obok obwodnicy? Po co to spotkanie, jeśli sprawa jest przesądzona? Nie było spotkań, informacji dla mieszkańców ul. Marusarz i Hanausek. Obwodnica skłóci ludzi.*

Pan Paweł Koziół przypomniał, że Pełnomocnik przedstawił warianty, mieszkańcy byli informowani przez zawiadomienia i obwieszczenia, zapewniono również udział społeczeństwa w postępowaniu.

Mieszkaniec ul. Marusarz powiedział, że przejeżdżające linią kolejową pociągi trąbią, a istniejące ekrany akustyczne odbijają hałas w drugą stronę i jest jeszcze gorzej niż wtedy, jak ekranów nie było. Postawił zarzut, że nie ma dobrej woli, a wariant III jest przesądzony.

Pan Jacek Iwański (RDOŚ w Krakowie) poinformował, że modernizacja linii kolejowej nie jest jeszcze zakończona /trwa realizacja sąsiednich odcinków/, inwestycja nie ma odbiorów końcowych i nie została w całości oddana do eksploatacji. Po zakończonej modernizacji wykonana zostanie analiza porealizacyjna, która wykaże faktyczne oddziaływanie linii kolejowej i określi ewentualne działania, które należałoby podjąć. Wyjaśnił również, że używanie sygnałów dźwiękowych wynika z przepisów PKP i dot. przejazdów niestrzeżonych, które zlokalizowane są w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Prowadzący poprosił o zachowanie spokoju i umożliwienie wypowiedzania się pojedynczym osobom.

Mieszkaniec ul. Orkana przypomniał, że była audycja w radiu dotycząca planowanej budowy obwodnicy i powiedział, że najlepsza opcja, to zjazd w okolicach Pilzna. Powiedział też, że mieszka 40 m od linii kolejowej, dawniej było dużo pociągów i nie przeszkadzały, natomiast obecnie pociągów jest dużo mniej i ekrany pogorszyły sytuację. Jest większy hałas.

Prowadzący ponownie nawiązał do analizy porealizacyjnej, która wykaże ewentualne przekroczenia norm hałasu od linii kolejowej.

Mieszkaniec ul. Westerplatte (przedstawiciel Rady Osiedla) podkreślił, że obwodnica jest niezbędna, potrzebny jest też kompromis i swobodny przejazd. Zapytał, kto będzie zawracał z Pilzna na Nowy Sącz. Podkreślił, że trzeba wybrać mniejsze zło.

Pan Grzegorz Koziół (Wójt Gminy Tarnów) powiedział, że żadnego porozumienia nie było, tylko rozmowa i ustalone stanowisko, aby przedstawić je mieszkańcom pod dyskusję. Były postulaty, aby poprowadzić drogę nie przez centrum (obok kościoła, przedszkola), ale po peryferiach wsi. Konsultacje były po to, aby mieszkańcy zapoznali się, jakie jest stanowisko GDDKiA. Mieszkańcy wsi Wola Rzędzińska po zapoznaniu się z koncepcją nie wyrażają zgody na przedmiotową inwestycję. Wcześniej były zbyt ogólne informacje, a teraz dyskutujemy nad rzeczą konkretną, można analizować dokładniej. Na tym etapie mieszkańcy wyrażają swoje obawy, przedstawiają propozycje, może inną koncepcję, co może przedłużyć sprawę w czasie, ale warto. Błąd polega na tym, że nie zrobiono zjazdu od razu, jak była projektowana autostrada. Powiedział, że uważa, że jeśli będzie 10-30 osób niezadowolonych, ale większość będzie zadowolonych, to trzeba to rozważyć. Jest teren, gdzie wyburzeń praktycznie nie ma – w granicach miasta Tarnowa. *Pierwsza wersja była*

najkrótsza, najtańsza i najlepsza dla środowiska i nie było wyburzeń. Teraz mówimy o kompromisie. Poprosił o zrozumienie obaw mieszkańców. Powiedział też: są rzeczy stanowiące prawo, że niektóre sytuacje są ponad mieszkańcami. Niestety tak jest. My możemy wyrażać swoje stanowisko. Będziemy się od tego odwoływać, jeżeli mieszkańcy mnie do tego upoważnią, jeżeli ta procedura pójdzie dalej. Powiedział, że trzeba jednak pamiętać, że tego typu inwestycje są ponad nami (wywłaszczenia). Wójt nie może przesądzać. Można się odwoływać. W przypadku dużych protestów inwestycji po prostu nie ma. To była propozycja do przedstawienia i do rozważenia, a nie jakiś pakt zawarty, że tak ma być.

Mieszkaniec ul. Marusarz wyraził uznanie dla Wójta, że reprezentuje i broni mieszkańców i równocześnie zwrócił uwagę, że na rozprawie nie pojawił się Prezydent Tarnowa. Przedstawił też prośbę do GDDKiA, aby rozważyć wariant drogi przez Pilzno.

Pan Paweł Koziół (Prowadzący) powiedział, że żeby coś zmienić, to należałoby wycofać wniosek i złożyć nowy. Dyrektor Kollbek nie może tutaj, w tej chwili podejmować decyzji, a RDOŚ nie może też teraz, zgodnie z przepisami prawa odmówić wydania decyzji – musi tą decyzję procedować. Zbieramy teraz uwagi do postępowania. Na chwilę obecną powinna być wydana decyzja, od której przysługuje stronom odwołanie, a na decyzję II instancji przysługuje skarga do wojewódzkiego sądu administracyjnego. Nie ma takiego przebiegu drogi, który by nie był konfliktowy.

Pan z Rady Osiedla Rzędzin powiedział, że z informacji zawartych w prasie wynikało, iż Wójt Gminy Tarnów wycofał się z porozumienia odnośnie obwodnicy. Inwestycję popierają mieszkańcy miasta Tarnowa. Po informacjach w prasie, radiu, Internecie, zbierali podpisy i Rady Osiedli złożyły do RDOŚ swoje poparcie dla budowy drogi.

Pan Rafał Koścień (UM Tarnowa) potwierdził, że w lutym 2015 roku samorządy – Prezydent Miasta Tarnowa i Wójt Gminy Tarnów – wystosowały do GDDKiA pisma popierające wariant III i GDDKiA teraz to proceduje. Poinformował również, że szacunkowy koszt budowy drogi w wariantcie I wynosi 208 mln zł.

Po raz kolejny zabrał głos **jeden z mieszkańców ul. Marusarz** mówiąc, że mieszkańcy Osiedla Rzędzin nie byli informowani o spotkaniach, które były w Woli Rzędzińskiej.

Pan z Rady Osiedla Rzędzin odpowiedział Panu Kowalskiemu, że spotkania z Prezydentem były ogłaszane w prasie.

Pan Krzysztof Madej (ZDiK w Tarnowie) poinformował, że spotkanie w sprawie budowy drogi było w dniu 9 września o godzinie 17⁰⁰ na Osiedlu Rzędzin. Prezydent prosił o aktywność, informował o planowanym spotkaniu. Informacja w pełni dotarła do mieszkańców miasta Tarnowa, stąd ich liczny odzew i wyrażenie poparcia dla budowy drogi.

Pan Józef Gancarz (mieszkaniec Tarnowa, Radny Miasta Tarnowa, Przewodniczący Komisji Ekonomicznej) powiedział, iż podjął temat drogi na sesji, temat ruszył medialnie i mieszkańcy dowiedzieli się o inwestycji. jednym z argumentów budowy obwodnicy jest to, że kilkadziesiąt tysięcy samochodów przejeżdża ulicami Jana Pawła II, Westerplatte. Chce się przenieść te 40-tysięcy samochodów na odległość 500-600 m, do Woli Rzędzińskiej. Teraz się decyduje, że na mniejszej powierzchni będzie więcej samochodów, spiętrzenie hałasu, oddziaływanie na domy w odległości 40-50 m. Nie można przenosić hałasu w inne miejsce. *Nie ma zgody, aby ten hałas przenosić w inne miejsce.* Zadał też pytanie do Pana Rafała Kościenia, czy naprawdę nie ma pieniędzy w Gminie Miasta Tarnowa na budowę wariantu I.

Pan Rafał Koścień (UM Tarnowa) odpowiedział, że wariant I również obejmuje wyburzenia i przecina tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Ruch będzie się zatrzymywał, a należy go upłynnić. Ponownie podkreślił, że miasto opowiada się za wariantem III.

Mieszkanka Tarnowa (ul. Lwowskiej, przy rondzie) powiedziała, że nikt nie chce tego mieć: spalin, kurzu, hałasu, smrodu. Do tego są plany urzędu miasta, że będziemy mieć chodniki pod samymi domami na Rzędzinie. Są plany poszerzenia ul. Lwowskiej. Na Osiedlu Nauczycielskim jest okropny hałas i ruch. *Jestem na środkach uspokajających. Współczuję wszystkim.*

Liczne głosy z sali: *Znaleźć wariant czwarty, który wszystkim będzie odpowiadał!*

Mieszkaniec ul. Marusarz po raz kolejny zabrał głos, mówiąc, że trzeba myśleć przyszłościowo: *Miasto powiększa się, mieszkańcy miasta uciekają pod miasto. Zrobmy więcej kilometrów tej drogi, ale planistycznie zastanówmy się nad tym.*

Pan Grzegorz Koziół (Wójt Gminy Tarnów) powiedział, że są to tereny inwestycyjne, do zainwestowania w całości pod przemysł nieuciążliwy, domy jednorodzinne.

Pan Jan Niedojadło (Przewodniczący Rady Osiedla Nr 12 „Jasna”, Radny Miasta Tarnowa) przypomniał, że ciągle są skargi ludzi na wstrząsy, hałas, że na ul. Jana Pawła II są korki, utrudnienia w ruchu i trzeba coś z tym wreszcie zrobić. Nadmierny ruch przez osiedla wiąże się z niebezpieczeństwem, ponieważ transportem przewożone są materiały niebezpieczne, a sąsiedztwie drogi zlokalizowane są szkoły, przedszkola, domy. Powiedział, że trzeba to jakoś rozwiązać, podjąć jakąś decyzję.

Mieszkaniec ul. Marusarz stwierdził: *Chcę, żeby ktoś się zapoznał z obwodnicą Berlina. Plany są na dużo lat do przodu, uwzględniają to, że miasto będzie się rozrastało.*

Liczne głosy z sali: *Przesunąć obwodnicę! Znaleźć inny wariant!*

Pan Andrzej Kollbek powiedział, że bez tej trasy Gmina i Miasto Tarnów nie mają perspektyw rozwoju (z uwagi na tereny inwestycyjne). Podkreślił raz jeszcze, że obwodnica ma służyć również mieszkańcom. Jej przebieg jest wyważony, godzi interesy przyszłościowe.

Pan Marek Kaczanowski (UM Tarnowa) powiedział, że w Urzędzie Miasta Tarnowa przygotowano analizę i jest ona właśnie składana do akt.

Pan Paweł Koziół przypomniał, że protokół z rozprawy zostanie spisany z wykorzystaniem nagrania, a następnie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie. Poinformował również, iż uwagi do protokołu będzie można wносить w ciągu siedmiu dni od dnia jego opublikowania na stronie internetowej. Podziękował wszystkim za przybycie i wyrażenie swoich opinii.

Protokół sporządzili: Magdalena Budzyn, Główny specjalista RDOŚ w Krakowie oraz Jacek Iwański, Główny Specjalista RDOŚ w Krakowie.

Lista obecności na rozprawie stanowi załącznik do protokołu.

Główny specjalista
mgr inż. Magdalena Budzyn

Główny specjalista
mgr Jacek Iwański