

Zamawiający:



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
31-542 Kraków, ul. Mogilska 25

Raport po spotkaniu informacyjnym:
Gmina Laskowa

Wykonawca:



Halcrow Group Sp. z o.o. (CH2M)
Oddział w Polsce
00-684 Warszawa, ul. Wspólna 47/49

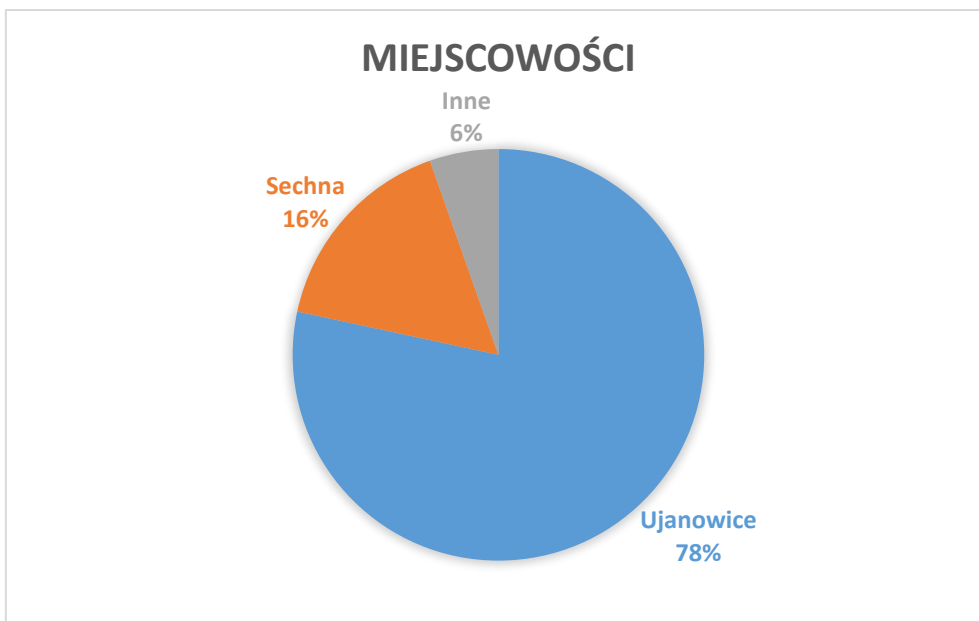
Halcrow Group Sp. z o. o. Oddział w Polsce jest częścią firmy Halcrow Group Ltd. wchodzącej w skład grupy kapitałowej CH2M

Spis treści

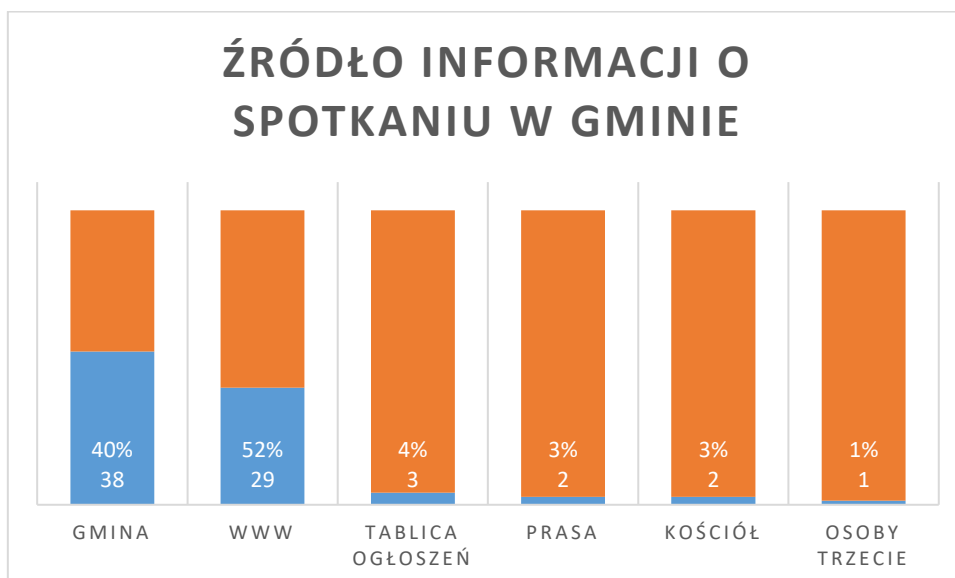
Część 1 - Analiza wyników ankiet.....	2
Część 2 - Pytania i odpowiedzi	6
1. Projektant powinien uwzględnić zdanie i dobro mieszkańców.....	6
2. Uwagi dotyczące: zanieczyszczenia środowiska, powietrza, smogu, oraz wpływu na lokalne gatunki zwierząt i roślin.....	6
3. Wysiedlenia, minimalna odległość od budynków, gęstość zaludnienia i prowadzenie trasy poza terenem zabudowanym.....	7
4. Zniszczenia dróg dojazdowych, trudności w dojechaniu do pracy i posesji oraz w ruchu lokalnym.....	8
5. Zagrożenie dla miejsc pracy.....	8
6. Negatywny wpływ oraz likwidacja gospodarstw rolnych.....	9
7. Niekorzystne ukształtowanie terenu, osuwiska	9
8. Koszt zmiany przebiegu trasy, brak uzasadnienia dla innego korytarza niż K0.....	9
9. Straty społeczne - podział wsi na pół, utrudnienia lokalnych spotkań.....	9
10. Zwiększenie liczby wypadków/niebezpieczeństwo dla mieszkańców.....	10
11. Tunel pod górą Just.....	10
12. Poszerzenie istniejącej drogi.....	10
Część 3 - Opinie samorządu i organizacji społecznych	11
Część 4 - Wnioski ze spotkania.....	13
Część 5 - Część rysunkowa	13

Część 1 - Analiza wyników ankiet

W gminie Gnojnik zostało złożonych 77 ankiet, z czego 3 nie zawierały zgody na przetwarzanie danych osobowych, więc nie mogły zostać uwzględnione w dalszej analizie. Ankietowani zamieszkują następujące miejscowości:

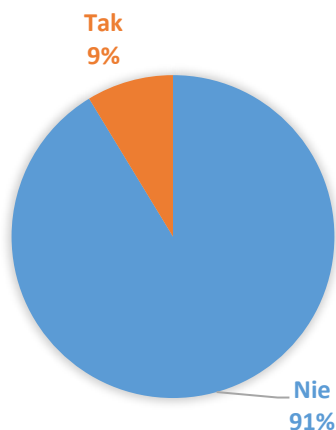


Na pytanie 5, dotyczące źródła informacji o spotkaniu w gminie udzielono 73 odpowiedzi. Najwięcej ludzi dowiedziało się o spotkaniu w urzędzie gminy lub przez Internet. Pojedynczy ankietowani dowiedzieli się z tablicy ogłoszeń, prasy, kościoła lub od osób trzecich.



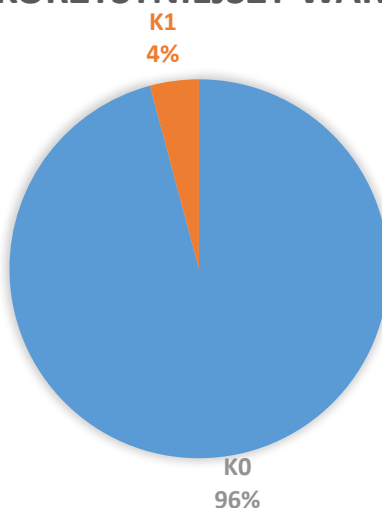
Na pytanie 6, dotyczące stwierdzenia, czy wariant K1 przebiegający przez gminę, poprawi warunki komunikacyjne na terenie gminy, zostało udzielonych 69 odpowiedzi. Większość ankietowanych nie widzi pozytywnego wpływu na warunki komunikacyjne

CZY DROGA W WARIANCIE K1 BĘDZIE MIAŁA POZYTYWNY WPŁYW NA POŁĄCZENIA KOMUNIKACYJNE W GMINIE

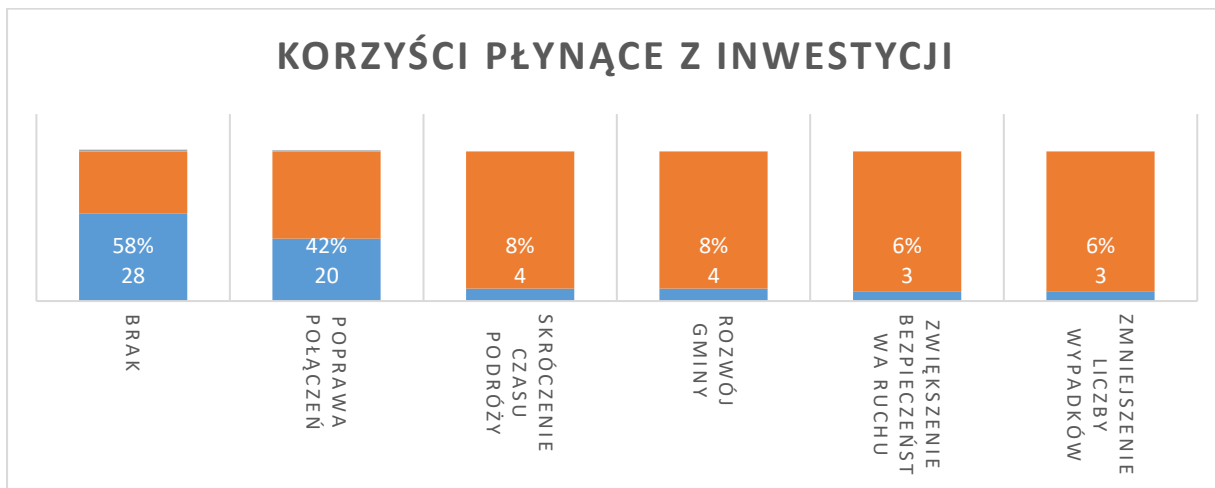


Na pytanie 7 zostało udzielonych 72 odpowiedzi. Większość ankietowanych stwierdziła, że korzystniejsze dla gminy będzie pozostanie przy istniejącym wariantie 0.

NAJKORZYSTNIEJSZY WARIANT

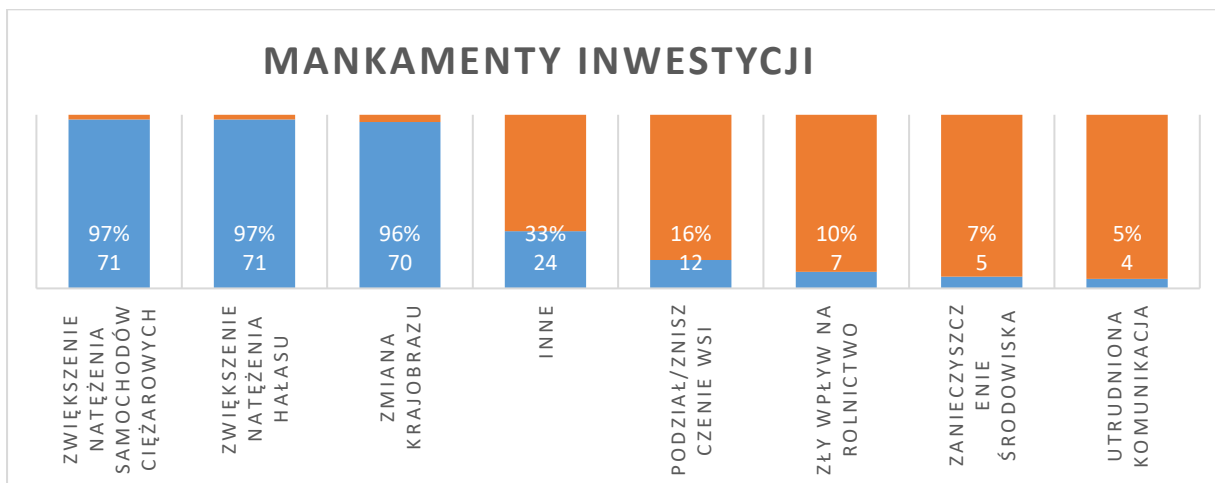


Na pytanie 8 dotyczące korzyści płynących z inwestycji zostało udzielonych 48 odpowiedzi, co stanowi 65% wszystkich ankiet. Ponad połowa ankietowanych udzielających odpowiedzi na to pytanie dopisała opcję „brak”. 40% ankietowanych stwierdziło, że budowa nowej drogi może poprawić połączenia na terenie gminy. Pozostałe korzyści zostały wybrane przez niewielki odsetek ankietowanych.



Na pytanie 9 dotyczące mankamentów wynikających z inwestycji udzielono 73 odpowiedzi, co stanowi 98% wszystkich ankiet. Prawie 100% ankietowanych przyznało, że obawia się zwiększonego natężenia hałasu i samochodów ciężarowych oraz zmiany krajobrazu. Do 33% ankiet zostały dopisane dodatkowe mankamenty, które projektant podzielił na następujące kategorie:

- Podział/zniszczenie wsi
- Zły wpływ na uprawy i lokalne rolnictwo
- Środowisko – negatywny wpływ inwestycji na lokalną faunę i florę, wycinki lasów, zanieczyszczenie powietrza, smog, hałas.
- Utrudnione poruszanie się po gminie – również dostęp do placówek użyteczności publicznej takich jak urzędy, szkoły, kościoły, sklepy, czy miejsca pracy.



Na pytanie 11 zostało udzielonych 70 odpowiedzi, co stanowi 95% wszystkich ankiet. Większość ankietowanych stwierdziła, że budowa nowej drogi będzie miała negatywny wpływ na środowisko.



Na pozostałe wątpliwości i pytania zamieszczone w punktach 10 i 12 odpowiedzi, projektant udziela odpowiedzi w drugiej części raportu.

Część 2 - Pytania i odpowiedzi

1. Projektant powinien uwzględnić zdanie i dobro mieszkańców.

W ramach pozyskiwania opinii i informacji od mieszkańców, Projektant przeprowadził spotkanie informacyjne nr 1 oraz dokonał analizy ankiet i pism od samorządów, skutkiem czego Zamawiającemu (GDDKiA) zostały przedstawione dodatkowe korytarze lub korekty proponowanych wcześniej rozwiązań (tzw. korytarze KS). Korytarze KS zostały przedstawione na spotkaniu informacyjnym nr 2 w wybranych gminach, na terenie których nastąpiły zmiany przebiegów.

Warianty KS – korytarze społeczne, zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej na etapie SK i w przypadku aprobaty Zamawiającego zostaną wykorzystane w STEŚ.

Na kolejnym etapie również zostaną przeprowadzone spotkania informacyjne, które umożliwią przedstawienie Projektantowi uwag mieszkańców, tym razem na projekcie o wyższym stopniu szczegółowości.

W ramach ostatniego etapu, przed wydaniem decyzji środowiskowej przez właściwy organ administracyjny, zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne, w trakcie których mieszkańcy będą po raz kolejny mogli wyrazić swoją opinię na temat ostatecznych wariantów.

2. Uwagi dotyczące: zanieczyszczenia środowiska, powietrza, smogu, oraz wpływu na lokalne gatunki zwierząt i roślin.

Rozwiązania projektowe DK75 uwzględniać będą wymagania przepisów prawa i wiedzy technicznej, aby oddziaływanie inwestycji zmieściło się w pasie drogowym. Tam, gdzie nie będzie możliwe spełnienie tych wymogów, przewidziane będzie wykonanie zabezpieczeń, w celu obniżenia uciążliwości poprzez zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących (m.in. wały lub ekrany akustyczne, ciche nawierzchnie, urządzenia podczyszczające).

Na kolejnym etapie dokumentacji - Studium Technologiczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STEŚ), którego częścią będzie ocena wpływu możliwych do realizacji wariantów przebiegu drogi na środowisko, szczegółowo przeanalizowane zostaną nie tylko oddziaływania poszczególnych tras na wszystkie komponenty otoczenia, ale także zaprojektowane zostaną optymalne środki minimalizujące negatywne skutki realizacji jak i eksploatacji inwestycji. Analiza porównawcza zaowocuje wyborem do budowy obiektywnie najkorzystniejszego wariantu pod względem środowiskowym, technicznym jak i ekonomicznym. Analizy środowiskowe dotyczyć będą między innymi cennych uwarunkowań krajobrazowych i przyrodniczych wskazanego terenu. W kontekście krajobrazu rozpoznane i przeanalizowane zostaną jego typy. Opracowana waloryzacja pozwoli wskazać obszary o największej wartości krajobrazowej oraz dobrać odpowiednie środki minimalizujące negatywnie oddziaływanie obecności drogi. Jeśli nie uda się uniknąć poprowadzenia drogi przez obszary cennego krajobrazu to planowanym do wykorzystania, głównym narzędziem niwelującym to oddziaływanie będą odpowiednio zaprojektowane nasadzenia zieleni. Natomiast w kontekście walorów przyrodniczych tego terenu i obecności na nim cennych typów siedlisk, gatunków roślin i zwierząt informujemy, że trwa obecnie roczna inwentaryzacja przyrodnicza obszarów korytarzy całej inwestycji. Badania terenowe mają za zadanie rozpoznać miejsca występowania i populacje przede wszystkim gatunków cennych i objętych ochroną w ramach systemu krajowego jak i europejskiego. Analizowane są również kierunki migracji oraz korytarze ekologiczne wykorzystywane przez poszczególne gatunki. Wyniki

6

inwentaryzacji przyrodniczej pozwolą na zaprojektowanie odpowiednich rozwiązań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na faunę i florę. Droga poprowadzona będzie przez możliwie najmniejszą powierzchnię cennych siedlisk. W razie konieczności realizowane będą zastępcze nasadzenia zieleni, a chronione gatunki przenoszone będą na sąsiednie obszary charakteryzujące się analogicznymi warunkami środowiska. Na etapie eksploatacji drogi zostanie zapewniona możliwość bezpiecznej migracji zwierząt poprzez odpowiednio zaprojektowane urządzenia takie jak przejścia dla zwierząt czy przepusty drogowe. Projektowanie rozmieszczenia przejść dla zwierząt oraz ich parametrów technicznych przeprowadzone będzie w konsultacji ze specjalistami przyrodnikami. W razie stwierdzenia wystąpienia zblżenia lub przecięcia obszarów poboru wody pitnej, po uzyskaniu zgody zostaną wprowadzone specjalistyczne zabezpieczenia eliminujące jakiegokolwiek zagrożenia. Elementy te są wprowadzane zgodnie z zapisami stref ochronnych ujęć wody.

3. Wysiedlenia, minimalna odległość od budynków, gęstość zaludnienia i prowadzenie trasy poza terenem zabudowanym.

Ilość wyburzeń i budynków w obszarze wpływu (czyli w małej odległości od drogi) jest jednym z głównych elementów analizy porównawczej. Należy zauważyć, że nie wszystkie budynki znajdujące się wewnątrz narysowanych korytarzy są założone do wyburzenia, a dokładną ilość wyburzeń Projektant będzie w stanie podać po przeprowadzeniu dokładniejszej analizy na następnym etapie.

Projektant w trakcie projektowania starał się prowadzić drogę poza terenem gęstej zabudowy, jednakże, aby spełnić wymagania kontraktu był zmuszony przedstawić warianty wykorzystujące istniejącą drogę w minimum 25% oraz uwzględniające planowane lub przeprowadzone przez GDDKiA inwestycje. Spowodowało to konieczność poprowadzenia korytarza w znacznie gęstszej zabudowie zlokalizowanej najczęściej w pobliżu istniejącej drogi.

Jednocześnie, nie należy zapominać, że teren założony pod inwestycję, jest gęsto zabudowany i zróżnicowany topograficznie, więc nie jest możliwe uniknięcie wszystkich budynków przy jednoczesnym zachowaniu minimalnych wymaganych parametrów drogi GP.

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).

4. Zniszczenia dróg dojazdowych, trudności w dojechaniu do pracy i posesji oraz w ruchu lokalnym.

W ramach inwestycji poza jezdnią główną, powstanie sieć dróg lokalnych i dróg obsługujących teren umożliwiających poruszanie się po gminie.

Projektant w następnym etapie projektowym (STeS), jest zobowiązany do zaprojektowania dróg dojazdowych i rozwiązań komunikacyjnych umożliwiających dostęp do wszystkich posesji zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

Projektant dołoży wszelkich starań, by istniejąca sieć drogowa nie została przerwana, lub w przypadku braku możliwości zaprojektowania rozwiązania bezpośredniego, został zaproponowany optymalny objazd.

Ta część projektu zostanie również podana w ramach informacji społecznej i poddana dyskusji w podobny sposób jak na etapie pierwszym.

5. Zagrożenie dla miejsc pracy.

Projektant na etapie projektowania starał się unikać prowadzenia korytarza w pobliżu budynków użytkowych (usługowych i przemysłowych), a w ramach oceny porównawczej wariantów, bierze pod uwagę liczbę wyburzeń oraz liczbę budynków w obszarze oddziaływania, z uwzględnieniem sposobu ich użytkowania.

Jednocześnie, Projektant prosi o wskazanie na następnym etapie projektowym lokalizacji istniejących zakładów przemysłowych i usługowych, a także planowanych inwestycji które kolidują z korytarzami, by przeprowadzić ewentualną korektę trasy.

Zgodnie z opublikowanym raportem pt.: „Dynamika rozwoju budownictwa i drogownictwa w Polsce” (Kozioł/Łochańska/Machniak AGH):

Spójna i dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa, służąca poprawie dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków aktywności gospodarczej oraz terenów atrakcyjnych turystycznie, stanowi jeden z podstawowych wymogów rozwoju gospodarczego kraju.

Dlatego też budowa sprawnego i spójnego układu drogowych szlaków komunikacyjnych, istotnych dla rozwoju, dostosowanych pod względem parametrów do standardów unijnych, pozwoli w efekcie na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, czyniąc Polskę znacznie bardziej dostępną i przyjazną zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów oraz turystów.

6. Negatywny wpływ oraz likwidacja gospodarstw rolnych.

Projektant jest świadomy negatywnego wpływu bliskości drogi na prowadzone uprawy, oraz problemów wynikających z podzielenia działek rolnych na części. Jest to uwzględniane w analizie porównawczej na tym etapie, a koszt wykupu gruntów i odszkodowań zostanie uwzględniony w analizie kosztowej inwestycji na następnym etapie.

Tereny działek nie nadających się do dalszego użytkowania zgodnie z przeznaczeniem, czyli tzw. „resztówki” zostaną również wykupione na poczet inwestycji.

Projektant jest świadomy wytwarzania na terenie gminy produktów regionalnych zatwierdzonych przez UE.

7. Niekorzystne ukształtowanie terenu, osuwiska

Projektant jest świadomy występowania w tej lokalizacji terenów osuwiskowych w wyniku analizy „Rejestrów osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi oraz obserwacji tych terenów” rejestrów prowadzonych przez Starostów (art. 110a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska), map terenów osuwiskowych realizowanych w programie System Ochrony Przeciwosuwiskowej SOPO oraz istniejących studiów i planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie występowania terenów osuwiskowych i terenów zagrożonych wystąpieniem osuwiska. W ramach inwestycji, wykonuje analizę kosztów i porównuje przewidywane koszty stabilizacji skarpy do kosztów innych wariantów, co będzie miało wpływ na wybranie wariantu korzystniejszego technicznie, ekonomicznie i środowiskowo.

8. Koszt zmiany przebiegu trasy, brak uzasadnienia dla innego korytarza niż K0

Projektant przy wyborze wariantu kieruje się analizą wielokryterialną, uwzględniającą zarówno koszty, jak i inne czynniki takie jak środowisko, parametry techniczne czy aspekt społeczny. Wyniki analizy danego wariantu porównywane są z danymi dla wariantu bezinwestycyjnego, czyli K0.

Powyższa analiza przeprowadzana jest, aby umożliwić uszeregowanie korytarzy przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można wskazać warianty najkorzystniejsze wskazane do dalszego opracowania i prowadzi do wyboru korytarzy optymalnych, które przechodzą do uszczegółowienia na następnym etapie dokumentacyjnym.

9. Straty społeczne - podział wsi na pół, utrudnienia lokalnych spotkań.

Przy drodze klasy GP nie jest ustawowo wymagane ogrodzenie terenu pasa drogowego, więc oddziaływanie na połączenia komunikacyjne w przyległym terenie jest mniejsze. Możliwe również są przejścia dla pieszych w poziomie terenu, przy skrzyżowaniach i poza nimi, w odległości nie mniejszej

niż 100 m w terenie zabudowanym. Umożliwi to lokalny ruch pieszy, a także rowerowy w obrębie miejscowości. Projektant zachęca do składania na kolejnym etapie propozycji lokalizacji przejść dla pieszych w kluczowych dla społeczności miejscach.

W ramach inwestycji poza jezdnią główną DK75, powstanie sieć dróg i rozwiązań komunikacyjnych umożliwiających dostęp do działek, które utraciły dostęp do drogi publicznej z powodu inwestycji, Drogi te w powiązaniu z istniejącą siecią dróg stworzą nowe relacje umożliwiające poruszanie się w rejonie inwestycji.

Projektant dołoży wszelkich starań, by istniejąca sieć drogowa nie została przerwana, a w przypadku niemożliwości zaprojektowania rozwiązania bezpośredniego, został zaproponowany optymalny objazd.

Ta część projektu zostanie również podana w ramach działań informacyjnych na etapie STEŚ i poddana dyskusji w podobny sposób jak na etapie SK.

10. Zwiększenie liczby wypadków/niebezpieczeństwo dla mieszkańców

Według wykonanej oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) budowa drogi krajowej nr 75 przyniesie prognozowany spadek liczby wypadków w analizowanej sieci drogowej nawet o 34%, a ofiar ciężko rannych i śmiertelnych o 76% w stosunku do wariantu 0 (czyli bezinwestycyjnego pozostawienia istniejącej drogi). Na kolejnych etapach zostaną wykonane audyty BRD, tak by zadbać o wzrost bezpieczeństwa użytkowników drogi i mieszkańców.

11. Tunel pod górą Just

W ramach korytarza K2 analizowany jest tunel pod górą Just. Wariant ten musi być porównany do innych korytarzy, tak aby uzyskać dokładną analizę kosztów i korzyści.

12. Poszerzenie istniejącej drogi

Poszerzenie istniejącej drogi i dostosowanie jej standardów do klasy GP jest rozważane w ramach analizy wielokryterialnej. Jeżeli okaże się optymalna pod względem kosztów, środowiskowym i społecznym, zostanie zarekomendowana Inwestorowi jako najlepszy wariant.

Część 3 - Opinie samorządu i organizacji społecznych

Poniżej zamieszczono kserokopie opinii i wniosków władz samorządowych oraz organizacji społecznych.



Słoneczny kwiat małopolski.

Halcrow Group Sp. z o.o. (CH2M)
ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa

Szanowni Państwo

W związku z realizacją projektu w fazie Studium Korytarzowego pn.: „Przebudowa (Budowa) DK 75 klasy GP na odcinku Brzesko-Nowy Sącz, odc. II od Brzeska na włączeniu do DK 75 do Nowego Sącza” oraz przeprowadzeniu działań informacyjnych w celu poznania opinii na temat społecznej akceptacji proponowanych przebiegów nowych korytarzy w celu wskazania optymalnego przebiegu DK 75, Urząd Gminy w Laskowej przesyła w załączeniu ankiety wypełnione przez zainteresowanych mieszkańców naszej gminy.

Jednocześnie pragnę poinformować, że w/w spotkania odbyły się w dniach 21 kwietnia i 4 maja br. przy udziale przedstawicieli Rady Gminy Laskowa a także Sołtysów Sołectw Sechna i Ujanowice oraz mieszkańców bezpośrednio zainteresowanych przebiegiem drogi krajowej nr 75 wg zaprezentowanego przez Państwa studium korytarzowego.

Uwzględniając stanowisko mieszkańców i właścicieli nieruchomości po których przebiega studyjny korytarz oznaczony K 1.0 samorząd Gminy Laskowa nie akceptuje proponowanego przebiegu tego korytarza na odcinku przebiegającym przez sołectwo Sechna.

Docelowa lokalizacja drogi krajowej w proponowanym wariantcie korytarzowym przebiegającym przez jedno z najmniejszych sołectw na terenie Gminy Laskowa - będzie skutkować „rozbiciem terytorialnym” Sechnej.

Wytworzony podział miejscowości wzdłuż linii wyznaczonej pasem drogowym spowoduje drastyczne utrudnienia w prowadzeniu gospodarstw rolnych. W wielu

przypadkach posesje na których znajdują się zabudowania mieszkalne i budynki gospodarcze zostaną oddzielone od pozostałej części gospodarstw sadowniczych, które są podstawowym źródłem utrzymania dla mieszkańców. Podkreślenia wymaga, że sadownicy z Sechnej, działający w Stowarzyszeniu Producentów Owoców i Warzyw, wytwarzają „Suskę Sechłońską” tj. produkt regionalny z unijnym certyfikatem jakości. Suska Sechłońska jest produktem z chronionym oznaczeniem geograficznym. Jej nazwa zastrzeżona jest w całej Unii Europejskiej, to zaś oznacza, że może być wytwarzana tylko na obszarze o ściśle określonych granicach. Mając na uwadze wartość polskiej tradycji kulinarnej w zjednoczonej Europie przywołany argument zachowania dotychczasowej struktury gospodarstw sadowniczych na terenie Sechnej wydaje się być nader istotnym z punktu widzenia lokalizacji projektowanej drogi.

Ponadto podkreślenia wymaga, że zajęcie ponad 50 hektarów powierzchni gospodarstw rolnych spowoduje, że ich dalsze funkcjonowanie stanie się nieopłacalne. W związku z tym kilkadziesiąt rodzin zostanie pozbawionych stałego źródła dochodu zabezpieczającego ich byt.

Przeciwko wariantowi korytarza K 1.0 z przebiegiem przez Gminę Laskowa przemawia również brak możliwości budowy skrzyżowania dróg gminnych z projektowaną drogą krajową. Najbliższe skrzyżowanie umożliwiające włączenie się do ruchu na drodze krajowej zostało przewidziane w Gminie Łososina Dolna. Taki stan rzeczy przemawia za przyjęciem wariantu oznaczonego jako korytarz K 2.0 względnie K 5.0 jako optymalnego z punktu widzenia Gminy Laskowa.

z poważaniem

VOJTA
GMINY LASKOWA
Czesław Stanisławczyk

Załączniki:
- ankiety złożone przez Mieszkańców

Otrzymują :

1. Adresat
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kraków

Część 4 - Wnioski ze spotkania

Samorząd gminy Laskowa poparł społeczność gminy, nie wyrażając zgody na przebieg trasy K1 w granicach gminy.

W tej gminie nie została zaprezentowana Projektantowi żadna propozycja nowego przebiegu, więc w załączeniu znajduje się plan lokalizacyjny z zaznaczonymi przebiegami proponowanymi na terenie innych gmin oraz z zaznaczonymi miejscami wrażliwymi zgodnie z przekazanymi przez samorządy opiniami.

Część 5 - Część rysunkowa

1 – Plan lokalizacyjny

– skala 1: 100 000