



Lublin, dnia <sup>26</sup> ..... 08.2020 r.

**Zbigniew Szepietowski**  
**Z-ca Dyrektora Oddziału**

O.LU.I-1.4111.0091.0076.2018.af

K2  
p.m.  
01.09.2020



**Pan**  
**Krzysztof Kołtyś**  
**Burmistrz Janowa Lubelskiego**  
**ul. Jana Zamoyskiego 59**  
**23-300 Janów Lubelski**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie w załączeniu przesyła kopię protokołu ze spotkania, które odbyło się w dniu 11 sierpnia 2020 r. o godz. 10.00 w siedzibie tut. Oddziału, dot. przebiegu planowanej drogi krajowej nr 74 w ramach przedsięwzięcia pn.: „Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski”.

Załączniki:

- 1) Kopia Protokołu ze spotkania w dniu 11.08.2020 r. wraz z kopią listy obecności

Z-ca Dyrektora Oddziału  
  
mgr inż. Zbigniew Szepietowski

Sprawę prowadzi:  
Agnieszka Siudym-Janus  
tel. 81 749 00 18  
e-mail: [asiudym@gddkia.gov.pl](mailto:asiudym@gddkia.gov.pl)

## PROTOKÓŁ

ze spotkania mającego miejsce w dniu 11 sierpnia 2020 r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie

### PRZEDMIOT SPOTKANIA:

Przebieg planowanej drogi krajowej nr 74 w ramach przedsięwzięcia pn.: „Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski”.

Korespondencja związana:

- pismo *Komitetu Protestacyjnego Przeciwko budowie obwodnicy Janowa Lubelskiego DK-74 wariantami północnymi* z dnia 24.06.2020 r. będące wnioskiem o „pilne spotkanie Pana dyrektora z Komitetem Protestacyjnym, jeszcze przed wyborem ostatecznego wariantu.”

Uczestnicy spotkania wg. załączonej do protokołu Listy Obecności.

Przebieg oraz istotne kwestie poruszone na spotkaniu:

1. Pan Zbigniew Szepietowski - Zastępca Dyrektora Oddziału w Lublinie GDDKiA powitał uczestników spotkania oraz krótko scharakteryzował etapy realizacji inwestycji.

Dyrektor wskazał, że złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie poprzedzone wyborem preferowanego wariantu (kolejno przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działający przy Dyrektorze Oddziału i Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającą przy Dyrektorze GDDKiA).

2. Postulaty Pana Romana Muchy – przedstawiciel Komitetu Protestacyjnego:

a) tereny, na których planuje się przebieg wariantu 1 i wariantu 2, są obszarami głównie rolnymi posiadającymi „dobre ziemie” i już strefa inwestycyjna zabrała część z nich – zabranie pod budowę drogi najlepszych ziem uprawnych,

b) wariant 1 – przebieg przez teren ochrony zabytków, niszczenie dziedzictwa kulturowego,

c) wariant 1 i wariant 2 są prowadzone przez środek wsi, która przejmie uciążliwości wynikające z funkcjonowania obwodnicy (przenosi się uciążliwości od jednych do drugich), warianty te są związane z przymusowymi wysiedleniem mieszkańców, obwodnica się łączy z miastem. Obwodnice powinny być daleko poza miejscowościami, tak jak w całym kraju.

d) obszar Natura 2000 nie wyklucza możliwości budowy drogi po terenie przyległym do obszaru chronionego (po stronie południowej Janowa Lubelskiego), warianty południowe są „na siłę” odrzucane. Ważniejsze jest dobro ludzi niż przyrody (najpierw człowiek a później Natura 2000).

e) Wariant 4 przechodzący przez obszar Natura 2000 jest wariantem nie brany pod uwagę.

3. Dyrektor Zbigniew Szepietowski wskazał, że dla przebiegu drogi krajowej nr 74 było wykonywane Studium Techniczno-Ekonomiczne, które obejmowało także obejście Janowa Lubelskiego. Obecne rozwiązania dla wariantu 1 i 2 są zgodne (może nie

w 100 %) z planami tego Studium (Prezes Biura Usług Projektowych Drogojekt Pan Tomasz Gąsecki dodał, że wariant 3 również był analizowany w tym Studium, które było opracowywane w 2003 r.). Na Komisji KOPI przy Generalnym Dyrektorz Dróg Krajowych jako rekomendowany był wówczas wskazywany wariant północny. Natomiast te warianty były również później ujęte w studium uwarunkowań kierunku zagospodarowania jako korytarze, które mogłyby stanowić rezerwę pod tę obwodnicę (dodatkowo Dyrektor wskazał, że w tej kwestii powinien się jeszcze wypowiedzieć samorząd).

Dyrektor Zbigniew Szepietowski zaznaczył, że obecne analizy nie zostały zakończone. Analizowane są wszystkie warianty, w tym wariant 4. Każdy z wariantów ma swoje zalety i uwarunkowania. Warianty będą rozpatrywane na posiedzeniach Komisji.

4. Kwestia ochrony konserwatorskiej dawnego cmentarza przykościelnego przy ul. Bialskiej, który koliduje z wariantem 1:
  - a) Dyrektor Zbigniew Szepietowski: obecna ochrona konserwatorska w świetle obowiązującego prawa nie wyklucza możliwości realizacji wariantu. Wymaga to zmiany decyzji w zakresie obszarów objętych ochroną. Nie ma pewności, że znajdują się na tym terenie pochówki, ponieważ zachowane źródła historyczne nie wskazują jednoznacznie terenu, na którym był zlokalizowany cmentarz.
  - b) Przedstawiciele Komitetu Protestacyjnego: pochówki są w tym miejscu, są historyczne dowody. Jest negatywna opinia Konserwatora Zabytków.
  - c) Pani Marta Kowalska Naczelnik Wydziału Środowiska: odbyło się spotkanie u Konserwatora zabytków, na którym zostały przeanalizowane historyczne źródła dostępne u Konserwatora (dane przekazane ustnie). Nie ma wątpliwości, że cmentarz jest. Jednak w dawnych czasach był przepis określający, iż cmentarz musi się znajdować blisko kościoła. Stąd są przypuszczenia, że teren przewidziany do zajęcia w ramach wariantu 1, może być wolny od pochówków, co można potwierdzić badaniami sondażowymi.
5. Pytanie Przedstawicielki Komitetu o dopuszczalną odległość obwodnicy od granic miasta – odpowiedź, że przepisy nie regulują tej kwestii. Obwodnica może biec przez teren miasta.
6. Pani Marta Wcisło Poseł na Sejm RP:
  - a) Pani Poseł wskazała, że podobne spotkanie powinno być się odbyć na etapie konsultacji, gdzie wypracowano by rozwiązanie nie budzące tylu emocji,
  - b) stwierdzenie, że ojcowizna, majątki i dorobki przybyłych Państwa są zagrożone, w tym w kontekście obecnego funkcjonowania jak i utraty wartości majątków. Nikt nie chce mieszkać przy obwodnicy, ani też stracić tego na co pracował.
  - c) Pani Poseł podkreśliła, że na spotkaniu zorganizowanym przez UM w Janowie Lub. najbardziej wnikliwie zostały omówione warianty: 1 i 2. Mamy cztery warianty, gdzie preferowane są 1 i 2 – jest to przeświadczenie Pani Poseł.
  - d) Przez ostatnie 17 lat samorząd wydawał wiele decyzji na budowy, rozbudowy, modernizacje i wiele innych decyzji, które pociągają za sobą koszty dla mieszkańców. Tym bardziej Pani Poseł się dziwi, że forsuje się obwodnicę w wariantcie największej intensywności zabudowy (przecięcie miejscowości, utrudnienie dojazdów).
  - e) sąsiedztwo drogi wpływa na komfort życia (hałas, itp.).

- f) warianty północne będą najbardziej kosztowne. Pani Poseł prosi o przedłożenie na piśmie analizy ekonomiczno-finansowej (czy analiza ta obejmuje wszystkie warianty?). Analiza ta jest kluczowa.
- g) Istnieje możliwość przeprowadzenia obw. Janowa w wariantcie 3.
7. Dyrektor Zbigniew Szepietowski: Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe jest obecnie wykonywane i obejmuje wszystkie warianty w jednakowym stopniu szczegółowości (każde opracowanie STEŚ dotyczy wszystkich wariantów, w tym, analiza ekonomiczna). Nie wykluczamy żadnego z wariantów. Dopóki nie będziemy mieć pełnej oceny, nie możemy wskazać na żaden z wariantów. Decyzja, co do wyboru preferowanego wariantu jeszcze nie zapadła. Każdy z wariantów ma swoje zalety i uwarunkowania.
- Analizy znajdują się w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia w zakresie jaki jest przewidziany dla tego opracowania. Jeśli organ nałoży taki obowiązek, to zostanie przedłożony Raport Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko, w którym analizy też będą przeprowadzone w pełnym zakresie jakie przewiduje prawo.
- Analiza ekonomiczna zostanie udostępniona Pani Poseł jak również pozostałe analizy, jeśli Pani Poseł będzie sobie tego życzyła.
- Analiza wielokryterialna uwzględniająca aspekty: ekonomiczne, techniczne środowiskowe i społeczne, jest po to by dokonać obiektywnej oceny i wybrać wariant najkorzystniejszy. Nie ma powodu, by twierdzić, że jedne warianty są bardziej preferowane.
8. Pan Czesław Krzysztoń Zastępca Burmistrza Janowa Lubelskiego:
- a) na spotkaniu zorganizowanym przez samorząd z mieszkańcami, na którym uczestniczyła też Pani Poseł, równie wnikliwie jak wariant 1 i 2 był przedstawiany wariant 3. Można było się z nim zapoznać. Była mowa o jego przebiegu oraz osobach, których dotyczą skutki jego przebiegu. Najmniej czasu poświęcono wariantowi 4.
- b) Miasto od samego początku wskazywało na wariant 1 i wariant 3 (świadczą o tym dokumenty). Warianty: 2 i 4 dotyczą zbyt wielu osób. Były rozmowy na temat rozwiązań dla wariantu 3.
- c) Miasto wносиło uwagi do wszystkich wariantów. Też do wariantu 4, który zdaniem miasta jest „chybionym”.
9. Przedstawiciel Komitetu Pan Roman Mucha twierdzi, że wariant 3 i 4 są tylko po to, by był jakiś wybór, ale nie są brane pod uwagę.
10. Kwestia rozwoju miasta w związku z budową obwodnicy:
- a) Przedstawicielka Komitetu Protestacyjnego: obwodnica po stronie popółnocnej zahamuje rozwój miasta. Obwodnica dzieli miasto.
- b) Pan Prezes Tomasz Gąsecki: obwodnica nie dzieli miasta. Prezes wskazał na mapie granicę miasta i nie widzi przeszkód dla rozwoju miasta przy wariantach północnych.
11. Przedstawiciel Komitetu poprosił o wyjaśnienia, czy przy planowaniu obwodnicy Janowa w Studium opracowanym w 2003 r. wzięto wówczas pod uwagę, że przyszła S74 nie będzie przechodzić przez Kraśnik starym torem, tylko planowana będzie przez Opatów, Sandomierz i Nisko.

Dyrektor Zbigniew Szepietowski: na tamtym etapie takie analizy nie były prowadzone. Nie była ustalona w pełni sieć dróg krajowych. Natomiast ten etap dotyczył innej sytuacji, która uległa zmianie, ponieważ został zrealizowany program dróg krajowych uwzględniający całą sieć. Obecne analizy uwzględniają S74 i jej skutki. Analiza i prognoza ruchu uwzględnia istniejącą sieć i rozwój tej sieci – jaki to ma wpływ na wielkość i rozkład tego ruchu.

Miasto Janów Lub. samo w sobie generuje gro ruchu. Obwodnica całkowicie nie wyeliminuje ruchu z Janowa Lub. Nastąpi wyprowadzenie ruchu w ok. 30 %. Im bardziej oddalimy obwodnicę od miasta, tym pozytywny efekt będzie słabszy. Prognoza ruchu jest wykonywana na 20 lat od planowanej daty realizacji. Wielkość ruchu dla obwodnicy kształtuje się średnio na 4 - 5 tys pojazdów na dobę (warianty północne i południowe), gdzie przez samo miasto przejeżdża ok 11 tys pojazdów na dobę i jest to głównie ruch generowany przez miasto.

Równolegle jest planowana droga S12, S17, S19.

Nie należy się spodziewać, że na DK74 będzie tak wielki ruch. Możemy zaprojektować zabezpieczenia przed uciążliwościami, by zachować standardy.

Warianty północne, czy też warianty południowe wywołają skutki i oddziaływania (wyburzenia). Nie ma korytarza bez oddziaływań.

12. Kwestia możliwości budowy drogi przez obszar Natura 2000:

- a) Przedstawiciel Komitetu: istnieje możliwość budowy drogi przez Naturę 2000. Dlaczego wszyscy uparli się, by budować drogę po północnej stronie rzeki Trzebiesz skoro można skręcić bardziej na południe i zrobić przejście za rzeką. Ani jeden budynek nie zostanie wyburzony. Droga ekspresowa S19 jest budowana na terenach leśnych co nie stanowiło problemu.
- b) Dyrektor Zbigniew Szepietowski: wszystko jest bardziej skomplikowane niż się wydaje. Przez obszar chroniony jest znacznie trudniej zrealizować inwestycję. Jest to obwarowane dużo większymi ograniczeniami. Obszary Natura 2000 podlegają szczególnej ochronie.
- c) Pan Jerzy Bielecki Poseł na Sejm RP:  
Pan Poseł nawiązał do wizyty w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. RDOŚ jednoznacznie poinformował, że przejście przez Naturę 2000 jest wręcz niemożliwe. Wariant przez Naturę 2000 jest m.in. po to by, RDOŚ mógł się jednoznacznie wypowiedzieć.  
Obwodnica dla powiatu jest niesamowicie ważna. Gdy nie osiągniemy porozumienia, to obwodnica być może w ogóle nie powstanie. Kolejna taka okazja może pojawić się dopiero za 20 lat. Robimy wszystko by wybudować tę obwodnicę. Chcemy usprawnić ruch w całym powiecie, a nie tylko dla jednej wsi.  
Jak widać zabudowa ciągnie się praktycznie od Janowa po Wólkę, po Godziszów. W którymś miejscu droga musi „przeciąć” tą zabudowę.  
Jest prawo w Polsce, w łamach którego wszyscy się poruszamy – wypowiada się wg. tego prawa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska czy też Wojewódzki Konserwator Ochrony Zabytków.  
Wynajęta przez mieszkańców kancelaria prawna może pomóc wskazać, w którym miejscu w Polsce udało się wybudować drogę przez tereny chronione.  
Budowa S19 jest nieporównywalna z budową DK74 – S19 biegnie głównie po starym przebiegu, nieporównywalne są parametry drogi.
- d) Dyrektor Zbigniew Szepietowski: nie można porównywać budowy S19 z budową DK 74. To są dwie odmienne zupełnie rzeczywistości.  
Wskaźniki ekonomiczne dla obwodnicy nie są tak wysokie, by inwestycja mogła konkurować z innymi projektami. Dyrektor nie chciałby utracić szansy budowy drogi.

- e) Pan Prezes Tomasz Gąsecki: przejście przez Naturę 200 jest możliwe, gdy nie ma innego alternatywnego wariantu (Prawo Ochrony Środowiska).
- f) Pan Roman Mucha:  
Należy się liczyć z aspektami społecznymi (Prawo Ochrony Środowiska).  
Drzewa są ważniejsze niż dobro ludzi.  
Ruch będzie wzrastał. Las tłumi hałas komunikacyjny.
13. Kwestia poprowadzenia wariantu 1 wzdłuż posesji Pani będącej Przedstawicielką Komitetu – odległość posesji od drogi będzie wynosić 8 m (działka 1563). Dodatkowo część posesji zostanie przejęta pod drogę, a mąż Pani, który jest jedynym żywicielem rodziny, prowadzi firmę transportową, która nie będzie mogła już funkcjonować. Okna z domu są w stronę drogi.
- Dyrektor Zbigniew Szepietowski: gdy ten wariant będzie realizowany i gdy Pani uzna, że pozostała część nieruchomości się nie nadaje się do użytkowania, można wnioskować o przejęcie pozostałej części nieruchomości. Nabycie takiej nieruchomości odbywa się na wniosek właściciela po spełnieniu określonych warunków (część działki zajęta pod drogę, pozostała część nie nadaje się do wykorzystania na dotychczasowe cele i musi być wniosek właściciela). Taki wniosek można składać w momencie, gdy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna.
- Dyrektor Zbigniew Szepietowski: przepisy określają w jakiej odległości można wybudować budynek od drogi, natomiast nie określają minimalnej odległości drogi od budynku. Jednakże jesteśmy zobowiązani dotrzymać standardy środowiska – zastosowanie zabezpieczeń przed uciążliwościami (odpowiednie normy).
14. Pan Czesław Krzysztoń Zastępca Burmistrza Janowa Lubelskiego:  
Niezależnie czy to będzie wariant 1 bądź 3, czy 2 bądź 4 (wariant 2 i 4 nie są preferowane), bądź też nowy zmodyfikowany, to chcemy doprowadzić do tego, by obwodnica powstała. W stanie obecnym uciążliwości ruchu tranzytowego nakładają się na ruch miejski - są pory dnia, w których nie można przejechać przez miasto. Nie ma blokady dla wariantu 3 – jeśli jest taki przykład, że udało się w sposób skuteczny zrealizować taką inwestycję w podobnych okolicznościach, to możemy skorzystać z podpowiedzi i użyć podobnych argumentów.
- 
15. Przedstawiciel Komitetu wskazał na problem wyjazdu z Dębicy ul. Kamiennej przy realizacji wariantu północnego – zostanie zablokowany wyjazd. Czy Projektant wzię pod uwagę ten aspekt?  
Pan Prezes Tomasz Gąsecki ma zweryfikować zasygnalizowany problem.
16. Pani Poseł Marta Wcisło:  
Mieszkańcy nie chcą zablokować obwodnicy.  
Decyzja już zapadła skoro jest wiadomo, że nie jest możliwy wariant 3.  
Każda inwestycja budzi kontrowersje, ale dla tych ludzi jest to inwestycja życia, która tam zostaje.  
Należy się skupić na rozmowach z RDOŚ i wypracowaniu wariantu optymalnego w kontekście obowiązujących przepisów, który zadowoli mieszkańców i samorząd. Takiego wariantu oczekuje się od GDDKiA.
17. Pan Poseł Jerzy Bielecki:  
Wszędzie tam, gdzie się buduje drogi są konflikty. Drogę buduje się po czyiś działkach. Drogę buduje się dla ludzi. W powiecie janowskim mieszka 45 tyś ludzi.
18. Kwestia dodatkowego wariantu przebiegu obwodnicy:

- a) Przedstawiciel Komitetu Protestacyjnego Pan Roman Mucha zawnioskował za opracowaniem dodatkowego wariantu 5 za rzeką Trzebensz. Pan Mucha zaoferował pomoc przy wrysowaniu przebiegu drogi w programie do projektowania oraz złożył propozycję wspólnego wyjazdu z projektantem w teren.
- b) Przedstawicielka Komitetu przedłożyła argument opracowania 8 wariantów przebiegu dk 74 na planowanej obwodnicy Szczebrzeszyna, gdzie dla Janowa tylko dwa (gdzie dwa pozostałe są ich modyfikacją).
- c) Dyrektor Zbigniew Szepietowski:
- liczba opracowanych wariantów nie oznacza o uzyskaniu lepszych rezultatów i nie decyduje o realizacji inwestycji, decyduje jakość i wykonalność wariantów,
  - dla obecnych rozwiązań została zakończona inwentaryzacja przyrodnicza, która trwa ok. roku,
  - nie ma innych bardziej racjonalnych wariantów do analizy (nie jest również racjonalne wchodzenie „głębiej” w obszar Natury 2000),
  - nie przewiduje się na tym etapie opracowania dodatkowych wariantów, ponieważ oznaczałoby to odłożenie o kolejny rok realizację inwestycji. Jest harmonogram realizacji i mamy w określonym czasie go wykonać.

19. Na wniosek Pani Poseł zostały podane planowane daty dla inwestycji:

- zakończenie I etapu STEŚ-R – 15.01.2021
- posiedzenie ZOPI – 15.02.2021
- posiedzenie KOPI przy Generalnym Dyrektorzem, gdzie będzie wskazanie wariantu rekomendowanego – 15.04.2021
- uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – 14.01.2022
- uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – 15.03.2024
- zakończenie robót budowlanych – połowa grudnia 2026 r.

20. Przedstawiciel Komitetu Protestacyjnego:

Art. 33 i 34 ochrony środowiska – art. 33: zabrania się z zastrzeżeniem art. 34 podejmowania działań mogących osobno lub w połączeniu z innymi działaniami znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000... (działań mogących mocno ingerować w naturę).

Rozporządzenie Rady Ministrów z ubiegłego roku wylicza przedsięwzięcia mocno oddziaływujące na naturę, tj. autostrady i drogi ekspresowe i inne drogi nie mniej niż o 4 pasach ruchu i nie mniej niż 10 km.

Czyli planowana droga nie ma praktycznie żadnego znaczenia dla natury (mocno negatywnego).

21. Przedstawiciel Komitetu Protestacyjnego Pan Tylus przedstawił własną prognozę i analizę przyszłego natężenia ruchu: będzie głównie ruch od Niska od S74 - ok. 3 tys pojazdów dziennie. Samochody od Opatowa na pewno nie pojedą na Kraśnik, a pojedą na Nisko. Analizy poparte są doświadczeniem życiowym.

Dyrektor Z. Szepietowski:

Możemy udostępnić szczegółową analizę prognozy ruchu, która uwzględnia te aspekty. Z żadnej analizy nie wynika, by pojawił się taki ruch, o którym mowa. Żadna analiza nie potwierdza, że z drogi S74 pojawi się ruch o natężeniu 3 tys pojazdów. Główneciążenie ruchu jest od Kraśnika. Aspekty te będzie uwzględniała analiza ekonomiczna. Jest określone wytyczne w jaki sposób robi się tego typu analizy i prognozy ruchu, i nie można ich robić na podstawie doświadczenia życiowego.

22. Pan Stanisław Tylus przedłożył kolejne argumenty przeciwko realizacji wariantów północnych:

- a) Rozwiązanie projektowe przy tzw. Placu Koronacyjnym - droga do lecznicy do Białej Pierwszej będzie zablokowana, pozostanie tylko ciąg pieszo-rowerowy.

Samochody jadące od lecznicy będą musiały jechać objazdem pod estakadą zamiast jechać na skróty. Ul. Kamienna będzie „ślepa” – problem dojazdu do szkół (gimnazjaliści do szkół zawodowych).

- b) Plac Koronacyjny będzie zajęty w 2/5 placu (zdaniem Pana Tylusa) – nie będzie możliwości budowy szkoły, kaplicy, czy też kościoła.

Prezes Tomasz Gąsecki zanegował twierdzenie Pana Tylusa wskazując na mapie linię przerywaną obrazującą planowaną zajętość terenu.

- c) Będzie zablokowany dojazd dla pogotowia na Białą Pierwszą najkrótszą drogą.

- d) Utrudniony dojazd Straży Pożarnej do Białej Pierwszej (zdaniem Pana Tylusa).

Pan Tylus wskazywał na mapie trasy przejazdu straży Pożarnej ze wskazaniem długości poszczególnych odcinków drogi. Pan Tylus nie zgadza się z tym, że południowy wariant 3 utrudni dojazd służbom do sąsiednich miejscowości. Twierdzenia swoje opiera m.in. na rozmowach z kierowcami Straży Pożarnej.

Pan Andrzej Szafranski – jest pisemna opinia Straży Pożarnej, gdzie Straż preferuje wariant 1 i 2.

Przedstawiciele Komitetu odnosząc się do opinii Państwowej Straży Pożarnej, w której pozytywnie zaopiniowane są warianty północne, stwierdzili, że jest opinia niewłaściwa, stworzona przez osobę niekompetentną.

Dyrektor Zbigniew Szepietowski: nie jesteśmy kompetentni, by zmieniać opinię Państwowej Straży Pożarnej (to jest w kompetencjach PSP mającej specjalistyczną wiedzę).

23. Pani Poseł Marta Wcisło zaznaczyła, że nikt nie wymaga by zmieniać opinię Straży Pożarnej, ale wskazywać inne alternatywne warianty do preferowania. Czy Straż wypowiedziała się w stosunku do wszystkich wariantów?

Dyrektor Zbigniew Szepietowski: na tym etapie nie jest preferowany żaden wariant. Nie można mówić, że już jest preferowany wariant. Mówimy tylko o pewnych uwarunkowaniach. O preferowanym wariantcie wypowie się stosowna Komisja i go zarekomenduje.

- ~~24. Pani Poseł proponuje, by zorganizować wspólne spotkanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Straży Pożarnej oraz uczestników obecnego spotkania. Dodatkowo Pani Poseł pyta, co GDDKiA może zrobić, by móc spełnić oczekiwania mieszkańców.~~

~~Dyrektor Zbigniew Szepietowski:~~

~~- Nie ma potrzeby i powodów organizowania takiego spotkania. Prawo przewiduje określone procedury. Przeprowadzane są postępowania i ich wynikiem jest decyzja, są strony postępowania i każda ze stron może się wypowiedzieć. GDDKiA jest stroną postępowania, obecni państwo oraz inne instytucje (GDDKiA nie można wpływać na stanowisko innych organów – nie mamy do tego uprawnień).~~

25. Pani Poseł Marta Wcisło:

- Oczekuje spotkania, na którym mieszkańcy będą mogli przedstawić swoje argumenty. Nikt nie oczekuje wpływu na decyzje innych instytucji. Skoro nie przewiduje się przeprowadzenia wnioskowanego spotkania, co GDDKiA może zrobić dla mieszkańców?

Dyrektor Zbigniew Szepietowski:

- Dyrektor poprosił o wskazanie podstawy prawnej, by móc zmienić opinię Straży Pożarnej.  
- Wszystkie argumenty i aspekty są brane pod uwagę. Nie znany jest wynik analizy.



- Mieszkańcy składali wnioski w ramach konsultacji społecznych. Nie ma możliwości, by uwzględnić wszystkie opinie. Większość opinii jest sprzecznych. Oczekiwania osób usytuowanych wzdłuż poszczególnych wariantów są przeciwne i często wykluczające się wzajemnie. Zebrane opinie GDDKiA chce uwzględnić w jak największym stopniu.

- Jest możliwość składania wniosków na etapie prowadzenia postępowania o uzyskanie decyzji środowiskowej, może się odbyć rozprawa administracyjna.

Przedstawicielka Komitetu Protestacyjnego: wnioski mieszkańców są słuszne. Pani ponownie wskazuje, że jej działka w połowie będzie „zabrana”. Pani będzie mieszkać w odległości 8 m od drogi i nieruchomość nie została „zaznaczona do wysiedlenia”. Pan Dyrektor nie chciałby mieszkać w takich warunkach.

Dyrektor Zbigniew Szepietowski:

- Wynik ostateczny analizy będzie uwzględniał wszystkie aspekty: techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne (wyburzenia, konflikty społeczne). W aspekcie społecznym nie będzie decydować większość.

Pan Andrzej Szafrąński Wydział Dokumentacji GDDKiA – wnioski mieszkańców składane w ramach działań informacyjnych nie są formą głosowania, nie ma mowy o większości i mniejszości. Decyzja o przyjęciu wskazanego wariantu przebiegu obwodnicy miasta zapadnie w organie środowiskowym.

26. Zarzut Przedstawiciela Komitetu Protestacyjnego dot. interesów właściciela prywatnej działki za rzeką Trzebensz.

Dyrektor Zbigniew Szepietowski poinformował, że tej kwestii Przedstawiciel Komitetu może złożyć stosowne doniesienie (są do tego odpowiednie służby).

27. Dyrektor Zbigniew Szepietowski zakończył spotkanie z uwagi na zakończenie dyskusji o charakterze merytorycznym.

Protokół sporządził:

Starszy Specjalista  
w Wydziale Dokumentacji  
*Zmk*  
mgr inż. Zofia Markowska

Protokół zatwierdził:

Ł-ca Dyrektora Oddziału  
*Zbigniew Szepietowski*  
mgr inż. Zbigniew Szepietowski