

**Protokół z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa,
przeprowadzonej w dniu 15.09.2016 r. w siedzibie Miejskiego Domu Kultury
w Grybowie, w ramach postępowania w sprawie wydania przez Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
dla przedsięwzięcia pn.:**

„BUDOWA OBWODNICY GRYBOWA”

Rozprawę administracyjną z ramienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (dalej RDOŚ) prowadziła Pani Anna Suwalska – Specjalista Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko. Ponadto nadzór nad rozprawą pełnił Pan Bogdan Połomski – Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko. Protokolantami na rozprawie były: Pani Agnieszka Majcherczyk – Starszy Inspektor oraz Pani Barbara Mikulska – Drożdż – Starszy Inspektor.

Rozprawę rozpoczął Pan Burmistrz Miasta Grybów, na którego wniosek zwołana została rozprawa administracyjna, od przywitania wszystkich zgromadzonych mieszkańców miasta i gminy Grybów, którzy są zainteresowani planowanym przedsięwzięciem, przedstawiciele RDOŚ, przedstawiciele Inwestora (Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie – dalej ZDW). Następnie Pan Burmistrz przedstawił po krótkce, w jakim celu zawniósł o zorganizowanie spotkania w sprawie planowanej obwodnicy Grybowa, która budzi sprzeciw wielu mieszkańców miasta, zwłaszcza mieszkańców ulicy Przedmieście. Opisał także przebieg wcześniejszych spotkań z Inwestorem i projektantami (m. in. w maju ubiegłego roku) w sprawie wariantu A (preferowanego) przedsięwzięcia, w których sygnalizował brak akceptacji społeczeństwa dla takiego przebiegu drogi. Dodał także, że obecne władze miasta są przeciwko budowie obwodnicy Grybowa wg wariantu preferowanego, gdyż jego zdaniem jest to niekorzystne rozwiązanie budzące wiele protestów oraz innych niekorzystnych skutków, w tym dla komunikacji miasta (czy wypędzając duży ruch z miasta nie stanie się ono mniej atrakcyjne i nie „umrze”). Celem tego spotkania ma być podjęcie przez mieszkańców i władze miasta decyzji czy ta obwodnica jest miastu potrzebna, a jeśli tak to ewentualnie w jakim wariantcie, czy nie jest potrzebna.

Następnie głos zabrała Pani Anna Suwalska. Przedstawiła ona cel rozprawy administracyjnej tj. przybliżenie zakresu i głównych założeń przedsięwzięcia oraz różnych aspektów jego dotyczących i przede wszystkim umożliwienie wypowiedzenia się osobom, które chcą zabrać głos w sprawie i złożyć wnioski i uwagi dotyczące inwestycji i jej oddziaływania na środowisko. Pani Anna Suwalska poinformowała zgromadzonych, że decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji będzie wydawał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, a pracował nad nią będzie zespół pracowników RDOŚ, zajmujących się poszczególnymi zagadnieniami środowiskowymi. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do RDOŚ w Krakowie wpłynął dnia 03.04.2015 r., a o wszczęciu przedmiotowego postępowania informowano strony poprzez Obwieszczenie, zgodnie z obowiązującymi przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego (dalej Kpa) w tym zakresie. Następnie w toku postępowania administracyjnego, po zasięgnięciu opinii Inspekcji Sanitarnej w Nowym Sączu RDOŚ postanowił o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (dalej raportu ooś). Raport ooś został przedłożony do RDOŚ dnia 19.11.2015 r. i po uzupełnieniach został podany do publicznej wiadomości poprzez Obwieszczenie z dnia 20.07.2016 r. dla stron i społeczeństwa.

Prowadząca poinformowała również, że w trakcie udziału społecznego wpłynęły do RDOŚ uwagi i wnioski w sprawie inwestycji złożone przez część mieszkańców Grybowa, a także prośba Burmistrza Grybowa o zorganizowanie niniejszej rozprawy administracyjnej. W związku z tym RDOŚ Obwieszczeniem z dnia 17.08.2016 r. ogłosił dzień, godzinę, miejsce i temat rozprawy administracyjnej. Ogłoszenie dokonane zostało w sposób prawidłowy, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami Kpa. Ponadto, miało miejsce ogłoszenie o rozprawie administracyjnej, ze wskazaniem jej miejsca, terminu i godziny, w prasie lokalnej tj. w Gazecie Wyborczej z dnia 23.08. 2016 r.

Następnie Pani Anna Suwalska przedstawiła planowany porządek rozprawy. Po zaprezentowaniu przez Pana Przemysława Wocha (Pełnomocnika Inwestora) najważniejszych elementów przedsięwzięcia wraz z głównymi aspektami środowiskowymi, zgromadzeni na sali będą mogli zadawać pytania, na które odpowiedzi udzielał będzie Pełnomocnik i ZDW. Jeżeli pytania będą dotyczyły stricte procedury administracyjnej, będą na nie odpowiadać z ramienia Organu pracownicy RDOŚ w Krakowie. Jeżeli pojawią się pytania, na które w dniu rozprawy nie będzie możliwe udzielenie odpowiedzi, zostaną one zawarte w protokole z rozprawy. Na te pytania Pełnomocnik będzie zobowiązany udzielić odpowiedzi pisemnej do RDOŚ.

Prowadząca poinformowała również wszystkich zgromadzonych o tym, że rozprawa będzie nagrywana, więc jeżeli ktoś nie życzy sobie brania w niej udziału może w każdej chwili opuścić salę. Poprosiła także wszystkich zebranych o właściwe zachowanie podczas rozprawy, traktowanie się z wzajemnym szacunkiem, gdyż zgodnie z art. 96 Kpa za niewłaściwe zachowanie w czasie rozprawy osoby mogą być wydalone z Sali przez kierującego rozprawą oraz ukarani grzywną w wysokości do 100 zł. Kierująca rozprawą zawiadomiła zgromadzonych o możliwości składania uwag pisemnie w trakcie rozprawy, na formularzach, które zostały do tego celu przygotowane na stoliku przed zgromadzonymi.

W następnej kolejności głos zabrała Pani Marta Kozynacka – Przedstawiciel Inwestora tj. ZDW. Opisała po krótko historię zadania. Wyjaśniła, że drogą w zarządzie ZDW jest droga wojewódzka nr 981 (dalej DW981), natomiast droga krajowa nr 28 (dalej DK28) to droga w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej GDDKiA). Z wiedzy, jaką posiada ZDW władze miasta Grybów od wielu lat zabiegały o to, aby zdjąć ruch tranzytowy z DK28, przebiegającej przez centrum miasta, w taki sposób aby ruch w tym miejscu stał się mniej uciążliwy dla mieszkańców. Od 2011 r. władze miasta oraz gminy Grybów, a także Powiatu Nowosądeckiego zabiegały u Marszałka Województwa Małopolskiego o rozpoczęcie prac koncepcyjnych dla obwodnicy Grybowa. Z uwagi na to, że ZDW nie jest zarządcą dróg krajowych, nie mógł się zajmować planami budowy obwodnicy na relacji wschód – zachód (DK 28), gdyż to nie leży w jego kompetencjach. Zaproponowano ówczesnym władzom samorządowym, że istnieje możliwość przeanalizowania budowy obwodnicy na szerszą skalę, ściągnącej częściowo ruch z DW981 i obwodnicy w ciągu DK28, natomiast ZDW nie będzie mogło podjąć się budowy jedynie obwodnicy samej DK28. W 2011 r. władze samorządowe ustaliły, że zostanie opracowana koncepcja i uzyskana będzie decyzja środowiskowa dla tego zadania, natomiast kwestia realizacji inwestycji będzie kwestią wspólną ZDW i GDDKiA. Do dnia dzisiejszego takich rozmów z GDDKiA nie było, gdyż zadanie jest jeszcze na etapie wstępnych prac koncepcyjnych i uzyskania decyzji środowiskowej. Ponadto, Pani Marta Kozynacka wyjaśniła, że Województwo Małopolskie realizuje plan budowy obwodnic, przebudowy dróg wojewódzkich. Budowa obwodnic odbywa się w ten sposób, że w pierwszej kolejności analizuje się natężenie ruchu dla dróg wymagających budowy obwodnic, a w drugiej kolejności w oparciu o wnioski władz samorządowych i mieszkańców. Ten drugi przypadek miał miejsce w przypadku obwodnicy Grybowa. Pani Marta Kozynacka

podkreśliła, że Województwo Małopolskie nie występuje tutaj w roli jednostki organizacyjnej administracji publicznej, która na siłę chce zrealizować drogę wbrew woli mieszkańców. Z tego, co mówił Pan Burmistrz, Grybów ma wątpliwości, co do tego, czy obwodnica miasta jest potrzebna i uzasadniona. To jest ostatni moment, w którym należy się zastanowić, czy ta inwestycja powinna być realizowana.

Pani Marta Kozynacka nadmieniła również, że aktualnie Województwo Małopolskie realizuje Program Operacyjny na lata 2015 – 2020. W chwili obecnej budowa obwodnicy Grybowa nie znajduje się w planach finansowych województwa do 2020 r. W momencie uzyskania decyzji środowiskowej możliwe byłoby realizowanie obwodnicy po roku 2023, natomiast w pierwszej kolejności trafiają tam inwestycje, które na ten moment będą przygotowane tzn. będą miały decyzje środowiskowe, koncepcje, studia wykonalności oraz te, na które będzie przyzwolenie i inicjatywa społeczna. A zatem to jest ten moment, w którym można wspólnie przygotować tą inwestycję do realizacji w kolejnej perspektywie finansowej, bądź od tego odstąpić. Głównym problemem w Grybowie jest DK28, wobec czego to GDDKiA powinna brać udział w przygotowaniu tego zadania. Na DK28 w Grybowie natężenie ruchu wynosi ok. 8 tys. poj./dobę, a więc w porównaniu z innymi drogami krajowymi w Polsce, nie jest ono bardzo duże. Dlatego GDDKiA nigdy nie przystąpiła do procesu przygotowania budowy obwodnicy Grybowa. Pani reprezentująca Inwestora dodała, że w 2011 r. zostało podpisane porozumienie pomiędzy Województwem Małopolskim, Miastem Grybów, Gminą Grybów i Powiatem Nowosądeckim w sprawie wspólnego przygotowania tego zadania. W oparciu o tą umowę zostało zlecone opracowanie dokumentacji koncepcyjno – projektowej. Efektem tej dokumentacji powinno być uzyskanie decyzji środowiskowej dla wskazanego wariantu. Na początku prac nad dokumentacją analizowanych było wiele wariantów zadania (7 lub 8) o dużo większym zasięgu niż te, przedstawione w raporcie oos. Efektywność ekonomiczna, uwarunkowania środowiskowe, opłacalność ekonomiczna wskazały, że jeśli chodzi o przełożenie DK28, najbardziej zasadny jest wariant A. Ukształtowanie geograficzne powoduje, że każda obwodnica dalej na południe będzie biegła po coraz trudniejszym terenie (góry, doliny), co niesie za sobą koszty nie do udźwignięcia przez Województwo Małopolskie. Ponadto, spowodowałoby to, że miasto Grybów na ruchu tranzytowym zostałoby niemal całkowicie pominięte. Poza tym, w dokumentach planistycznych Grybowa od lat jest utrzymywana rezerwa terenowa dla wariantu A wzdłuż linii kolejowej.

Następnie głos oddano Panu Przemysławowi Wochowi – Pełnomocnikowi Inwestora. W pierwszej kolejności przedstawił on podstawowe założenia planowanej inwestycji, tj. zwiększenie przepustowości oraz płynności w ruchu na drogach tranzytowych (DK28 oraz DW981) przebiegających przez miasto Grybów, zmniejszenie natężenia ruchu na istniejących drogach w ścisłym centrum miasta, a co za tym idzie zwiększenie bezpieczeństwa na istniejących drogach jak i na nowej drodze. Następnie opisał zakres inwestycji, podał, że planowana droga będzie zasadniczo drogą jednojezdniową, dwupasową, o szerokości 7 m, z pobocznymi, o klasie odpowiadającej istniejącej drodze krajowej przebiegającej przez miasto Grybów, a także szczegółowo omówił przebieg wszystkich analizowanych w raporcie oos wariantów inwestycji, przedstawiając ich trasy na rzutniku. Następnie w zestawieniu tabelarycznym przedstawił porównanie wariantów, uwzględniające takie aspekty jak: długość trasy, długość projektowanych ekranów akustycznych, długość odcinków z cichą nawierzchnią, ilość nasypów i wykopów, ilość obiektów inżynierskich, koszt całkowity inwestycji. Na prośbę jednej z osób z sali Pełnomocnik przedstawił jak będzie się kształtowało natężenie ruchu pojazdów na planowanej obwodnicy, w tym także na odcinku DK28 wyłączonym z realizacji (wspólnym dla istniejącej DK28 i nowej obwodnicy Grybowa). Dodał również, że we wszystkich wariantach ruch kształtuje się bardzo podobnie,

z taką różnicą, że w wariancie A'(prim) oraz B nie ma tego ruchu generowanego przez miasto, gdyż mieszkańcy z uwagi na większe oddalenie tego odcinka drogi od ścisłego centrum będą mniej z niego korzystać. Na tym Pan Przemysław Woch zakończył etap zagadnień wstępnych dotyczących inwestycji.

Po tym etapie rozprawy Pani Anna Suwalska oddała głos osobom zgromadzonym na sali Miejskiego Domu Kultury w Grybowie celem zadawania pytań i wypowiedzenia się co do inwestycji i jej oddziaływania na środowisko.

Jeden z mieszkańców Grybowa zapytał, w jaki sposób inwestycja wpłynie na wody podziemne, zwłaszcza w kontekście faktu, iż mieszkańcy ulicy Podegrodzie korzystają ze studni, nie są podłączeni do sieci wodociągowej, o co niejednokrotnie zwracali się do Burmistrza Miasta Grybów. W jaki sposób inwestycja wpłynie na zanieczyszczenie wody w studniach i czy w ogóle będzie woda w studniach, jeśli w wyniku budowy obwodnicy zostaną naruszone stosunki wodne. W odpowiedzi Pan Pełnomocnik poinformował, że nie ma takiej możliwości, aby zanieczyszczenia z nowej drogi przedostawały się do żył wodnych, ponieważ przy tej drodze będzie zapewniony system odwodnieniowy, kanalizacyjny, rowy drogowe, a zanieczyszczenia i woda będą odprowadzane po uprzednim oczyszczeniu do odbiorników, którymi są tutaj potoki. Wyjaśnił również, że jeśli chodzi o studnie to sytuacja wygląda tak, że generalnie realizacja inwestycji nie może obniżyć standardu życia mieszkańców sąsiadujących z inwestycją, tzn. jeżeli inwestycja przecina wjazdy, media, sieci wodociągowe, kanalizacyjne itp. to na etapie inwestycji należy odtworzyć tą infrastrukturę kolidującą.

Pan, który zadał pierwsze pytanie zwrócił się dodatkowo do Burmistrza Miasta Grybów zapytaniem o przyłączenie do sieci wodociągowej. Burmistrz w odpowiedzi poprosił o trzymanie się ściśle tematu rozprawy, którym jest budowa obwodnicy Grybowa, a na tematy inne zaprosił zebranych do rozmowy na Sesji w Urzędzie Miejskim lub po rozprawie. Pan Burmistrz poprosił również zgromadzonych o zadawanie podczas niniejszej rozprawy pytań związanych konkretnie z inwestycją i poinformował, że w przypadku innych kwestii jest do dyspozycji mieszkańców miasta w Urzędzie. Pan z sali wyjaśnił, że jego pytanie dotyczy kolizji sieci z nową drogą i ewentualnej późniejszej konieczności jej rozkopywania. W odpowiedzi Burmistrz Miasta Grybowa wyjaśnił wszystkim zgromadzonym, że w jego opinii spotkanie ma miejsce z uwagi na fakt, iż generalnie mieszkańcy są przeciwko tej inwestycji. Dodał, że w jego opinii tematem dzisiejszej rozmowy jest podjęcie decyzji w sprawie rezygnacji z budowy obwodnicy albo akceptacji inwestycji, co będzie skutkowało wydaniem przez RDOŚ pozytywnej decyzji środowiskowej dla obwodnicy i przystąpieniem przez Projektantów i Inwestora do realizacji zadania. Dodał także, że zarówno mieszkańcy Grybowa jak i Burmistrz chcieli rozprawy administracyjnej, aby podczas niej przedstawić wszystkie problemy i uwagi oraz wyrazić opinię czy chcą obwodnicy czy nie.

Następnie głos zabrał przedstawiciel Rady Miasta. Przywołał on pismo, które Radni skierowali do RDOŚ w sprawie zmiany godziny przeprowadzenia rozprawy administracyjnej, zaznaczając, iż na podstawie obserwacji i podobnych rozpraw prowadzonych przez RDOŚ jest możliwe zorganizowanie rozprawy w godzinach popołudniowych. Przytoczył również przepisy art. 92 Kpa, które mówią, że termin rozprawy powinien być wyznaczony tak, aby doręczenie wezwań odbyło się nie później niż na 7 dni przed rozprawą (ww. pismo wpłynęło do RDOŚ dnia 06.08.2016 r.). W odpowiedzi Pani Anna Suwalska wyjaśniła, iż istotnie 7 dni to jest okres, przed jakim strony powinny zostać poinformowane o zmianie terminu rozprawy. I faktycznie, od wpływu pisma od przedstawicieli Rady Miasta do RDOŚ, do dnia, w którym miała odbyć się rozprawa było więcej niż 7 dni. Niemniej, aby skutecznie poinformować

strony o terminie rozprawy, zgodnie z przepisami art. 49 Kpa, w związku z faktem, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zawiadomienie o powyższym musi zostać zamieszczone na tablicach ogłoszeń Miasta oraz Gminy Grybów, a także na tablicy ogłoszeń RDOŚ (w siedzibie RDOŚ w Krakowie i w siedzibie Wydziału Terenowego w Starym Sączu) oraz w BIP-ie na okres 14 dni. W momencie otrzymania ww. pisma formalnie było już niemożliwe skuteczne poinformowanie stron postępowania o tym, że rozprawa dnia dzisiejszego o godzinie 12 się nie odbędzie.

Następnie Pan Radny podniósł kwestię braku konsultacji z mieszkańcami na etapie planowania inwestycji oraz braku dyskusji publicznej, co do zasadności tej inwestycji w przedstawionej lokalizacji oraz co do wyboru wariantu realizacyjnego. Zadał również pytanie, kto wskazał taki przebieg drogi i na jakiej podstawie. W odpowiedzi Pełnomocnik Inwestora wyjaśnił, że w dniu 01.05.2013 r. do zespołu projektantów wpłynęło pismo od Burmistrza Miasta Grybowa, które zawierało pierwsze uwagi mieszkańców Grybowa, zwłaszcza ulicy Przedmieście. Na te uwagi udzielono odpowiedzi. Ok. miesiąc później, z inicjatywy Burmistrza, w Urzędzie Miasta Grybów, na parterze, odbyło się spotkanie informacyjne dotyczące obwodnicy. Uczestniczyło w nim kilkunastu mieszkańców, na których pytania autorzy dokumentacji odpowiadali. Ponadto, zaznaczył, że inwestycja toczy się już od 4 lat i w tym czasie dość często kontaktowano się z władzami miasta, a także otrzymano od nich kilka pozytywnych opinii w sprawie rozwiązań projektowo – koncepcyjnych obwodnicy. Dodał, że nie posiadał informacji, że mieszkańcy miasta Grybów nie są informowani i nie mają wiedzy na temat inwestycji i tego, który z wariantów został wybrany do realizacji. Następnie Pan Radny poinformował, że brał udział w spotkaniu, na którym miało miejsce okazanie 8 wariantów. Niemniej Pełnomocnik wyjaśnił, że to nie było to spotkanie, o którym wspominał wcześniej. W następnym pytaniu Pan Radny poruszył kwestię braku informowania mieszkańców o ewentualnych wyburzeniach związanych z inwestycją, ani o sposobach uzyskania i wysokościach odszkodowań z tego tytułu. Poprosił Pełnomocnika o zaprezentowanie map akustycznych i zakresu prac związanych z inwestycją. Pełnomocnik przedstawił rysunki z zakresem inwestycji na mapie ewidencyjnej, niemniej z uwagi na fakt, iż nie były one wystarczająco widoczne na rzutniku, zostały udostępnione w wersji papierowej dla chętnych, którzy chcieliby się z nimi zapoznać. Głos zabrała Pani Marta Kozynacka i wyjaśniła, że każdy z zebranych na sali może indywidualnie podejść do rysunków, sprawdzić miejsce gdzie zlokalizowana jest jego działka i zweryfikować proponowane rozwiązania lub oddziaływanie akustyczne w tym miejscu, a także wszelkie inne kwestie, którymi dana osoba jest zainteresowana.

Kolejna osoba z sali zapytała, jak zmieni się natężenie hałasu na istniejącym, wspólnym odcinku DK28, ponieważ tam skomasuje się cały ruch. Pełnomocnik poinformował zebranych, że na tym odcinku natężenie ruchu pozostanie takie, jakie jest w tej chwili, gdyż inwestycja nie spowoduje, że przybędą nowe pojazdy. Pan z sali dopytał o sytuację, gdy kierowcy pojedą np. od Tarnowa w kierunku Krynicy, Nowego Sącza lub w przeciwnym kierunku, nie przez obwodnicę tylko przez DK28. Zaznaczył, że już w tej chwili trudno się w tym miejscu włączyć do ruchu, przejść przez ulicę, a jeśli wzrośnie natężenie ruchu będzie jeszcze gorzej i większy hałas. Pełnomocnik wyjaśnił, że odnośnie przedmiotowej inwestycji, jeżeli hałas przekroczy wartość dopuszczalną, tereny wokół drogi będą chronione albo ekranami albo cichą nawierzchnią. Jeżeli koncepcja nie przewiduje takich rozwiązań to znaczy, że na danym odcinku drogi nie prognozuje się przekroczeń hałasu. Niewielkie zwiększenie jest możliwe, jednak nie oznacza to, że spowoduje ono konieczność postawienia dodatkowych ekranów lub wyburzenia budynków. Na tym odcinku w 2019 r. natężenie pojazdów na dobę wyniesie ok. 13 tys. Pełnomocnik nie miał przy sobie danych dotyczących istniejącego natężenia ruchu na tym odcinku DK28.

Pani Anna Suwalska poprosiła o to, aby wrócić do kwestii poruszanych w pytaniu Pana Radnego, dotyczącym ilości planowanych wyburzeń i wskazania budynków przewidzianych do rozbiórki w strefie oddziaływania akustycznego, na które nie padła odpowiedź. Pan Pełnomocnik podał ilości planowanych do wyburzenia budynków mieszkalnych dla każdego z wariantów. Podkreślił, że ilości, które podał odnoszą się jedynie do budynków mieszkalnych, nie dotyczą innych budynków np. gospodarczych. Kilka osób zebranych na sali podniosło, że do tej pory podawano im inne ilości wyburzeń i byli wprowadzani w błąd. Pani Anna Suwalska wyjaśniła, że w raporcie oos, który był dostępny dla społeczeństwa i dla stron, były podane ilości wszystkich wyburzeń dla każdego z wariantów i te dane zgadzają się z ilościami podanymi w dniu dzisiejszym przez Pełnomocnika. Pan z sali zapytał czy raport oos jest jeszcze dostępny. Pani Anna Suwalska wyjaśniła, że raport oos był dostępny dla społeczeństwa w terminie 21 dni, wskazanym w ustawie 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 (dalej – ustawa ooiś). Niemniej dla stron postępowania dokumentacja sprawy dostępna jest nadal, do dnia wydania decyzji środowiskowej, a nawet po tym terminie, natomiast osoby, niebędące stronami postępowania, celem udostępnienia raportu oos mogą złożyć do RDOŚ stosowny wniosek w sprawie udostępnienia informacji o środowisku. Pani Marta Kozynacka dodała, że na mapach przygotowanych przez Pełnomocnika na stoliku przez sceną pokazane są wszystkie budynki przewidziane do wyburzenia, a dzisiejsze spotkanie ma również na celu przekazanie tych informacji mieszkańcom. Poprosiła osoby zainteresowane kwestiami wyburzeń o podejście do map i wspólne przedyskutowanie, czy można wprowadzić jakieś inne rozwiązania w odniesieniu do konkretnych budynków, gdyż to też jest po części decyzja poszczególnych mieszkańców, czy chcą mieszkać bezpośrednio drogi czy woleliby, aby ich nieruchomości zostały wykupione.

W tym miejscu głos zabrała grupa mieszkańców, którzy oświadczyli, iż nie chcą w ogóle tej obwodnicy. Jeden z Panów obecnych na sali oznajmił, że nikt ze znanych mu mieszkańców ul. Przedmieście, przy której mieszka, nie powiedział, że chce tej obwodnicy. Dodał, że obwodnica była planowana w tym miejscu już 30 lat temu i Inwestor trzyma się wyznaczonego wtedy przebiegu, który jego zdaniem jest dla mieszkańców wariantem najgorszym, bo idzie po ich budynkach i nadal przez środek miasta, dzieląc je na połowę. W odpowiedzi Pan Pełnomocnik powiedział, że jeżeli chodzi o wariat A to jest on w całości „przyklejony” do kolejowego korytarza komunikacyjnego, który istnieje od wielu lat i wpisał się już w krajobraz miasta. Korzystając z tego, że nasyp kolejowy już jest i już dzieli miasto, projektanci nie wyznaczyli nowego śladu dla tego wariantu. W innych wariantach wyznaczone zostały inne ślady drogi. Pani z sali podniosła, że w ten sposób Grybów Rynek podzielony zostanie na dwie części. Dodała, że wg niej to nie jest obwodnica, gdyż nie „jest na obwód” centrum miasta jak sugeruje definicja słowa, tylko je dzieli.

W odpowiedzi Pani Marta Kozynacka poinformowała, że wariant A jest preferowany, dlatego, że nadal w dokumentach planistycznych trzymana jest rezerwa pod obwodnicę w tym miejscu. Przypomniała, że ZDW reprezentuje Województwo Małopolskie, jest zarządcą drogi wojewódzkiej a nie drogi krajowej. ZDW próbuje rozwiązać problem, z jakim boryka się miasto Grybów poprzez przeniesienie części ruchu z istniejącej drogi krajowej na tą rezerwę terenu, która od 40 lat jest utrzymywana w tym ciągu komunikacyjnym, połączonym z drogą kolejową. Wyjaśniła także, że to nie jest tak, że Inwestor chce na siłę mieszkańcom Grybowa wybudować tą obwodnicę. Dodała, że nawet gdyby była wydana decyzja środowiskowa na ten przebieg drogi (relacji wschód – zachód i północ – południe), to Województwo Małopolskie nie będzie realizowało przełożenia drogi krajowej, tylko ewentualnie ten etap, który jest związany z przełożeniem DW981. Powiedziała również, że odnosi wrażenie, że

mieszkańcy zebrani na sali nie chcą tej inwestycji, woleliby drogę odsuniętą dalej na południe. Zapytała także, czy na sali są mieszkańcy terenów zlokalizowanych wzdłuż trasy pozostałych wariantów, gdyż te tereny również są dość mocno zabudowane. W odpowiedzi grypa mieszkańców podniosła, że w pozostałych wariantach droga wg nich może stanowić obwodnicę, w przeciwieństwie do wariantu A, który nie wyprowadza ruchu z centrum miasta, wbrew definicji obwodnicy. Jedna z osób podniosła, że między istniejącą drogą, linią kolejową jest tylko kilka metrów odległości, a odległości kolejnych kilku metrów planuje się trzeci ciąg komunikacyjny (przedmiotową obwodnicę), co dla niej jest bezsensownym rozwiązaniem. Padło również pytanie od jednego z mieszkańców, kto lobbuje za takim przebiegiem tej drogi, czy poprzednie władze miasta? Pan ten zaznaczył, że temat obwodnicy Grybowa psuje mieszkańcom zdrowie od wielu lat, bo nikt nie mówi o konkretach, tylko zamiast prawdziwej obwodnicy proponuje się mieszkańcom „rozjechanie” miasta przez środek. Dodał, że mieszkańcy chcą obwodnicy, ale zaprojektowanej w taki sposób, żeby nie przecinała miasta na pół, żeby ruch w centrum odbywał się na tyle, aby miasto „żyło”, a nie opustoszało, bo mieszkańcy są zainteresowani tym, żeby Grybów się rozwijał, żeby w tym mieście można było żyć, pracować i żeby odwiedzali je turyści. Wyraził on zdanie, że dawno, gdy nie było tak daleko posuniętej zabudowy na górkach, z tych wszystkich wariantów to wariant A' (prim) był najlepszy, ale w międzyczasie nad Pławianką powstały domy i to uległo zmianie. Poinformował również, że poprzednie władze miasta były w posiadaniu listy mieszkańców, sporządzonej na jakimś spotkaniu dotyczącym inwestycji, która miała być wyrazem poparcia mieszkańców. Niemniej podkreślił, że nie rozumie skąd to lista, skoro od samego początku wszyscy mieszkańcy twierdzą, że są przeciwni tej obwodnicy.

W tym miejscu głos zabrał Burmistrz Miasta, podkreślając, że jeśli mowa o wariancie A' (prim) to jego przebieg zmienia się tylko na wysokości ul. Przedmieście, ale w rejonie ul. Kościuszki, która jest bardzo obciążona ruchem, przebieg jest taki sam jak w wariancie A. Stąd wariant A' (prim) nie rozwiązuje problemu ul. Kościuszki, załatwia jedynie kwestię ulicy Przedmieście. Tworząc koncepcję należy się zastanowić nad takim wariantem, który pomoże wszystkim mieszkańcom, a nie tylko części z nich.

W odpowiedzi Pani Marta Kozynacka wyjaśniła po raz kolejny, że Województwo Małopolskie nie będzie realizowało żadnej inwestycji wbrew woli władz i mieszkańców miasta Grybów. Dodała, że Województwo Małopolskie zabrało się za kwestię, która nie leży w jego kompetencjach. Przełożenie DK28 nie powinno być realizowane przez ZDW, które podjęło się tego tematu na wniosek władz samorządowych i lokalnej społeczności. Na miarę swoich możliwości Województwo Małopolskie próbowało dołączyć ten wariant, który jest zgodny z rezerwą w miejscowym planie do zadania, polegającego na przełożeniu DW981. Natomiast wobec oczywistego protestu mieszkańców przeciwko budowie obwodnicy Grybowa, Burmistrz Miasta będzie chyba musiał zawnieść do Województwa Małopolskiego o odstąpienie od tego tematu.

Pani z sali zawnieśowała o nie dyskutowanie dłużej na temat wariantów A i A' (prim), gdyż są one zupełnie nieakceptowane przez społeczeństwo, natomiast ewentualnie można zastanawiać się nad jakimś innym, nowym wariantem. W odpowiedzi Pani Kozynacka przypomniała, że inne warianty były analizowane przez projektantów. Początkowo było 8 lub 7 wariantów, o czym jedna osoba z sali już mówiła i poświadczyła, przy czym z analizy techniczno – ekonomiczno – środowiskowo – społecznej wynikało, że nie są one efektywne ekonomicznie.

Następnie głos zabrała Pani Anna Suwalska. Zapytała w kontekście toczącego się postępowania czy którykolwiek z wariantów jest akceptowany społecznie. Z odpowiedzi osób

zgrupowanych na sali wprost wynikało, że żaden z wariantów przedstawionych w tej chwili w koncepcji nie jest przez nich akceptowany.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące realizacji samego przełożenia DW981, Pani Marta Kozynacka poinformowała, że to zadanie jest możliwe, niemniej, aby znalazło się w następnej perspektywie finansowania musi być przygotowane do roku 2020, tzn. musi mieć decyzję środowiskową i projekt budowlany. Dodała, że w tej chwili nie wiadomo, jakie będą środki w nowym programie finansowania. Natomiast, jeżeli zadanie do tego czasu nie będzie przygotowane dla żadnego etapu, to niestety nie znajdzie się w następnych planach realizacyjnych ani Województwa Małopolskiego, jeżeli chodzi o DW981, ani prawdopodobnie GDDKiA, jeżeli chodzi o DK28.

W następnej kolejności głos zabrał Pan Burmistrz informując, że jeżeli chodzi o obwodnicę w ciągu DK28, jest to temat otwarty dla GDDKiA, co wynika z jego rozmów z Oddziałem Krakowskim i Oddziałem w Podegrodziu. Będzie to nowy temat, nowa droga, nowe działanie, które rozpocznie się od wyznaczenia studium korytarzowego, wtedy przy akceptacji mieszkańców nastąpi ustalenie najlepszego przebiegu obwodnicy w ciągu drogi krajowej. Dodatkowo Pan Burmistrz wyjaśnił, że po objęciu przez Niego stanowiska, bardzo szybko spotkał się z problemem obwodnicy Grybowa i zarzutami mieszkańców, że nikt z nimi na ten temat nie rozmawiał i nie konsultował przebiegu inwestycji. Dodał, że dziś, występując w roli przedstawiciela władz samorządowych miasta, występuje w trudnej roli, gdyż ZDW ma zgodę władz samorządowych Grybowa na realizację tego zadania, wręcz to na wniosek władz samorządowych Marszałek Województwa Małopolskiego podjął się wspólnej realizacji tego zadania. W tej chwili problem ma dwa aspekty. Z jednej strony problem społeczny i brak zgody na realizację inwestycji w tym przebiegu. Z drugiej strony Miasto Grybów na podstawie wspólnej partnerskiej umowy, podpisanej z samorządem gminy i powiatu, występuje wraz z ZDW jako potencjalny Inwestor tej inwestycji. Niemniej wobec tak licznych sprzeciwów i wniosków mieszkańców Burmistrz Miasta wyjaśnił, że nie może pozostać obojętny i dlatego postanowił zwołać dzisiejsze spotkanie, na którym mieszkańcy mogą się wypowiedzieć na temat inwestycji. Dodał także, że w przypadku akceptacji wariantu A uwolnienie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenów, będących rezerwą pod planowaną obwodnicę niewiele zmieni, gdyż inwestycja drogowa realizowana będzie najprawdopodobniej specustawą, a więc wykup i tak nastąpi. Pierwszym zadaniem powinno być ustalenie przebiegu obwodnicy lub jej odrzucenie i dopiero później trzeba przemyśleć zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Pani Anna Suwalska zapytała zebranych, czy ktoś z obecnych na sali może wyjaśnić, dlaczego wariant B nie jest akceptowany społecznie. W odpowiedzi padło: „bardziej niż wariant A”. Pani Suwalska przypomniała, że gdy zapytała wcześniej o wariant B, osoby uczestniczące w rozprawie odpowiedziały, że nie jest on akceptowany. Jedna osoba na sali powiedziała, że nie wszyscy wyrażają brak akceptacji na ten wariant. Inna osoba dodała, że na rozprawie nie ma mieszkańców z rejonu trasy wariantu B. Pani Anna Suwalska wyjaśniła, że w raporcie o oś dla przedsięwzięcia są przedstawione 3 racjonalne, wg autorów dokumentacji, warianty inwestycji. Z dzisiejszego spotkania jasno wynika, że na wariant A nie ma zgody mieszkańców, nie wyrażono również zgody na wariant A' (prim). Z sali padło, że wariant B jest tzw. „najmniejszym złem” i że jest do dyskusji. Na pytanie, czy mieszkańcy mają opracowany przebieg inwestycji inny niż warianty przedstawione w raporcie o oś, który jest akceptowany dla wszystkich, odpowiedź była negatywna. Na pytanie, czy wśród zebranych są osoby, które są mieszkańcami terenów, przez które przebiega trasa wariantu A' (prim) lub B, nikt się nie zgłosił.

Następnie głos zabrał Pan, który stwierdził, że jeżeli chodzi o budowę obwodnicy to największy nacisk na realizację inwestycji wywierał poprzedni Burmistrz Miasta. Jeśli chodzi o wariant A to nie jest to żadna obwodnica, tylko druga ulica wzdłuż Rynku. Powiedział również, że jako Radny poprzedniej kadencji widział wariant 8, który miał poparcie ówczesnych Radnych. Przebieg tego wariantu był taki, że w rejonie browaru droga biegła w prawo po terenach niezabudowanych i włączenie w DK28 było na Lisiej Górze. Natomiast, jeśli chodzi o wariant B, w którym droga biegnie przez Białą Wyżną, Kamienną Górę i przecina na połowę Sośnie, (które już w tej chwili jest przecięte drogą krajową), mieszkańcy Sośnia Górnego i Dolnego, których nie ma na rozprawie, na pewno będą przeciwni. Dodał, że najlepszym rozwiązaniem byłby przytoczony przez niego wariant 8, a od tych wariantów, które są teraz analizowane należy w Jego ocenie odstąpić. Uznał, że skoro tutaj są osoby mieszkające głównie przy ulicy Przedmieście, to analizując inne warianty niż wariant A, należałoby zapytać o zdanie ludzi, posiadających nieruchomości w pobliżu tras pozostałych analizowanych obecnie wariantów, dlatego zasugerował Burmistrzowi Miasta Grybów zwołanie referendum lokalnego w tej sprawie.

W odpowiedzi Pan Burmistrz wyraził zdanie, że gdyby wtedy, gdy planowano inwestycję odbyły się konsultacje społeczne, podobne do dzisiejszego spotkania, to być może udałoby się wypracować wariant akceptowany przez wszystkich i uniknąć problemu, jaki Miasto Grybów ma dzisiaj. Dlatego dziś należy określić dalszą drogę działania. Dodał, że w związku z faktem, iż wszyscy zebrani na tej sali są przekonani, co do tego, iż mieszkańcy nie chcą obwodnicy w wariantcie A, skoro już jakieś prace zostały wykonane, środki finansowe (w tym miejskie), zostały wydane, zaproponował, żeby pochylić się nad pozostałymi wariantami opracowanymi przez projektantów i przedstawić Inwestorowi propozycję innych rozwiązań, opracowanych wspólnie przez mieszkańców i Władze Miasta. Zaproponował otwarte dni urzędu, podczas których odbyłyby się spotkania z większą grupą mieszkańców i dyskusje w sprawie wariantów, a także możliwe byłoby składanie pomysłów na nowy przebieg obwodnicy, jeżeli okaże się, że mieszkańcy oczekują w ogóle budowy obwodnicy miasta. Wyraził nadzieję, że być może w ten sposób uda się wspólnie wypracować rozwiązanie, w którym praktycznie nie będzie wyburzeń, a inwestycja nie będzie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców.

Następnie głos zabrał Pan Naczelnik Bogdan Połomski celem podsumowania dzisiejszej dyskusji i przełożenia jej wyników na postępowanie administracyjne, które toczy się w RDOŚ w sprawie obwodnicy Grybowa. Zauważył, że sprzeciw osób zgromadzonych na sali, co do wariantów A, A' (prim) i B jest ewidentny, niemniej zwrócił uwagę na fakt, iż na sali nie ma wszystkich mieszkańców Grybowa i mieszkańców terenów zlokalizowanych na trasie wariantów innych niż wariant A. W związku z tym, że postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowej drogi prowadzi się na wniosek Inwestora, w tej chwili istnieje kilka rozwiązań w zakresie dalszego postępowania. Jednym z nich jest wycofanie wniosku przez Inwestora. Innym jest realizacja innego, nowego wariantu. Oświadczył, że RDOŚ oczekuje decyzji Inwestora w tej sprawie w okresie ok. 2-3 tygodni. Jeśli to nie nastąpi, jako Organ wydający decyzję środowiskową RDOŚ może sam wskazać inny wariant realizacyjny, niemniej jednak, jeżeli Inwestor nie wyrazi zgodny na jego realizację, otrzyma decyzję odmowną. Dodatkowo, Pan Naczelnik zauważył, że trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje taki etap postępowania zwany udziałem społeczeństwa. Polega on na tym, że zawiadamia się społeczeństwo, że przez okres 21 dni dostępne są dokumenty w sprawie inwestycji – raport oś i że można się wypowiadać i składać uwagi w sprawie inwestycji. Niemniej nie zastępuje to konsultacji społecznych, które nie są regulowane ustawą o uoiś, mówią o nich jedynie przepisy unijne, ale nie są obowiązkiem ustawowym w naszym prawie. Ich wyniki winny być

jednak elementem raportu oś w postaci analizy konfliktów społecznych. Są jednak inwestycje, tak jak na przykład drogi, które nie mogą być realizowane bez takich konsultacji na etapie tworzenia koncepcji. W tym przypadku ewidentnie widać, że ten etap zawiódł, nie wchodząc w szczegóły, z jakich powodów. Dlatego Pan Naczelnik poprosił zarówno projektantów, społeczeństwo reprezentowane przez osoby zgromadzone na sali jak i Pana Burmistrza, o sprawne porozumienie się w kwestii inwestycji.

Kolejna osoba z sali wypowiedziała się na temat przecięcia trasą obwodnicy w dwóch miejscach Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz kolizji drogi z obszarem Natura 2000, a także poprosiła o uwzględnienie tych kwestii w wydawanej decyzji środowiskowej. Zapytała również czy fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu została stroną postępowania, gdyż przedstawili swoje szczegółowe uwagi w ww. zakresie. Pani Anna Suwalska wyjaśniła, że faktycznie taki wniosek wpłynął do RDOŚ w Krakowie i fundacja została dopuszczona do postępowania na prawach strony, o czym będzie informacja w decyzji środowiskowej, jeśli taka zostanie wydana.

Kolejna osoba zapytała, jakiej szerokości pas gruntu zostanie ewentualnie zajęty pod obwodnicę. Pełnomocnik wyjaśnił, że to zależy od tego, jak niweleta jest projektowana. Jeżeli biegnie po terenie to potrzeba kilkanaście m, jeżeli wspina się na most lub biegnie dużymi nasypami lub dużymi wykopami (jak w wariantcie B) to potrzeba więcej miejsca – kilkadziesiąt m (ok. 50-60).

Inna osoba po raz kolejny zapytała, dlaczego mieszkańcy nie są informowani m. in. o wyburzeniach. Podniosła także, że poprzednie władze miasta mówiły o braku wyburzeń, a teraz mówi się, że jednak będą. W odpowiedzi Pan Pełnomocnik wyjaśnił, że praktycznie bardzo rzadko się zdarza, że budując obwodnicę w terenie zainwestowanym i zurbanizowanym nie będzie konieczności żadnych wyburzeń. Wyjaśnił po raz kolejny, że przez ostatnie 4 lata kilkakrotnie dokumentacja projektowa była przekazywana do Urzędu Miasta Grybów do uzgodnienia. Było także spotkanie z Burmistrzem Miasta w sprawie tej inwestycji.

Następnie Pan z sali zadał pytanie o skrzyżowania bezkolizyjne w wariantcie A, gdyż wg Niego prezentacja inwestycji była dość lakoniczna i nie zawierała tych danych. Pan Pełnomocnik odpowiedział, że przewidziane jest 1 skrzyżowanie bezkolizyjne (obwodnicy Grybowa z ul. Przedmieście).

W następnej kolejności inna osoba zapytała o dalsze postępowanie w sprawie. W odpowiedzi Pani Anna Suwalska poinformowała zebranych o tym, że po udziale społeczeństwa i dzisiejszej rozprawie widać, że wariant preferowany nie ma zupełnie akceptacji ani mieszkańców ani Władz Miasta. W tej chwili, zgodnie z wcześniejszą wypowiedzią Pana Naczelnika, jest kilka opcji prowadzenia dalszego postępowania administracyjnego. Pierwszym rozwiązaniem jest zmiana wariantu. Żeby wskazać taki wariant, który będzie zgodny z oczekiwaniami społecznymi, potrzebna jest propozycja mieszkańców i Burmistrza. W wyniku konsultacji, jakie planuje przeprowadzić Pan Burmistrz, może powstać taki przebieg drogi, który będzie możliwy do realizacji i równocześnie akceptowalny społecznie. Gdy zostanie on przedłożony do RDOŚ i gdy Inwestor zgodzi się na jego realizację, może zostać wydana decyzja środowiskowa dla takiego wariantu, po wcześniejszych analizach środowiskowych, które wykażą brak znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko. Drugą opcją jest wycofanie wniosku przez Inwestora. Wtedy RDOŚ wyda decyzję umarzającą postępowanie, a Władze Miasta wraz ze społeczeństwem będą mieli czas na wypracowanie innego wariantu z ZDW lub

z innym inwestorem np. GDDKiA, zgodnie z informacjami przekazanymi podczas rozprawy przez Pana Burmistrza. W tej chwili nie można określić szczegółowych ram czasowych dotyczących dalszego postępowania w tej sprawie. Jak już Pan Naczelnik wspomniał, w ciągu najbliższych 2-3 tygodni oczekujemy decyzji Inwestora, co do dalszego procedowania tego wniosku, który jest obecnie rozpatrywany (najlepiej po wcześniejszym porozumieniu z władzami samorządowymi, które działają z Inwestorem na podstawie porozumienia). Po tym czasie RDOŚ będzie musiał poprowadzić dalej postępowanie administracyjne, a sposób jego prowadzenia będzie zależał od stanowiska Inwestora.

Głos zabrał Pan Burmistrz, pytając przedstawicieli RDOŚ o ewentualny czas, na przedłożenie innego, nowego wariantu, gdyż w Jego opinii to nie jest możliwe w bardzo krótkim czasie, ponieważ będzie wymagało dopracowania nowego przebiegu trasy, wielu rozmów i dyskusji z mieszkańcami. W odpowiedzi Pani Anna Suwalska poinformowała, że postępowanie nie może stać w miejscu przez długi czas. Ale ustawa Kpa przewiduje takie sytuacje, w których są jakieś problemy w postępowaniu, potrzeba więcej czasu na przeanalizowanie pewnych elementów i to jest art. 98 par. 1 dotyczący zawieszenia postępowania, niemniej odbywa się to na wniosek Inwestora.

Od jednej osoby z sali padło również pytanie, czy sam sprzeciw mieszkańców jest wystarczającym argumentem na wydanie decyzji odmownej dla tych wariantów, które są obecnie analizowane. W odpowiedzi Pani Anna Suwalska poinformowała, że odmowa wydania decyzji środowiskowej jest możliwa tylko w kilku przypadkach wyszczególnionych w ustawie o uoiś. Sam brak zgody społeczeństwa nie jest przesłanką do odmowy wydania decyzji środowiskowej, niemniej jest brany pod uwagę w postępowaniu. Stąd wspomniana wcześniej możliwość narzucenia Inwestorowi innego, konkretnego wariantu realizacji inwestycji. Natomiast, żeby dla tego nowego wariantu mogła być wydana decyzja środowiskowa, w pierwszej kolejności musi być zgoda Inwestora na jego realizację. W przeciwnym wypadku wydaje się decyzję odmowną. Zgodnie z ustawą o uoiś przesłankami do wydania decyzji odmownej są: niezgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (nie dotyczy to dróg publicznych), znaczące negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000, nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza. W przypadku tej inwestycji i tego postępowania, nie zachodzi żaden z powyższych przypadków.

W dalszym przebiegu rozprawy padały inne pytania, nie dotyczące wprost przedmiotowej inwestycji, a dotyczące np. przepustów na istniejącej DK28. Z tymi pytaniami odesłano mieszkańców do właściwych w sprawie Organów: WIOŚ, Nadzór Budowlany.

Następnie głos zabrała Pani Marta Kozynacka. Wskazując, że w związku z tym, co padło ze strony RDOŚ podczas rozprawy, teraz od Inwestora zależy, jak będzie dalej przebiegało postępowanie w sprawie decyzji środowiskowej, jako reprezentant Inwestora poinformowała, że ZDW w przeciągu tygodnia zwróci się do: Burmistrza Miasta Grybów, Wójta Gminy Grybów i Starosty Nowosądeckiego (gdyż te trzy samorzady uczestniczyły w dotychczasowym przygotowaniu inwestycji) o zajęcie stanowiska, w zakresie dalszych losów zadania. Podkreśliła również, że stanowisko społeczności lokalnej na pewno zostanie wzięte pod uwagę przy podejmowaniu dalszych decyzji, a nic nie zostanie zrobione bez woli mieszkańców. Pan Burmistrz w tym miejscu poprosił Panią Martę Kozynacką, aby z uwagi na to, że problem dotyczy głównie Miasta Grybów, przy podejmowaniu finalnej decyzji na terenie miasta zdanie władz miasta było decydujące. Zapewnił także, że na pewno nie ulegnie ono zmianie i nadal nie ma akceptacji dla żadnego z przedłożonych w raporcie oś wariantów. Pani Marta Kozynacka poinformowała, że zgodnie z jej wiedzą najprawdopodobniej jeden

negatywny głos z wszystkich zaangażowanych samorządów przesądzi o tym że Inwestor zdecyduje o wycofaniu wniosku.

Z sali padły kolejne pytania dotyczące ponoszenia konsekwencji przez poprzednie Władze Miasta za podejmowane decyzje i w ogóle urzędników w Polsce. W związku z faktem, iż nie dotyczyło to postępowania w sprawie decyzji środowiskowej dla obwodnicy Grybowa Pani Anna Suwalska zakończyła rozprawę administracyjną i podziękowała za udział wszystkim zebranych. Poinformowała, że na podstawie nagrania i notatek Pań protokolantek z rozprawy zostanie sporządzony protokół. Nastąpi to w terminie ok. 2 tygodni. Zamieszczony zostanie w BIP-ie RDOS w Krakowie.

Na koniec Burmistrz podziękował wszystkim zebranych.

Po rozprawie zostały złożone również uwagi w formie pisemnej. Odpowiedź na wszystkie złożone uwagi i wnioski zostanie zawarta w treści decyzji.

Protokół sporządzili: Anna Suwalska, Agnieszka Majcherczyk, Barbara Mikulska – Drożdż.

Na tym protokół zakończono i podpisano.

Specjalista


mgr inż. Anna Suwalska

Starszy Inspektor


Agnieszka Majcherczyk

Starszy Inspektor


mgr inż. Barbara Mikulska-Drożdż

Protokół zatwierdził: Bogdan Połomski

Naczelnik Wydziału

mgr inż. Bogdan Połomski

23.09.2016