




INWESTOR/ ZAMAWIAJĄCY	 <p>Skarb Państwa - – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez GDDKiA Oddział w Rzeszowie Ul. Legionów 30, 35-959 Rzeszów</p>		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 <p>Wrocławskie Biuro Projektów <b>DROSYSTEM Sp. z o. o.</b> 51-127 Wrocław, ul. Milicka 1 tel./fax 71 321-43-75, e-mail: drosystem@drosystem.pl</p>		
PODWYKONAWCA	-		
NAZWA INWESTYCJI	<b>BUDOWA OBWODNICY NOWEJ DĘBY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ DK9</b>		
STADIUM OPRACOWANIA	<b>STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ – ETAP I</b>		
NAZWA OPRACOWANIA	<b>UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA – AKCJA INFORMACYJNA II</b>		
NOMENKLATURA OPRACOWANIA	<b>RAPORT Z AKCJI INFORMACYJNEJ II</b> <i>(nr rewizji - 01)</i>	NR TOMU	CZĘŚĆ
		<b>I.III</b>	<b>I</b>

<b>ADRES INWESTYCJI</b>	<b>UMOWA</b>	<b>NR EGZ.</b>  <b>1</b>
<b>Województwo:</b> podkarpackie	<b>2413.1.2021</b>	
<b>Powiat:</b> tarnobrzeski, kolbuszowski	<b>DATA</b>	
<b>Gmina:</b> Nowa Dęba, Majdan Królewski	<b>10.2022</b>	
<b>Obręb:</b> -		

Zespół projektowy	Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Data
<b>BRANŻA DROGOWA</b>					
Projektant główny:	mgr inż. Mariusz Przewłocki	konstrukcyjno - budowlana	51/99/DUW		10.2022
Projektant:	mgr inż. Bartosz Wojcieszak	drogowa	DOŚ/0096/PBD/17		10.2022
Projektant:	mgr inż. Wioletta Domagała	drogowa	DOŚ/0127/PBD/19		10.2022
Sprawdzający:	mgr inż. Robert Rybka	konstrukcyjno - budowlana	272/DOŚ/10		10.2022

## Spis treści

<b>1</b>	<b>PRZEDMIOT PRZEPROWADZONEJ AKCJI INFORMACYJNEJ II .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>MATERIAŁY PROMOCYJNE.....</b>	<b>3</b>
2.1	OGŁOSZENIE W PRASIE.....	3
2.2	OGŁOSZENIA W INTERNECIE .....	4
2.3	OGŁOSZENIA W BUDYNKACH URZĘDÓW GMIN .....	10
2.4	DATA I MIEJSCE PRZEPROWADZONYCH SPOTKAŃ W RAMACH AKCJI INFORMACYJNEJ II.....	11
2.5	OPIS DOTYCZĄCY PRZEDMIOTOWEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	14
2.6	KOPIA OGŁOSZEŃ DOTYCZĄCYCH PRZEDSIĘWZIĘCIA ZAMIESZCZONYCH NA TABLICACH OGŁOSZEŃ GMIN NOWA DĘBA, MAJDAN KRÓLEWSKI ORAZ BARANÓW SANDOMIERSKI.....	16
2.7	KOPIE POTWIERDZEŃ GMIN O UDOSTĘPNIENIU PROJEKTU DO WGLĄDU ORAZ FOTOGRAFIE TABLIC OGŁOSZEŃ .....	17
•	GMINA NOWA DĘBA .....	17
•	GMINA MAJDAN KRÓLEWSKI .....	19
•	GMINA BARANÓW SANDOMIERSKI .....	21
<b>3</b>	<b>RAPORT ZE SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH .....</b>	<b>23</b>
3.1	OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNO-KONSULTACYJNYCH I TERMIN SPOTKAŃ .....	23
3.2	WYNIKI ANKIET ZAMIESZCZONYCH W RAMACH FORMULARZA OPINII.....	24
<b>4</b>	<b>STRESZCZENIE ZGŁOSZONYCH W TRAKCIE AKCJI INFORMACYJNEJ OPINII, WNIOSKÓW I ZASTRZEŻEŃ.....</b>	<b>28</b>
4.1	PRZEDSTAWICIELE WŁADZ SAMORZĄDOWYCH.....	28
4.1.1	Gmina Nowa Dęba.....	28
4.1.2	Gmina Majdan Królewski .....	29
4.1.3	Gmina Baranów Sandomierski.....	33
4.2	STOWARZYSZENIA ORAZ INNE ORGANIZACJE NIE SAMORZĄDOWE.....	35
4.2.1	Mieszkańcy Huty Komorowskiej.....	35
4.3	POZOSTAŁE ZAINTERESOWANE STRONY .....	36
<b>5</b>	<b>PROTOKÓŁ ZE SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH.....</b>	<b>89</b>
5.1	PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO W GMINIE NOWA DĘBA W SPRAWIE PRZEBIEGU OBWODNICZY NOWEJ DĘBY .....	89
5.2	PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO W GMINIE MAJDAN KRÓLEWSKI W SPRAWIE PRZEBIEGU OBWODNICZY NOWEJ DĘBY 94	
5.3	PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO W GMINIE BARANÓW SANDOMIERSKI W SPRAWIE PRZEBIEGU OBWODNICZY NOWEJ DĘBY 106	
<b>6</b>	<b>PODSUMOWANIE AKCJI INFORMACYJNEJ II .....</b>	<b>108</b>
<b>7</b>	<b>SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA WNIOSKÓW .....</b>	<b>109</b>

## Spis załączników:

ZAŁ. 1 – PLAN ORIENTACYJNY

ZAŁ. 2A – PLAN SYTUACYJNY WARIANT 10 – ANALIZOWANY PRZEBIEG W RAMACH AKCJI INFORMACYJNEJ II NA WYSOKOŚCI MIEJSCOWOŚCI ROZALIN

ZAŁ. 2B – PLAN SYTUACYJNY WARIANT 10 – ANALIZOWANY PRZEBIEG W RAMACH AKCJI INFORMACYJNEJ II – POŁĄCZENIE TSSE Z OBWODNICĄ

ZAŁ. 2C – PLAN SYTUACYJNY WARIANT 10A – ANALIZOWANY PRZEBIEG W RAMACH AKCJI INFORMACYJNEJ II – NA WYSOKOŚCI MIEJSCOWOŚCI HUTY KOMOROWSKIEJ

ZAŁ. 2D – PLAN SYTUACYJNY WARIANT 10B – ANALIZOWANY PRZEBIEG W RAMACH AKCJI INFORMACYJNEJ II – NA WYSOKOŚCI MIEJSCOWOŚCI HUTY KOMOROWSKIEJ

ZAŁ. 3 OPINIE SAMORZĄDÓW ORAZ PETYCJA MIESZKAŃCÓW HUTY KOMOROWSKIEJ



## 2.2 Ogłoszenia w internecie

- na stronie Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Ogłoszenie zostało umieszczone na rządowej stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pod adresem: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby>



The screenshot shows the website of the General Directorate of National Roads and Motorways (GDDKiA). The page title is "Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad". The main heading is "Akcja informacyjna - obwodnica Nowej Dęby". Below the heading, there is a list of materials (Materiały) available for download:

Material	File Name	Size
Opis inwestycji	Opis_inwestycji.pdf	0.15MB
Plakat	Plakat.pdf	0.15MB
Plan orientacyjny	Plan_orientacyjny.pdf	2.61MB
Legenda	Legenda.pdf	0.50MB
Formularz opinii	Formularz_opinii.pdf	0.22MB
W6 - 1	STES_CII_W6_201_PS_compressed.pdf	3.59MB
W6 - 2	STES_CII_W6_202_PS_compressed.pdf	2.35MB

Fot. 2 Kopia ogłoszenia internetowego zamieszczona na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, cz. 1














gov.pl | Serwis Rzeczypospolitej Polskiej

Strona główna  
Rada Ministrów  
Kancelaria Premiera  
Ministerstwa  
Urzędy, instytucje i placówki RP

Uслуги для обywatela  
Uслуги для przedsiębiorcy  
Uслуги для urzędnika  
Uслуги для rolnika

Koronawirus: informacje i zalecenia  
Założ Profil zaufany  
Baza wiedzy  
Serwis Służby Cywilnej

Сайт для громадян України  
– Serwis dla obywateli Ukrainy

 <b>W6 - 2</b> STEŚ_CII_W6_202_PS_compressed.pdf	2.35MB
 <b>W6 - 3</b> STEŚ_CII_W6_203_PS_compressed.pdf	2.73MB
 <b>W6 - 4</b> STEŚ_CII_W6_204_PS_compressed.pdf	4.63MB
 <b>W6 - 5</b> STEŚ_CII_W6_205_PS_compressed.pdf	4.16MB
 <b>W7 - 1</b> STEŚ_CII_W7_201_PS.pdf	3.60MB
 <b>W7 - 2</b> STEŚ_CII_W7_202_PS.pdf	2.35MB
 <b>W7 - 3</b> STEŚ_CII_W7_203_PS.pdf	2.74MB
 <b>W7 - 4</b> STEŚ_CII_W7_204_PS.pdf	3.24MB
 <b>W7 - 5</b> STEŚ_CII_W7_205_PS.pdf	3.35MB
 <b>W8 - 1</b> STEŚ_CII_W8_201_PS.pdf	2.72MB
 <b>W8 - 2</b> STEŚ_CII_W8_202_PS.pdf	2.28MB
 <b>W8 - 3</b> STEŚ_CII_W8_203_PS.pdf	2.91MB
 <b>W8 - 4</b> STEŚ_CII_W8_204_PS.pdf	2.14MB

Fot. 3 Kopia ogłoszenia internetowego zamieszczona na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, cz. 2

Strona główna


Rada Ministrów


Kancelaria Premiera


Ministerstwa


Urzędy, instytucje i placówki RP

---

 Usługi dla obywatela

 Usługi dla przedsiębiorcy

 Usługi dla urzędnika

 Usługi dla rolnika

---


Koronawirus: informacje i zalecenia












Załącz Profil zaufany

Baza wiedzy

Serwis Służby Cywilnej

---

 Сайт для громадян України  
- Serwis dla obywateli Ukrainy

 <b>W8 - 4</b> STEŚ_CII_W8_204_PS.pdf	2.14MB
 <b>W8 - 5</b> STEŚ_CII_W8_205_PS.pdf	2.73MB
 <b>W8 - 6</b> STEŚ_CII_W8_206_PS.pdf	2.93MB
 <b>W8 - 7</b> STEŚ_CII_W8_207_PS.pdf	3.22MB
 <b>W10 - 1</b> STEŚ_CII_W10_201_PS.pdf	2.70MB
 <b>W10 - 2</b> STEŚ_CII_W10_202_PS.pdf	2.26MB
 <b>W10 - 3</b> STEŚ_CII_W10_203_PS.pdf	3.12MB
 <b>W10 - 4</b> STEŚ_CII_W10_204_PS.pdf	2.39MB
 <b>W10 - 5</b> STEŚ_CII_W10_205_PS.pdf	2.50MB
 <b>W10 - 6</b> STEŚ_CII_W10_206_PS.pdf	2.85MB
 <b>W10 - 7</b> STEŚ_CII_W10_207_PS.pdf	4.15MB

Fot. 4 Kopia ogłoszenia internetowego zamieszczona na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, cz. 3

- na stronie gminy Nowa Dęba

Ogłoszenie zostało umieszczone na stronie internetowej gminy Nowa Dęba pod adresem:

<http://www.nowadeba.pl/mieszkaniec/aktualnosci/art,10101,spotkanie-w-sprawie-obwodnicy-nowej-deby.html>



Oficjalna strona Miasta i Gminy  
**Nowa Dęba**

Społeczeństwo / Samorząd / Edukacja / Bezpieczeństwo / Środowisko

Strona główna > Mieszkaniec > Aktualności

## Aktualności

### Spotkanie w sprawie obwodnicy Nowej Dęby

09-09-2022

7 września w Samorządowym Ośrodku Kultury w Nowej Dębie odbyło się kolejne spotkanie informacyjne dotyczące projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9. Spotkanie zorganizowane zostało przez Wrocławskie Biuro Projektów DROSYSTEM Sp. z o.o., które działa na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie. Projektanci omawiali inwestycje w ramach drugiego etapu, tj. studium techniczne, ekonomiczne i środowiskowe, harmonogram realizacji inwestycji, przedstawili główne parametry projektowanej obwodnicy, omawiali cztery aktualne warianty przebiegu obwodnicy. Wszystkie warianty zlokalizowane są po zachodniej stronie Nowej Dęby. Celem inwestycji jest przejęcie ruchu tranzytowego, które odciążą Nową Dębę i Majdan Królewski i odsunie ruch ciężkich pojazdów od obszarów mieszkaniowych, dzięki czemu zwiększy się bezpieczeństwo dla mieszkańców, przepustowość odcinka drogi krajowej, zmniejszy się hałas i zanieczyszczenie środowiska.

Po przedstawieniu wizualizacji poszczególnych wariantów głos zabrał starosta tarnobrzeski **Jerzy Sudol** oraz burmistrz Nowej Dęby **Wiesław Ordon**. Zarówno starosta jak i burmistrz poparli wariant nr 10, który powstał m.in. na wniosek mieszkańców Huty Komorowskiej, aby nie dzielić miejscowości na pół i nieco oddalić zgiełk jadących obwodnicą pojazdów od zabudowań mieszkalnych. Wyrazili również satysfakcję z uwzględnienia w projekcie drogi dwujezdniowej, co daje szansę na przyszłość budowy drogi ekspresowej. Gmina Nowa Dęba w lipcu b.r. w ramach możliwości zgłaszania uwag do projektowanych obwodnic wystąpiła do inwestora z wnioskiem o odsunięcie projektowanej obwodnicy od zabudowań w miejscowości Rozalina, w rejon bliżej granicy gminy Baranów Sandomierski, gdzie jest przestrzeń niezabudowana, co pozwoli uniknąć ewentualnych protestów mieszkańców Rozalina. Gmina złożyła również propozycję zaprojektowania zjazdu z obwodnicy i połączenia jej z TSSE Podstrefa Nowa Dęba.

Barczo ważną sprawą z punktu widzenia samorządu Nowej Dęby jest połączenie wariantu 8 lub 10 (Jadachy – Komorów) do Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i zaplanowanie skrzyżowania z obwodnicą do tejże strefy przemysłowej. Jest to także istotne z punktu widzenia realizacji celów obwodnicy, czyli wyparcia ruchu ciężkiego z centrum Nowej Dęby na jej obrzeża. Proponowany kilometr skrzyżowania to okolice 7+600 km. Przewidzenie tego w koncepcji jest niedozwolone na tym etapie projektowania, gdyż jego brak może utrudnić w przyszłości realizację takiego projektu. Wstępnie zapewniono przedstawiciela rzeszowskiego oddziału GDDKIA, że samorząd gminy zbuduje drogę gminną publiczną klasy L od granic TSSE Europark-Wisłosan Nowa Dęba do obwodnicy. Deklaracja ta jest o tyle ważna, że na jej podstawie GDDKIA zleci wykonanie projektu zjazdu do strefy przemysłowej.

Podczas spotkania głos zabrali również mieszkańcy Tarnowskiej Woli, którzy są Jednego zdania, tj. aby obwodnica omijała również ich miejscowość, która obecnie jest podzielona na pół bardzo ruchliwą drogą. Utrudnia to bardzo codzienne funkcjonowanie oraz stwarza poważne zagrożenie bezpieczeństwa dla mieszkańców, a szczególnie dzieci, które uczęszczają do szkoły. Mieszkańcy Rozalina wnosili, aby przesunąć przebieg obwodnicy dalej od zabudowy w kierunku miejscowości Kaczeki. W spotkaniu wzięli udział również przedstawiciele mieszkańców Huty Komorowskiej prosząc o poparcie wariantu nr 10, który będzie omijał zabudowę mieszkalną i przeniesie ruch poza zabudowania i miejscowość.

**Uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu obwodnicy można zgłaszać w formie pisemnej na formularzu opinii do dnia 16.09.2022 r. do Urzędu Miasta i Gminy Nowa Dęba lub do dnia 22.09.2022 r. do Drosystemu.**

Formularze dostępne są w Biurze Obsługi Klienta UMIG Nowa Dęba lub na stronie:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby>

Lista aktualności



Fot. 5 Kopia ogłoszenia internetowego zamieszczona na stronie internetowej gminy Nowa Dęba

- na stronie gminy Majdan Królewski

Ogłoszenie zostało umieszczone na stronie internetowej gminy Majdan Królewski pod adresem: [http://www.majdankrolewski.pl/asp/pl\\_start.asp?typ=13&sub=115&menu=2&dzialy=2&artykul=3666&akcja=artykul](http://www.majdankrolewski.pl/asp/pl_start.asp?typ=13&sub=115&menu=2&dzialy=2&artykul=3666&akcja=artykul)

START
AKTUALNOŚCI
OBWIESZCZENIA
ZAMÓWIENIA PUBLICZNE
GOSPODARKA ODPADAMI
GMINNY PORTAL MAPOWY
ZAJAZDY

## Aktualności

🕒 2022-08-24

**Akcja informacyjna - obwodnica Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego**



Oddział w Rzeszowie  
ul. Legionów 20  
35-959 Rzeszów



ul. Miłicka 1  
51-127 Wrocław



**„BUDOWA OBWODNICY NOWEJ DĘBY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ DK9”**

**AKCJA INFORMACYJNA II**

Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza wszystkie zainteresowane strony na kolejne spotkania informacyjne dotyczące projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9, zgodnie z poniższym harmonogramem.

Lp.	Data	Godzina	Lista gmin	Miejsce spotkania
1	07.09.2022	17:00	Gmina Nowa Dęba	Samorządowy Ośrodek Kultury w Nowej Dębie, ul. Żeromskiego 2
2	08.09.2022	11:00	Gmina Majdan Królewski	Gminny Ośrodek Kultury w Majdanie Królewskim, ul. Rzeszowska 8
3	08.09.2022	16:00	Gmina Baranów Sandomierski	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Baranowie Sandomierskim, ul. Fabryczna 39

Na spotkaniu będzie obecny Projektant oraz przedstawiciel Inwestora GDDKIA w Rzeszowie. Zainteresowane strony mogą się zapoznać z rozwiązaniami przebiegu planowanej obwodnicy, które zostaną udostępnione od dnia 24.08.2022 r., w Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, w Urzędzie Gminy Majdan Królewski oraz w Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, a także na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby>

Uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu obwodnicy zainteresowane strony mogą zgłaszać na spotkaniu informacyjnym w w/w terminie lub w formie pisemnej na formularzach opinii **do dn. 22.09.2022 r.**

Wzory formularza opinii udostępnione będą w w/w Urzędach Gmin, stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby> oraz na spotkaniach informacyjnych.

Podpisane formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia należy przysyłać w terminie do dnia 22.09.2022 r. pocztą na adres: WBP Drosystem Sp. z o.o., ul. Miłicka 1, 51-127 Wrocław lub pocztą elektroniczną na adres: [drosystem@drosystem.pl](mailto:drosystem@drosystem.pl)

Przesłane formularze, podpisane i zaopatrzone w adres, zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych – zostaną uwzględnione.

O uwzględnieniu wniosku, bądź jego odrzuceniu oraz przyczynach tego odrzucenia zainteresowane Strony zostaną poinformowane poprzez Raport z akcji informacyjnej II, który zostanie upubliczniony w w/w Urzędach Gmin oraz na stronie internetowej GDDKIA.

**ZAPRASZAMY**

Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.

Wszystkie materiały są dostępne pod linkiem: [\[KLIKNIJ TUTAJ\]](#)

Fot. 6 Kopia ogłoszenia internetowego zamieszczona na stronie internetowej gminy Majdan Królewski



- na stronie gminy Baranów Sandomierski

Ogłoszenie zostało umieszczone na stronie internetowej gminy Baranów Sandomierski pod adresem:

<https://baranowsandomierski.pl/budowa-obwodnicy-nowej-dęby-w-ciagu-drogi-krajowej-dk9-zapraszamy-na-spotkanie-informacyjne/>



# KOMUNIKAT



*Urząd Miasta i Gminy Baranów Sandomierski*

Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem Sp. z o.o. działające w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza na kolejne spotkanie informacyjne dotyczące projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9.

Spotkanie w Gminie Baranów Sandomierski odbędzie się w Miejsko- Gminnym Ośrodku Kultury w Baranowie Sandomierskim w dniu 08.09.2022r. , o godz. 16:00.

Szczegóły znajdują się poniżej.

## 2.3 Ogłoszenia w budynkach urzędów gmin

Plakat informacyjny został umieszczony też na tablicach ogłoszeń w budynkach urzędów gmin Nowa Dęba, Majdan Królewski oraz Baranów Sandomierski o treści jak poniżej.



Oddział w Rzeszowie  
ul. Legionów 20  
35-959 Rzeszów



ul. Milicka 1  
51-127 Wrocław



### „BUDOWA OBWODNICY NOWEJ DĘBY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ DK9” AKCJA INFORMACYJNA II

Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza wszystkie zainteresowane strony na kolejne spotkania informacyjne dotyczące projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9, zgodnie z poniższym harmonogramem.

Lp.	Data	Godzina	Lista gmin	Miejsce spotkania
1	07.09.2022	17:00	Gmina Nowa Dęba	Samorządowy Ośrodek Kultury w Nowej Dębie, ul. Żeromskiego 2
2	08.09.2022	11:00	Gmina Majdan Królewski	Gminny Ośrodek Kultury w Majdanie Królewskim, ul. Rzeszowska 8
3	08.09.2022	16:00	Gmina Baranów Sandomierski	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Baranowie Sandomierskim, ul. Fabryczna 39

Na spotkaniu będzie obecny Projektant oraz przedstawiciel Inwestora GDDKiA w Rzeszowie.

Zainteresowane strony mogą się zapoznać z rozwiązaniami przebiegu planowanej obwodnicy, które zostaną udostępnione od dnia 24.08.2022 r., w Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, w Urzędzie Gminy Majdan Królewski oraz w Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, a także na stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby>

Uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu obwodnicy zainteresowane strony mogą zgłaszać na spotkaniu informacyjnym w w.w. terminie lub w formie pisemnej na formularzach opinii do dn. 22.09.2022 r.

Wzory formularza opinii udostępnione będą w w/w Urzędach Gmin, stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby>

oraz na spotkaniach informacyjnych.

Podpisane formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia należy przysyłać w terminie do dnia 22.09.2022 r. pocztą na adres:

WBP Drosystem Sp. z o.o., ul. Milicka 1, 51-127 Wrocław lub pocztą elektroniczną na adres: [drosystem@drosystem.pl](mailto:drosystem@drosystem.pl)

Przesłane formularze, podpisane i zaopatrzone w adres, zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych – zostaną uwzględnione.

O uwzględnieniu wniosku, bądź jego odrzuceniu oraz przyczynach tego odrzucenia zainteresowane Strony zostaną poinformowane poprzez Raport z akcji informacyjnej II, który zostanie upubliczniony w w/w Urzędach Gmin oraz na stronie internetowej GDDKiA.

## ZAPRASZAMY

Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.

## 2.4 Data i miejsce przeprowadzonych spotkań w ramach Akcji Informacyjnej II

W ramach prowadzonych działań informacyjno-konsultacyjnych przeprowadzono spotkania informacyjne w gminie Nowa Dęba, w gminie Majdan Królewski oraz w gminie Baranów Sandomierski.

Spotkanie dla gminy Nowa Dęba odbyło się w dn. 07.09.2022 r. o godz. 17.00 w budynku Samorządowego Ośrodka Kultury w Nowej Dębie przy ul. Żeromskiego 2 – dla mieszkańców gminy Nowa Dęba.



Fot. 9 Dokumentacja fotograficzna spotkania informacyjnego w Samorządowym Ośrodku Kultury w Nowej Dębie



Fot. 10 Dokumentacja fotograficzna spotkania informacyjnego w Samorządowym Ośrodku Kultury w Nowej Dębie

Spotkanie dla gminy Majdan Królewski odbyło się w dn. 08.09.2022 r. o godz. 11.00 w Gminnym Ośrodku Kultury w Majdanie Królewskim przy ul. Rzeszowskiej 8 – dla mieszkańców gminy Majdan Królewski.



*Fot. 11 Dokumentacja fotograficzna spotkania informacyjnego w Gminnym Ośrodku Kultury w Majdanie Królewskim*



*Fot. 12 Dokumentacja fotograficzna spotkania informacyjnego w Gminnym Ośrodku Kultury w Majdanie Królewskim*

Spotkanie dla gminy Baranów Sandomierski odbyło się w dn. 08.09.2022 r. o godz. 16.00 w budynku Miejsko-Gminnego Ośrodka Kultury w Baranowie Sandomierskim przy ul. Fabrycznej 39 - dla mieszkańców gminy Baranów Sandomierski.



*Fot. 13 Dokumentacja fotograficzna spotkania informacyjnego w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury w Baranowie Sandomierskim*



*Fot. 14 Dokumentacja fotograficzna spotkania informacyjnego w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury w Baranowie Sandomierskim*

## 2.5 Opis dotyczący przedmiotowego przedsięwzięcia

W ramach akcji udostępniony został poniższy opis inwestycji:

### **BUDOWA OBWODNICY NOWEJ DĘBY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ DK9** **AKCJA INFORMACYJNA II**

Gmina Nowa Dęba, Gmina Majdan Królewski, Gmina Baranów Sandomierski

#### 1. Przedmiot Zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dokumentacji projektowej Studium Korytarzowego (SK), Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (STES-R) oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) dla inwestycji pn.: Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9.

Obecnie realizowany etap zamówienia obejmuje zakres Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe – ETAP I, w którym przedstawiono 4 warianty przebiegu obwodnicy, wszystkie warianty zlokalizowane są po stronie zachodniej Nowej Dęby.

#### 2. Lokalizacja i zakres inwestycji

Projektowana droga zlokalizowana jest na terenie województwa podkarpackiego, powiatu kolbuszowskiego i tarnobrzeckiego, gmin Nowa Dęba i Majdan Królewski oraz na niewielkim fragmencie na terenie gminy Baranów Sandomierski. Będzie ona stanowić obwodnicę miasta Nowa Dęba oraz Majdanu Królewskiego. Zakres inwestycji obejmuje budowę drogi wraz ze skrzyżowaniami z wybranymi drogami. Przewiduje się także budowę dodatkowych jezdni wzdłuż obwodnicy zapewniających dostęp do drogi publicznej terenom przyległym do obwodnicy, który taki dostęp utracą w wyniku jej budowy. Inwestycja obejmuje również budowę infrastruktury technicznej niezbędnej do funkcjonowania drogi, urządzenia ochrony środowiska, a także przebudowę infrastruktury obcej kolidującej z projektowanym układem drogowym.

#### 3. Podstawowe parametry techniczne drogi (obwodnicy)

- klasa techniczna GP (główna ruchu przyspieszonego)
- liczba jezdni – 2 (na dalszym etapie zostanie przeanalizowana możliwość etapowania inwestycji)
- ilość pasów ruchu – 4 (na dalszym etapie zostanie przeanalizowana możliwość etapowania inwestycji)
- szerokość pasa ruchu – 3,5m
- szerokość poboczny – min 1,75m (w tym 1,0 m pobocze utwardzone, 0,75m pobocze gruntowe)
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu – 115 kN/oś
- rodzaj nawierzchni - bitumiczna

#### 4. Zakres inwestycji

**Wariant 6 (obwodnica Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego)** - Początek zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba na skrzyżowaniu z DP 1114R relacji DK9-Stale. Trasa prowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Koniec obwodnicy znajduje się w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 9,4 km). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. **13,64 km** i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 5 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 8,6 km. Skrzyżowania dla tego wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872. W tym wariantcie obwodnica krzyżuje się trzykrotnie z linią kolejową nr 71 oraz z linią kolejową nr 65.

**Wariant 7 (obwodnica Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego)** - Początek zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba 250 m przed skrzyżowaniem z DP 1114R relacji DK9-Stale. Trasa prowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Koniec obwodnicy znajduje się w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 8,8 km). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. **12,99 km** i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 4,8 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 8,1 km. Skrzyżowania dla tego wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872. W tym wariantcie obwodnica krzyżuje się z linią kolejową nr 71 oraz w jednym miejscu z linią kolejową nr 65.

**Wariant 8 (obwodnica Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego)** - Początek zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba przed m. Jadachy. Trasa prowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Koniec wariantu zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 8,9 km). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. **16,57 km** i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 8,5 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 7,8 km, a także na terenie gminy Baranów Sandomierski na długości ok. 0,3 km. Skrzyżowania dla tego wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872 oraz z drogą powiatową nr DP 1117R za miejscowością Rozalin. W tym wariantcie obwodnica krzyżuje się z linią kolejową nr 65.

**Wariant 10 (obwodnica Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego)** - Początek zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba przed m. Jadachy. Trasa prowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Koniec wariantu zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 10,4 km). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. **17,96 km** i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 8,1 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 9,6 km, a także na terenie gminy Baranów Sandomierski na długości ok. 0,3 km. Skrzyżowania dla tego

wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872 oraz z drogą powiatową nr DP 1117R za miejscowością Rozalin. W tym wariantcie obwodnica krzyżuje się z linią kolejową nr 65. Obwodnica w tym wariantcie przechodzi w większości przez tereny leśne.

## 2.6 Kopia ogłoszeń dotyczących przedsięwzięcia zamieszczonych na tablicach ogłoszeń gmin Nowa Dęba, Majdan Królewski oraz Baranów Sandomierski

Plakat o spotkaniu informacyjnym o treści jak poniżej:



Oddział w Rzeszowie  
ul. Legionów 20  
35-959 Rzeszów



ul. Miłicka 1  
51-127 Wrocław



### „BUDOWA OBWODNICZY NOWEJ DĘBY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ DK9” AKCJA INFORMACYJNA II

Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza wszystkie zainteresowane strony na kolejne spotkania informacyjne dotyczące projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9, zgodnie z poniższym harmonogramem.

Lp.	Data	Godzina	Lista gmin	Miejsce spotkania
1	07.09.2022	17:00	Gmina Nowa Dęba	Samorządowy Ośrodek Kultury w Nowej Dębie, ul. Żeromskiego 2
2	08.09.2022	11:00	Gmina Majdan Królewski	Gminny Ośrodek Kultury w Majdanie Królewskim, ul. Rzeszowska 8
3	08.09.2022	16:00	Gmina Baranów Sandomierski	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Baranowie Sandomierskim, ul. Fabryczna 39

Na spotkaniu będzie obecny Projektant oraz przedstawiciel Inwestora GDDKiA w Rzeszowie.

Zainteresowane strony mogą się zapoznać z rozwiązaniami przebiegu planowanej obwodnicy, które zostaną udostępnione od dnia 24.08.2022 r., w Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, w Urzędzie Gminy Majdan Królewski oraz w Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, a także na stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby>

Uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu obwodnicy zainteresowane strony mogą zgłaszać na spotkaniu informacyjnym w w.w. terminie lub w formie pisemnej na formularzach opinii do dn. 22.09.2022 r.

Wzory formularza opinii udostępnione będą w w/w Urzędach Gmin, stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcja-informacyjna---obwodnica-nowej-deby>

oraz na spotkaniach informacyjnych.

Podpisane formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia należy przesyłać w terminie do dnia 22.09.2022 r. pocztą na adres:

WBP Drosystem Sp. z o.o., ul. Miłicka 1, 51-127 Wrocław lub pocztą elektroniczną na adres: [drosystem@drosystem.pl](mailto:drosystem@drosystem.pl)

Przesłane formularze, podpisane i zaopatrzone w adres, zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych – zostaną uwzględnione.

O uwzględnieniu wniosku, bądź jego odrzuceniu oraz przyczynach tego odrzucenia zainteresowane Strony zostaną poinformowane poprzez Raport z akcji informacyjnej II, który zostanie upubliczniony w w/w Urzędach Gmin oraz na stronie internetowej GDDKiA.

## ZAPRASZAMY

Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.



## 2.7 Kopie potwierdzeń gmin o udostępnieniu projektu do wglądu oraz fotografie tablic ogłoszeń

- **Gmina Nowa Dęba**

Kopia potwierdzenia Gminy Nowa Dęba o udostępnieniu projektu do wglądu:

Niniejszym informuję, że w dniu 24.08.2022 r. do tut. Urzędu została przekazana dokumentacja dotycząca BUDOWY OBWODNICY NOWEJ DĘBY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ DK9 STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ - ETAP I MATERIAŁ NA AKCJĘ INFORMACYJNĄ II, z którą mieszkańcy mogli się zapoznać.

Ponadto informuję, że ww. informacje zostały zamieszczone na stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy Nowa Dęba:

<http://www.nowadeba.pl/mieszkaniec/aktualnosci/art.9180.spotkanie-w-sprawie-budowy-obwodnicy-nowej-deby.html>.

BURMISTRZ  
*mgr inż. Wiesław Ordon*

Otrzymują:

1 x Adresat.

1 x A/a.

Do wiadomości:

1 x GDDKiA w Rzeszowie, ul. Legionów 20

Przygotowała: Alicja Rydzik, tel. w. 203

Dokumentacja fotograficzna tablicy ogłoszeń, znajdująca się w budynku Urzędu Gminy Nowa Dęba, przy ul. Rzeszowskiej 3 w Nowej Dębie:



Fot. 15 Dokumentacja fotograficzna tablicy ogłoszeń, znajdująca się w budynku Urzędu Gminy Nowa Dęba

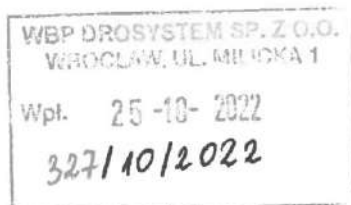
- **Gmina Majdan Królewski**

Kopia potwierdzenia Gminy Majdan Królewski o udostępnieniu projektu do wglądu:

**URZĄD GMINY**  
36-110 Majdan Królewski  
ul. Rynek 1  
pow. Kolbuszowa, woj. polskie

PL.DP.7226.30.2022

Majdan Królewski, dnia 19.10.2022r.



**DROSYSTEM Sp. z o.o.**  
Wrocławskie Biuro Projektów

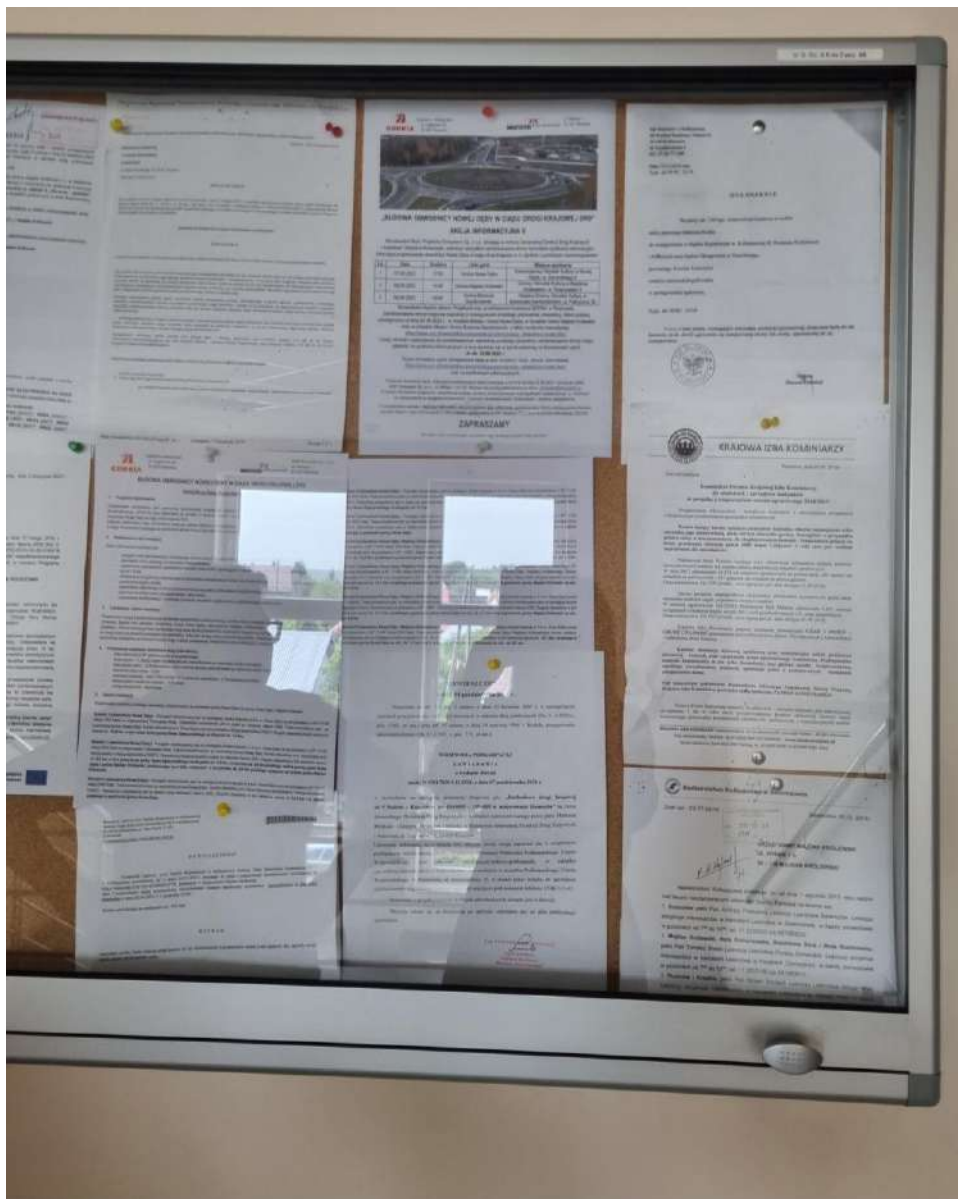
Dotyczy: opracowania Studium Korytarzowego (SK), Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami koncepcji Programowej (STEŚ-R) oraz materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) dla inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9”

Urząd Gminy w Majdanie Królewskim potwierdza, że została przekazana do Urzędu Gminy w Majdanie Królewskim dokumentacja pn. Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK 9 Studium Techniczno-Ekonomiczno- Środowiskowego z elementami koncepcji programowej- Etap I- Materiał na Akcję Informacyjną II”, a także Urząd Gminy potwierdza udostępnienie dokumentacji dla zainteresowanych mieszkańców gminy Majdan Królewski.

Z-ca WÓJTA  
*Janina Wojtowicz*

Otrzymują:  
1x adresat  
1x a/a

Dokumentacja fotograficzna tablicy ogłoszeń, znajdująca się w budynku Urzędu Gminy Majdan Królewski, przy ul. Rynek 1a w Majdanie Królewskim:



Fot. 16 Dokumentacja fotograficzna tablicy ogłoszeń, znajdująca się w budynku Urzędu Gminy Majdan Królewski

- **Gmina Baranów Sandomierski**

Kopia potwierdzenia Gminy Baranów Sandomierski o udostępnieniu projektu do wglądu:



**URZĄD MIASTA I GMINY BARANÓW SANDOMIERSKI**

ul. Gen. L. Okulickiego 1, 39-450 Baranów Sandomierski

tel. +48 15 811 85 81, +48 15 811 85 85, fax +48 15 811 85 82

www.baranowsandomierski.pl e-mail: [urząd@baranowsandomierski.pl](mailto:urząd@baranowsandomierski.pl)

PI.III.7012.4.2022

Baranów Sandomierski, 29.09.2022 r.

**DROSYSTEM**  
**Biuro Projektów**  
**ul. Milicka 1**  
**51-127 Wrocław**

Urząd Miasta i Gminy Baranów Sandomierski zawiadamia, że w dniu 24.08.2022r. do tutejszego Urzędu wpłynęła dokumentacja dot. zadania pn. „Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9” wraz z wariantami przebiegu w związku z Akcją Informacyjną nr 2.

Jednocześnie informujemy, iż plakat informacyjny został zamieszczony na tablicy ogłoszeń tutejszego Urzędu w dniach od 24.08.2022r. do 29.09.2022r. oraz zamieszczony na stronie internetowej Gminy Baranów Sandomierski w dniu 24.08.2022r.

Z poważaniem

Z up. Burmistrza  
*Marek Burszcz*  
Zastępca Burmistrza

Otrzymują:  
1 x adresat  
1 x a/a

Dokumentacja fotograficzna tablicy ogłoszeń, znajdująca się w budynku Urzędu Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, przy ul. Gen. Leopolda Okulickiego 1 w Baranowie Sandomierskim:

w Gminie Baranów Sandomierski".

Dokumenty dotyczące w/w decyzji są dostępne do wglądu w po  
w Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, ul. Gen. Leopolda Okul  
39-450 Baranów Sandomierski, od poniedziałku do piątku, w godzinach od 7  
Zgodnie z art. 49 paragraf 1,2 i art. 49a ustawy z dnia 14 czerwca 19  
KPA z uwagi na ilość stron biorących udział w postępowaniu administra  
przekraczającą 20 osób zawiadomienie o wydaniu decyzji oraz innych czynno  
organu administracji publicznej będzie dokonywane przez obwieszczenie.

W terminie 14 dni od daty doręczenia niniejszego zawiadomienia może  
w tutejszym Urzędzie pokój nr 3 zapoznać się z zam  
wnioskodawcy oraz zgłosić ewentualne zastrzeżenia i w


PI-V.673

Zg  
i zagospod

w dniu 08:  
Okulickiego  
wydania det  
„Budowa k  
Baranów Sa  
Dokum  
Miasta i Gmi  
7<sup>30</sup> – 15<sup>30</sup>”  
W zw  
wszczynające  
się z materiał  
wypowiedzieć  
w tym złożył  
Miasta i Gmi  
39-450 Baran  
Godziny przyję  
Sprawę prowad

**GDDKIA** Oddział w Rzeszowie  
ul. Legionów 20  
35-959 Rzeszów

**DROSYSTEM** ul. Miłkica 1  
51-127 Wrocław



**„BUDOWA OBWODNICY NOWEJ DĘBY W CIĄGU DRÓGI KRAJOWEJ DK9”  
AKCJA INFORMACYJNA II**

Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych  
i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza wszystkie zainteresowane strony na kolejne spotkanie informacyjne  
dotyczące projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9, zgodnie z poniższym harmonogramem

Lp.	Data	Godzina	Lista gmin	Miejsce spotkania
1	07.09.2022	17.00	Gmina Nowa Dęba	Samorządowy Ośrodek Kultury w Nowej Dębie, ul. Żeromskiego 2
2	08.09.2022	11.00	Gmina Międzykrońsk	Gminy Ośrodek Kultury w Międzykrońsku, ul. Piłsudskiego 8
3	08.09.2022	16.00	Gmina Baranów Sandomierski	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Baranowie Sandomierskim, ul. Fabryczna 30

Na spotkaniu będzie obecny Projektant oraz przedstawiciel inwestora GDDKIA w Rzeszowie.  
Zainteresowane strony mogą się zapoznać z rozwiązaniami przewidzianymi dla planowanej obwodnicy, które zostaną  
udokumentowane od dnia 24.08.2022 r. w Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, w Urzędzie Gminy Międzykrońsk  
oraz w Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, a także na stronie internetowej  
<https://www.gov.pl/web/gddkia/realizacja-akcji-informacyjnej-obwodnica-projektowana>

Uwagi, uwagi i zastrzeżenia do przedmiotowych warunków przebiegu obwodnicy zainteresowane strony mogą  
zgłaszać na spotkaniu informacyjnym w w/w terminie lub w formie pisemnej na formularzach opłaconych  
do dn. 22.09.2022 r.

Wszystkie formularze opinii udostępniono bezpłatnie w w/w Urzędach Gmin, stronie internetowej  
<https://www.gov.pl/web/gddkia/realizacja-akcji-informacyjnej-obwodnica-projektowana>  
oraz na spotkaniach informacyjnych.

Podpisane formularze opinii, dotychczas przedmiotem uwagi przyjęte w terminie do dnia 22.09.2022 r. zostały na adres  
WBB Drosystem Sp. z o.o., ul. Miłkica 1, 51-127 Wrocław lub pocztą elektroniczną na adres: [GD@drossystem.pl](mailto:GD@drossystem.pl) (nie później niż  
Przebieg formularze, podpisane i zaopiniowane w formie pisemnej, proszę nadsłać w przedterminie (nie później niż 3 tygodnie)  
do Biura GDDKIA w miejscowości Rzeszów, ul. Legionów 20, 35-959 Rzeszów – osobistym dostarczeniem.  
O przygotowaniu formularzy będą poinformowani one zainteresowani bezpośrednio za pośrednictwem Gminy, zostały udostępnione  
jeden miesiąc przed dniem informacyjnym i były dostępne publicznie w siedzibie Gminy oraz na stronie internetowej GDDKIA.

**ZAPRASZAMY**  
Wszystkie osoby zainteresowane w przedmiocie mogą obserwować przebieg prac

Fot. 17 Dokumentacja fotograficzna tablicy ogłoszeń, znajdująca się w budynku Urzędu Miasta i Gminy Baranów Sandomierski

### 3 Raport ze spotkań informacyjnych

#### 3.1 Opis przebiegu działań informacyjno-konsultacyjnych i termin spotkań

Integralną częścią wykonania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej (STEŚ-R Etap I) dla inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9” jest przeprowadzenie Akcji Informacyjnej II. Celem Akcji Informacyjnej jest zapoznanie społeczeństwa oraz innych zainteresowanych stron z proponowanymi wariantami przebiegu obwodnicy Nowej Dęby oraz poznanie opinii społeczeństwa na temat proponowanych wariantów, a także wniosków i uwag do przedstawionych rozwiązań. W ramach akcji informacyjnej II przedstawiono 4 warianty przebiegu obwodnicy Nowej Dęby. Prezentowane przebiegi poszczególnych wariantów przedstawiono na planie orientacyjnym, który stanowi załącznik nr 1 do Raportu z akcji informacyjnej II.

W ramach akcji informacyjnej wykonano następujące działania:

- powiadomienie społeczeństwa i wszystkich zainteresowanych stron o organizowanych spotkaniach w ramach Akcji Informacyjnej II poprzez ogłoszenia w lokalnej prasie „Super Nowości”, stronach internetowych Urzędów Gmin oraz stronie internetowej GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Majdan Królewski, w Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, w Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski od dn. 24 sierpnia 2022 r.
- zapoznanie się społeczeństwa z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanej inwestycji wyłożonymi w urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, w Urzędzie Gminy Majdanu Królewskiego oraz w Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski od dn. 24 sierpnia 2022 r.,
- zorganizowanie spotkań informacyjno-konsultacyjnych z udziałem mieszkańców w dn. 07.09.2022 r. o godz. 17:00 w budynku Samorządowego Ośrodka Kultury w Nowej Dębie przy ul. Żeromskiego 2, w dn. 08.09.2022 r. o godz. 11:00 w budynku Gminnego Ośrodka Kultury w Majdanie Królewskim przy ul. Rzeszowskiej 8, w dn. 08.09.2022 r. o godz. 16:00 w budynku Miejsko-Gminnego Ośrodka Kultury w Baranowie Sandomierskim przy ul. Fabrycznej 39. W spotkaniach informacyjnych uczestniczyli mieszkańcy, przedstawiciele Zamawiającego (GDDKiA w Rzeszowie), lokalnych władz oraz projektanci biura projektowego Drosystem.

Spotkania przebiegały wg poniższego schematu:

- przywitanie uczestników, przedstawienie tematu spotkania oraz prowadzących,
- omówienie zasad ochrony danych osobowych
- omówienie zasad spotkania
- przedstawienie przedmiotu i celu inwestycji
- zaprezentowanie harmonogramu realizacji inwestycji
- przedstawienie podstawowych parametrów technicznych drogi
- zaprezentowanie wizualizacji wraz z omówieniem aktualnie analizowanych wariantów przebiegu obwodnicy

Po prezentacji odbyła się dyskusja na temat przedstawionych rozwiązań. Wszyscy obecni na spotkaniu mieli możliwość zadawania pytań przedstawicielom Inwestora i projektantom biura projektowego, na które na bieżąco udzielano odpowiedzi. Szczegółowy przebieg tej części przedstawiono w rozdziale IV Protokół ze spotkań informacyjnych niniejszego Raportu.

Uczestnicy spotkań zostali poproszeni o wypełnienie formularzy opinii i wskazanie preferowanego wariantu, a także przedstawienie dodatkowych uwag i wniosków. Formularze opinii można było przekazać projektantom bezpośrednio po spotkaniu lub

w ciągu 14 dni wysłać pocztą do siedziby biura projektowego, lub przesłać wersję elektroniczną na podany adres e-mail.

- zebranie wniosków i uwag,
- przeanalizowanie wniosków i sporządzenie Raportu Akcji Informacyjnej II oraz podanie go do publicznej wiadomości.

### **3.2 Wyniki ankiet zamieszczonych w ramach formularza opinii**

W ramach akcji informacyjnej głównym i oficjalnym dokumentem umożliwiającym wskazanie preferowanego wariantu są formularze opinii. Formularz opinii umożliwiał wypełnienie ankiety wyboru najkorzystniejszego przebiegu projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9 oraz wyrażenie opinii dotyczącej poszczególnych wariantów.

Formularze opinii zostały udostępnione do pobrania wraz z materiałami promocyjnymi na stronach internetowych urzędów i GDDKiA oraz były dostępne do pobrania w wersji papierowej na poszczególnych spotkaniach.

Formularz opinii składał się z dwóch części:

- 1) Ankieta – z miejscem na wybór preferowanego/niepreferowanego wariantu obwodnicy Nowej Dęby,
- 2) Opinia – z miejscem do wpisania opinii, uwag, wniosków lub zastrzeżeń.



Poniżej przedstawiono wzór formularza opinii udostępnianego mieszkańcom:

## Akcja Informacyjna II

### Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9 FORMULARZ OPINII

Przed wypełnieniem wniosku prosimy o zapoznanie się z informacjami zawartymi poniżej, dotyczącymi przetwarzania i ochrony Państwa danych osobowych. **UWAGA!** Brak potwierdzenia własnoręcznym podpisem pod wnioskiem spowoduje nieważność wniosku oraz jego wyłączenie z procedowania w dalszym procesie projektowym.

Imię i Nazwisko .....  
(pismem drukowanym)

Miejsce zamieszkania .....  
(pismem drukowanym)

Obręb i numer działki.....

#### Instrukcja wypełnienia ankiety:

1. Prosimy o czytelne wypełnienie Wniosku.
2. Wypełniony wniosek mogą Państwo:
  - a) zostawić prowadzącym Spotkanie Informacyjne w dniu spotkania;
  - b) przesłać pocztą na adres biura projektowego do dnia **22.09.2022 r.:**  
**WBP Drosystem Sp. z o.o., ul. Milicka 1, 51-127 Wrocław**
  - c) na adres e-mail: [drosystem@drosytem.pl](mailto:drosystem@drosytem.pl)

Prosimy o zaznaczenie wybranych poniżej zgód:

- Wyrażam** zgodę na upublicznienie moich danych osobowych w zakresie imienia i nazwiska, numeru działki którego dotyczy opinia, treści opinii w Raporcie z akcji informacyjnej, który zostanie zamieszczony na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie.
- Nie wyrażam** zgody na upublicznienie moich danych osobowych w zakresie imienia i nazwiska, numeru działki którego dotyczy opinia, treści opinii w Raporcie z akcji informacyjnej, który zostanie zamieszczony na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie.

.....  
podpis

**W przypadku niewyrażenia zgody Państwa opinia zostanie opublikowana w formie zanonimizowanej tj. nie ujawniając Państwa imienia i nazwiska, z treści opublikowanej opinii oraz odpowiedzi na nią postaramy się również usunąć wszelkie dane, które mogły by pośrednio ujawnić Państwa tożsamość, w tym numery działek których dotyczy opinia. W niektórych przypadkach może to prowadzić do problemów z odnalezieniem Państwa wniosku/opinii i odpowiedzi na nią w opublikowanym Raporcie.**

**Opinia jednej osoby jest uwzględniana jako jeden głos. W przypadku złożenia opinii samodzielnie oraz w zorganizowanej grupie (stowarzyszeniu) w Raporcie zostanie uwzględniony wyłącznie jeden głos.**

#### Ankieta

Wybór najkorzystniejszego przebiegu obwodnicy m. Nowa Dęba przez Pana/Panią.

	PREFEROWANY WARIANT	WARIANT NIEPREFEROWANY
Wariant 6		
Wariant 7		
Wariant 8		
Wariant 10		

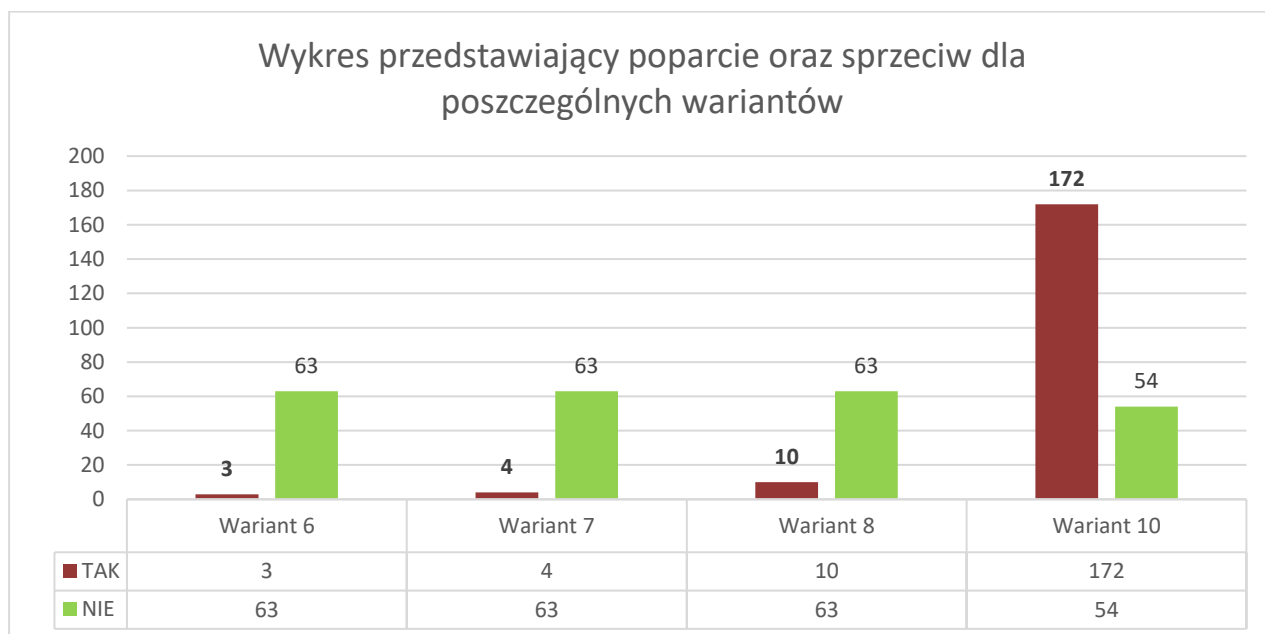
Proszę za pomocą znaku X zaznaczyć czy dany wariant jest przez Pana/Panią preferowany. W przypadku wyboru co najmniej dwóch wariantów preferowanych, proszę poniżej w formie opinii wskazać, który jest najkorzystniejszy.



W analizie zebranych formularzy przyjęto następujące założenia:

- W ankietach, w których zaznaczono tylko jeden wariant lub więcej wariantów preferowanych, pozostałe warianty zostały potraktowane jako neutralne
- W ankietach, w których zaznaczono sprzeciw dla wariantu lub wariantów, pozostałe warianty zostały potraktowane jako neutralne
- Formularze opinii, które wpłynęły jako niepodpisane nie zostały ujęte w zestawieniu

Łącznie wpłynęło 243 opinie, z czego jedna w postaci zbiorczej petycji mieszkańców Huty Komorowskiej obrębu Boru i Obarówki. Przy czym, jeśli w formularzu opinii były podpisy dwóch lub więcej osób, to w ogólnym podsumowaniu jest liczony odpowiednio jako dwa lub więcej głosów. Łącznie wpłynęło 279 głosów. Spośród zebranych formularzy opinii 54 (54 głosy) zakwalifikowano jako nieważne, z uwagi na brak podpisu. Adresatami nadesłanych formularzy opinii są mieszkańcy gmin: Nowa Dęba, Majdan Królewski, Baranów Sandomierski, Katowice, Rzeszów. Formularz opinii od mieszkańca Katowic został uwzględniony z uwagi na własność działki na terenie gminy, na której przebiega inwestycja. Formularz opinii od mieszkańca Rzeszowa został uwzględniony z uwagi na zawodowy związek z gminą Nowa Dęba (urbanistyka). Ostateczna liczba ważnych głosów wynosi 225. Wyniki przedstawiono w formie wykresu poniżej.



*Wykres 1 Przedstawienie poparcia oraz sprzeciwu dla poszczególnych wariantów przebiegu obwodnicy Nowej Dęby*

## 4 Streszczenie zgłoszonych w trakcie Akcji Informacyjnej opinii, wniosków i zastrzeżeń

### 4.1 Przedstawiciele władz samorządowych

#### 4.1.1 Gmina Nowa Dęba

W nawiązaniu do spotkania informacyjnego, dotyczącego projektowanej obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9, które miało miejsce w Nowej Dębie w dniu 7 września br. Samorząd Gminy Nowa Dęba podtrzymał swoje stanowisko i optuje za wariantem przebiegającym po zachodniej stronie gminy – wariant 10. Ponadto Samorząd w dalszym ciągu poruszył następujące kwestie:

- 1) Samorząd wskazał, że mieszkańcy miejscowości Rozalin wnioskuje o odsunięcie projektowanej obwodnicy od zabudowań w ich miejscowości, w stronę granicy gminy Baranów Sandomierski, gdzie jest przestrzeń niezabudowana. Gmina zwróciła uwagę, że najwłaściwszym przebiegiem wariantów w okolicach miejscowości Rozalin w gminie Nowa Dęba byłaby pośrednia odległość pomiędzy zabudowaniami Rozalina i Kaczaków (gmina Baranów Sandomierski). Zbytne zbliżenie ich do Rozalina wywoła protesty społeczne, widoczne choćby obecnie w Hucie Komorowskiej. Pomiędzy Rozalinem i Kaczakami znajduje się taka przestrzeń, dzięki której lokalizacja obwodnicy w pośredniej odległości pomiędzy nimi nie będzie powodować protestów społecznych.
- 2) Gmina złożyła również propozycję zaprojektowania połączenia wariantu 10 (Jadachy-Komorów) z Tarnobrzeską Specjalną Strefą Ekonomiczną i zaplanowanie skrzyżowania na obwodnicy do tejże strefy przemysłowej. Gmina wskazała, że jest to istotne z punktu widzenia realizacji celów obwodnicy, czyli wyparcia ruchu ciężkiego z centrum Nowej Dęby na jej obrzeża. Proponowany kilometraż skrzyżowania to okolice km 7+600. Samorząd Gminy podkreślił, że przewidzenie tego w koncepcji jest nieodzowne na tym etapie projektowania, gdyż jego brak może utrudnić w przyszłości realizację takiego projektu, jednocześnie zapewnia, że zamierza wybudować drogę gminną publiczną klasy L od granic TSSE Europark - Wisłosan Nowa Dęba do obwodnicy. Gmina Nowa Dęba rozpocznie proces planowania przyszłej drogi, przygotowując w pierwszej kolejności jej koncepcję.
- 3) Samorząd przedstawił stanowisko mieszkańców Tarnowskiej Woli, którzy domagają się, aby obwodnica omijała również ich miejscowość, która obecnie jest podzielona na pół bardzo ruchliwą drogą. Utrudnia to bardzo codzienne funkcjonowanie oraz stwarza poważne zagrożenie bezpieczeństwa dla mieszkańców, a szczególnie dzieci, które uczęszczają do szkoły. Mieszkańcy Gminy Nowa Dęba solidaryzują się z mieszkańcami Huty Komorowskiej prosząc o poparcie wariantu nr 10, który będzie omijał zabudowę mieszkalną i przeniesie ruch poza zabudowania i miejscowość.

Stanowisko projektanta:

*AD. 1 Rozwiązanie proponowane przez samorząd gminy Nowa Dęba, tj. przesunięcie przebiegu wariantu nr 8 i nr 10 bliżej zabudowań Kaczaków, w ten sposób by obwodnica przebiegała w pośredniej odległości pomiędzy zabudowaniami Rozalina i Kaczaków zostało przedstawione na zał. nr 2A – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowany przebieg w ramach akcji informacyjnej II na wysokości miejscowości Rozalin. Projektant przeanalizował możliwość wprowadzenia tej zmiany. Przesunięcie przebiegu obwodnicy w sposób wskazany przez Samorząd w opinii*

*Projektanta powoduje zwiększenie liczby kolizji z linią elektroenergetyczną najwyższych napięć 220 kV relacji Chmielów - Boguchwała. Projektant wstępnie ocenił, że nastąpiłaby konieczność przebudowy minimum 2 przęseł wraz ze słupami. Przebudowa linii elektroenergetycznej najwyższych napięć generuje znaczące koszty. Ostateczny zakres kolizji jest możliwy do określenia tylko i wyłącznie po sporządzeniu projektu budowlanego uzgodnionego z zarządcą sieci tj. Polskimi Sieciami Elektroenergetycznymi.*

***Projektant po analizie stwierdził, że pomimo braku technicznych przeciwwskazań dla tego rozwiązania jego wprowadzenie jest nieuzasadnione ekonomicznie. Projektant nie rekomenduje tego rozwiązania do wprowadzenia do dokumentacji do dalszych prac projektowych.***

*AD. 2 Odnosząc się do propozycji połączenia obwodnicy z planowaną drogą gminną prowadzącą do Tarnobrzskiej Strefy Ekonomicznej Projektant stwierdził, że brak jest przeciwwskazań technicznych dla takiego rozwiązania. Rozwiązanie to zostało przedstawione na zał. nr 2B – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II - połączenie TSSE z obwodnicą. Z uwagi na brak uchwały w sprawie lokalizacji w/w drogi ze strony Gminy Nowa Dęba, usytuowanie oraz parametry skrzyżowania z tą drogą przyjęto orientacyjnie, jako rozwiązanie perspektywiczne.*

***Projektant uznaje przedstawioną argumentację i rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.***

*AD. 3 Wariant 8 i 10 spełnia oczekiwania mieszkańców Tarnowskiej Woli. W tych wariantach przedmiotowa inwestycja stanowi także obwodnicę w/w miejscowości. Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną, której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych ekonomicznych i środowiskowych.*

#### **4.1.2 Gmina Majdan Królewski**

Stosownie do akcji informacyjnej II, która miała miejsce dnia 8.09.2022 r. w Gminnym Ośrodku Kultury w Majdanie Królewskim, dotyczącej „Budowy obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9” – Gmina Majdan Królewski przedstawiła opinię w zakresie wyboru najkorzystniejszego przebiegu obwodnicy na terenie gminy Majdan Królewski w odniesieniu do wariantów 6, 7, 8 i 10. Gmina Majdan Królewski wspiera koncepcję budowy obwodnicy Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego.

- 1) Wariant 6 – początek obwodnicy zlokalizowany jest na DK9 w m. Nowa Dęba na skrzyżowaniu z DP 1114R relacji DK9-Stale i projektowana jest w kierunku zachodnim od DK9. Omija Nową Dębę po stronie zachodniej na terenach leśnych. Na terenie gminy Majdan Królewski zlokalizowana jest na gruntach Huty Komorowskiej, Majdanu Królewskiego z włączeniem do DK9 w Komorowie, gdzie zlokalizowane jest przejście z Kościoła do cmentarza komunalnego. Jest to centrum Komorowa o wzmożonym ruchu pieszych i pojazdów korzystających ze zjazdów i przejścia do cmentarza i kościoła. Z analizy tego wariantu wynika, że spowolnienie i uspokojenie ruchu nastąpi właśnie w centrum Komorowa. Wariant 6 zaburza istniejący układ komunikacyjny w północno - zachodniej części gminy na gruntach Huty Komorowskiej i Majdanu Królewskiego. Z uwagi na trzy skrzyżowania z liniami kolejowymi nr 65 i 71 projektowana droga musi

być prowadzona na nasypach, co wymusza szeroki pas zajęcia gruntów jak i wzmożony hałas z uwagi na wysoko ponad terenem umieszczone jego źródło. Hałas będzie się roznosił w znacznej odległości od obwodnicy. Projektowanie obwodnicy w nasypie będzie również negatywnie wizualnie oddziaływać na okolicę. Przebieg wariantu 6 w części gminy Majdan Królewski jest negatywnie oceniany przez Gminę Majdan Królewski.

- 2) Wariant 7 – początek obwodnicy zlokalizowany jest na DK9 w m. Nowa Dęba, 250 m przed skrzyżowaniem z DP 1114R relacji DK9-Stale i projektowana jest w kierunku zachodnim od DK9. Omija Nową Dębę po stronie zachodniej na terenach leśnych. Na terenie gminy Majdan Królewski zlokalizowana jest na gruntach Huty Komorowskiej i Komorowa z włączeniem do DK9 w Komorowie, w centrum Komorowa, gdzie zlokalizowane jest na DK9 przejście z Kościoła do cmentarza komunalnego. Jest to centrum Komorowa o wzmożonym ruchu pieszych i pojazdów korzystających ze zjazdów i przejścia do cmentarza i Kościoła. Z analizy tego wariantu wynika, że spowolnienie i uspokojenie ruchu nastąpi właśnie w centrum Komorowa. Wariant 7 zaburza istniejący układ komunikacyjny w zachodniej części gminy na gruntach Huty Komorowskiej i Komorowa. Przebieg wariantu 7 w części gminy Majdan Królewski jest negatywnie oceniany przez Gminę Majdan Królewski.
- 3) Wariant 8 – początek obwodnicy zlokalizowany jest na DK9 w m. Jadachy i projektowana jest w kierunku zachodnim od DK9. Omija Rozalin i Nową Dębę po stronie zachodniej na terenach leśnych. Na terenie gminy Majdan Królewski zlokalizowana jest na gruntach Huty Komorowskiej i Komorowa z włączeniem do DK9 w Komorowie, w centrum Komorowa, gdzie zlokalizowane na DK9 przejście z Kościoła do cmentarza komunalnego. Jest to centrum Komorowa o wzmożonym ruchu pieszych i pojazdów korzystających ze zjazdów i przejścia do cmentarza i Kościoła. Z analizy tego wariantu wynika, że spowolnienie i uspokojenie ruchu nastąpi właśnie w centrum Komorowa. Wariant 7 zaburza istniejący układ komunikacyjny w zachodniej części gminy na gruntach Huty Komorowskiej i Komorowa. Przebieg wariantu 8 w części gminy Majdanu Królewskiego jest negatywnie oceniany przez Gminę Majdan Królewski.
- 4) Wariant 10 – początek obwodnicy zlokalizowany jest na DK9 w m. Jadachy i projektowana jest w kierunku zachodnim od DK9. Omija Rozalin i Nową Dębę po stronie zachodniej na terenach leśnych. Na terenie gminy Majdan Królewski zlokalizowana jest na gruntach Komorowa z włączeniem do DK9 w Komorowie. Jest to centrum Komorowa, gdzie na DK9 zlokalizowane jest przejście z Kościoła do cmentarza komunalnego. Jest to miejsce o wzmożonym ruchu pieszych i pojazdów korzystających ze zjazdów i przejścia do cmentarza i Kościoła. Z analizy tego wariantu wynika, że spowolnienie i uspokojenie ruchu nastąpi właśnie w centrum Komorowa. Wariant 10 zaburza istniejący układ komunikacyjny w części istniejącej zabudowy Huty Komorowskiej i centrum Komorowa. Wariant 10 jest najbliższym spełnienia oczekiwań mieszkańców Huty Komorowskiej i Komorowa, jak i gminy Majdan Królewski. Negatywna opinia obwodnicy obejmuje odcinek od km 13+800 zlokalizowany na gruntach planowanej stacji koni oraz pośród istniejącej zabudowy części Huty Komorowskiej odcinając ją od pozostałej części wsi. Powoduje przecięcie istniejących układów komunikacyjnych dróg gminnych. W miejsce przeciętych dróg gminnych proponowane są kilkukilometrowe objazdy do szkoły podstawowej, kościoła, przystanku PKP. Celem wyeliminowania negatywnego wpływu wariantu 10 wskazane jest skorygowanie wariantu poprzez uwzględnienie rozwiązań „10a” lub „10b”.
- 5) Wariant 10a – wnosi korektę przebiegu od około km 13 do włączenia do DK9 poprzez rondo na styku gruntów Majdanu Królewskiego i Komorowa. W tej lokalizacji są również

spełnione promienie łuków 750 m. Na odcinku od 13 km występuje tylko jedna kolizja z drogą powiatową nr 2401R – ze względów estetycznych i praktycznych wskazane zastosowanie rozwiązania tej kolizji jak w wariantcie 8 (ponad obwodnicą). Takie rozwiązanie nie przecina żadnych dróg gminnych na terenie Huty Komorowskiej jak i Komorowa ponadto włączenie obwodnicy do DK9 na gruntach Majdanu Królewskiego skróci długość obwodnicy oraz obniży koszt przebudowy istniejących układów komunikacyjnych (tylko droga powiatowa). Wcześniejsze włączenie obwodnicy do istniejącej DK9 spowoduje, że ruch przy cmentarzu na przejściu będzie już uspokojony i będzie się odbywał na dotychczasowych zasadach.

- 6) Wariant 10 b – wnosi korektę przebiegu od około km 13 do włączenia do DK9 w m. Komorów z zakończeniem włączenia przed skrzyżowaniem z DP 1162R. Wariant ten przebiega przez tereny leśne omijając istniejącą zabudowę Huty Komorowskiej. W tej lokalizacji są również spełnione promienie łuków 750 m. Na odcinku od 13 km występuje tylko jedna kolizja z drogą powiatową nr 2401R – ze względów estetycznych i praktycznych wskazane zastosowania rozwiązania tej kolizji jak w wariantcie 8 (ponad obwodnicą). Od proponowanej lokalizacji ronda ze zjazdem na DK9 i DP2401R do włączenia do DK9 jest odcinek ok. 0,6 km i na tym odcinku już jest wskazane uspokojenie ruchu. Spowoduje to, że ruchu od obecnego zjazdu na DP 1162R w kierunku Rzeszowa ruch przy cmentarzu na przejściu będzie już uspokojony i będzie się odbywał na dotychczasowych zasadach. Takie rozwiązanie nie przecina żadnych dróg gminnych na terenie Huty Komorowskiej jak i Komorowa. Obniży koszt przebudowy istniejących układów komunikacyjnych (tylko droga powiatowa).

Samorząd przedstawił swoje propozycje na załącznikach graficznych w skali 1:25000 oznaczone jako Wariant 10a i Wariant 10b zakreślone w kolorze czerwonym.

Samorząd wskazuje, że Wariant 10, po wprowadzeniu korekt 10a lub 10b, wydaje się być najkorzystniejszy z dotychczasowych proponowanych wariantów.

Stanowisko projektanta:

*AD. 1 Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące negatywnej oceny dla przebiegu wariantu 6 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną, której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych ekonomicznych i środowiskowych. Odnosząc się do poruszanej w piśmie kwestii, że projektowana trasa w wariacie 6 trzykrotnie krzyżuje się z liniami kolejowymi nr 65 i 71, przez co droga musi być poprowadzona w nasypach, co wymusza szeroki pas zajęcia gruntów, jak i wzmożony hałas, Projektant wyjaśnia, że na tym etapie wyznaczono 5 wariantów obwodnicy. Wszystkie warianty zostaną przeanalizowane m. in. pod kątem kosztów oraz konieczności zastosowania ekranów akustycznych. Wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną, w której dokonuje się porównania wszystkich wariantów pod kątem opinii społeczeństwa, aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.*

*AD. 2 Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące negatywnej oceny dla przebiegu wariantu 7 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną, której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych ekonomicznych i środowiskowych.*

*Projektant odnosząc się do zaburzenia istniejącego układu komunikacyjnego w zachodniej części gminy na gruntach Huty Komorowskiej i Komorowa podkreśla, że układ komunikacyjny zmieni się, ale każda działka będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej. Zaprojektowano jezdnie dodatkowe, które zapewnią dojazd do działek, które utracą ten dostęp przy realizacji inwestycji obwodnicy Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego.*

*AD. 3 Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące negatywnej oceny dla przebiegu wariantu 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną, której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych ekonomicznych i środowiskowych. Projektant odnosząc się do zaburzenia istniejącego układu komunikacyjnego w zachodniej części gminy na gruntach Huty Komorowskiej i Komorowa podkreśla, że układ komunikacyjny zmieni się, ale każda działka będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej. Zaprojektowano jezdnie dodatkowe, które zapewnią dojazd do działek, które utracą ten dostęp przy realizacji inwestycji obwodnicy Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego.*

*AD. 4 Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące negatywnej oceny dla przebiegu wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną, której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych ekonomicznych i środowiskowych.*

*Jednocześnie odnosząc się kwestii przecięcia części Huty Komorowskiej powodując kilkukilometrowe objazdy do szkoły podstawowej, kościoła, przystanku PKP Projektant wyjaśnia, że przy zaproponowanych rozwiązaniach rzeczywisty dojazd do centrum Huty Komorowskiej (m.in. szkoły, kościoła) wydłuży się o ok. 750 m, a nie jak wskazuje to Samorząd kilkukilometrowe objazdy. Prawdą jest, że układ komunikacyjny się zmieni i część dróg zostanie zamkniętych, ale żadna działka nie straci dostępu do drogi publicznej.*

*Z uwagi na sprzeciw mieszkańców Projektant rekomenduje zmianę przebiegu wariantu 10, na odcinku 13+800, w miejscu kolizji z planowaną stacją, zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski przedstawiony jako 10b.*

***Biorąc powyższe pod uwagę a także sprzeciw dla wariantu 10 w dotychczasowym przebiegu (końcowy odcinek opracowania) projektant rekomenduje zmienić dotychczasowy przebieg wariantu nr 10 wg propozycji samorządu gminy Majdan Królewski jako 10b.***

*AD. 5 Rozwiązanie proponowane przez samorząd gminy Majdan Królewski zostało przeanalizowane przez projektanta, a także dostosowane do obowiązujących przepisów (m.in. zastosowanie krzywych przejściowych, zastosowanie odpowiedniego kąta skrzyżowania dwóch dróg) i wiedzy technicznej. Przebieg wariantu W10a został zmodyfikowany w taki sposób by spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji. Przebieg wariantu W10a przedstawiono na zał. nr 2C – Plan sytuacyjny wariant 10a – analizowany przebieg w ramach akcji informacyjnej II na wysokości miejscowości Huty Komorowskiej. Projektant zwraca także uwagę, że nieprawdą jest stwierdzenie zawarte w opinii, że przedmiotowe rozwiązanie nie przecina żadnych dróg gminnych na terenie Huty Komorowskiej. W proponowanym przebiegu obwodnica przecina drogę gminną nr DG 104054R (L) Osiczyny – Buda Tuszowska, drogę gminną DG 104101R (D) Obarówka – Budy Tuszowskie, a także drogę gminną nr DG 104062R (L) Huta Komorowska – Bór. Projektant zgadza się z argumentacją, że przy takim rozwiązaniu skróci się długość obwodnicy oraz obniży koszt przebudowy istniejących układów komunikacyjnych, ale zwraca uwagę, że to rozwiązanie jest mniej korzystne z punktu widzenia przyszłych użytkowników obwodnicy i wydłuża*



rzeczywistą drogę przejazdu o ok. 650 m, co może wpłynąć na zmniejszenie atrakcyjności obwodnicy dla kierowców.

**Biorąc powyższe pod uwagę a także sprzeciw dla wariantu 10 w dotychczasowym przebiegu (końcowy odcinek opracowania) projektant rekomenduje ująć przedmiotowe rozwiązanie przedstawione przez samorząd gminy Majdan Królewski do dalszych prac projektowych jako dodatkowy wariant 10a.**

AD. 6 Podobnie jak wariant 10a, rozwiązanie proponowane przez samorząd gminy Majdan Królewski jako wariant 10b zostało przeanalizowane przez projektanta, a także dostosowane do obowiązujących przepisów (m.in. zastosowanie krzywych przejściowych) i wiedzy technicznej. Przebieg wariantu W10b został zmodyfikowany w taki sposób, by spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji. Przebieg wariantu W10b przedstawiono na zał. nr 2D – Plan sytuacyjny wariant 10b – analizowany przebieg w ramach akcji informacyjnej II - na wysokości miejscowości Huty Komorowskiej. Projektant zwraca także uwagę, że nieprawdą jest stwierdzenie zawarte w opinii, że na odcinku od 13 km występuje tylko jedna kolizja z drogą powiatową nr 2401. W proponowanym przebiegu obwodnica od 13 km przecina także dwie drogi gminne, tj. drogę gminną nr DG 104101R (D) Obarówka – Budy Tuszowskie, drogę gminną nr DG 104062R (L) Huta Komorowska – Bór. Projektant zwraca też uwagę na niekonsekwencję wyrażonej opinii. Samorząd gminy Majdan Królewski jako autor negatywnie ocenił projektowane skrzyżowanie w okolicy m. Komorów dla wszystkich proponowanych rozwiązań na Akcji Informacyjnej nr II z uwagi na odległość proponowanego skrzyżowania obwodnicy do cmentarza w Komorowie (dla wariantu nr 6 i 10 jest to odległość około 1 km) i stwierdził, że dla wszystkich wariantów jest to rozwiązanie niekorzystne stwierdzając, że „spowolnienie i uspokojenie ruchu nastąpi właśnie w centrum Komorowa” Jednocześnie w propozycji nowego rozwiązania jako 10 b, gdzie od proponowanego ronda do cmentarza jest odległość 0,6 km wskazuje, że „ruch przy cmentarzu na przejściu będzie już uspokojony i będzie się odbywał na dotychczasowych zasadach”. Są to stwierdzenia wzajemnie się wykluczające.

**Projektant po przeanalizowaniu proponowanego rozwiązania, a także biorąc pod uwagę sprzeciw dla wariantu 10 w dotychczasowym przebiegu (końcowy odcinek opracowania) rekomenduje ująć przedmiotowe rozwiązanie do dalszych prac projektowych jako zmianę przebiegu wariantu 10.**

**Oba rozwiązania W10a i W10b zaproponowane przez samorząd gminy Majdan Królewski zostaną przeanalizowane pod kątem, m. in. analizy ruchu, a także całościowo ujęte w analizie wielokryterialnej. Wprowadzenie korekt proponowanych przez gminę Majdan Królewski do dalszych prac projektowych pozwoli na uniknięcie kolizji z wydanym pozwoleniem na budowę dla inwestycji pn. „Budowa dwóch budynków stajni wraz z przyłączem wodociągowym, zewnętrzną instalacją elektryczną i wodociągową, płyty obornikowej i zbiornika na gnojówkę na dz. nr ewid. 1221/1, 1221/2, 1219, 1220/2, 1234 w Hucie Komorowskiej”. Podsumowując projektant rekomenduje wprowadzenie rozwiązania 10b jako modyfikację dotychczasowego wariantu 10.**

#### **4.1.3 Gmina Baranów Sandomierski**

Samorząd Gminy Baranów Sandomierski za najkorzystniejszy uznał wariant nr 10 budowy obwodnicy Nowej Dęby. Zgłosił do przedstawionej propozycji następujące wnioski i uwagi:

- 1) Należy zaprojektować zjazd do miasta Nowa Dęba i tym samym strefy przemysłowej. Sugerowana lokalizacja zjazdu na wysokości zakładów przemysłowych „Dezamet” w Nowej Dębie. Brak zjazdu w znaczący sposób ograniczy możliwość korzystania z obwodnicy przez mieszkańców Nowej Dęby, chcących wyjechać w kierunku Warszawy

i Rzeszowa, jak również wykluczy jej wykorzystanie przez mieszkańców sąsiednich miejscowości chcących dojechać do Nowej Dęby, którzy będą zmuszeni korzystać z dotychczasowego układu drogowego. Wprowadzenie zjazdu w znaczący sposób zwiększy funkcjonalność i ilość użytkowników projektowanej drogi.

- 2) Ponieważ projektowana droga ma za zadanie przede wszystkim przejąć ruch z drogi krajowej nr 9, na odcinku biegnącym przez gęsto zabudowane obszary miejscowości powiatu Tarnobrzskiego i Kolbuszowskiego, w związku z czym biorąc pod uwagę charakter przedmiotowej drogi, należy uznać, że zastosowane rozwiązania projektowe powinny zapewnić płynny i sprawny przejazd tą drogą. Przyjęte aktualnie rozwiązania projektowe dotyczące wykonania skrzyżowań i włączeń dróg podporządkowanych wyłącznie w formie rond, będą w znaczący sposób spowalniać ruch na nowym odcinku drogi DK9 i podnosić koszty przejazdu w szczególności dla licznie poruszających się nią pojazdów ciężarowych. Zauważyć należy, że na 17 km odcinku drogi krajowej biegnącej generalnie poza obszarami zabudowanymi, będzie aż 5 skrzyżowań typu rondo (uwzględniając wnioskowane na wysokości Nowej Dęby), co będzie swoistym ewenementem, jeśli chodzi o tego typu drogi. Samorząd Gminy Baranów Sandomierski zaproponował:
  - a. Rondo w Jadachach, na włączeniu nowego śladu w km 0+350 zamienić na skrzyżowanie skanalizowane, tak jak oddalone o ok. 3,5 km w kierunku północnym skrzyżowanie w ciągu DK9 w miejscowości Chmielów z ul. Strefową. W tym miejscu należy wziąć pod uwagę, że ruch z tego obszaru i obszaru miasta Nowa Dęba w kierunku Tarnobrzega, przebiegał będzie głównie starym śladem DK9 przez Tarnowską Wolę i drogą powiatową DP1110R przez miejscowość Chmielów;
  - b. Skrzyżowania z drogą powiatową DP1117R w km 4+800 oraz drogą wojewódzką DW872 w km 11+600, jak również rondo w Komorowie w km 16+950 zaprojektować jako skrzyżowanie dwupoziomowe, jak np. skrzyżowanie DK9 z DW869 w Rudnej Małej. W przypadku włączenia obwodnicy do DK9 w miejscowości Komorów, szacunkowa analiza kosztów wskazuje, że ze względu na skomplikowanie projektowanego układu komunikacyjnego w obrębie włączenia i wynikający z tego zakres koniecznych do wykonania prac, proponowane rozwiązanie będzie porównywalne kosztowo i z całą pewnością funkcjonalniejsze.

Stanowisko projektanta:

*AD. 1 Odnosząc się do propozycji połączenia obwodnicy z planowaną drogą gminną prowadzącą do Tarnobrzskiej Strefy Ekonomicznej Projektant stwierdza, że brak jest przeciwwskazań technicznych dla takiego rozwiązania. Rozwiązanie to zostało przedstawione na zał. nr 2B – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II - połączenie TSSE z obwodnicą.*

***Projektant uznaje przedstawioną argumentację i rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.***

*AD. 2a Aktualnie trwają prace nad zmianą wszystkich rond zwykłych na ronda turbinowe na wszystkich proponowanych wariantach obwodnicy. Nie mniej jednak projektant zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań wariantowych skrzyżowań, które będą analizowane pod kątem ruchowym m.in. wykonane zostaną analizy przepustowości. Projektant zwraca też uwagę na fakt, że skrzyżowanie, które zostało przytoczone za przykład jest skrzyżowaniem skanalizowanym, ale droga*

*krajowa w tym miejscu jest jednojezdniowa, a w przypadku obwodnicy Nowej Dęby zakładamy na tym etapie układ dwujezdniowy.*

***Na tym etapie nie wprowadza się zmian do dokumentacji projektowej.***

*AD. 2b Jak wskazano wyżej w odniesieniu do punktu 2a aktualnie trwają prace nad zmianą wszystkich rond zwykłych na rondo turbinowe na wszystkich proponowanych wariantach obwodnicy. Nie mniej jednak projektant zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań wariantowych skrzyżowań, które będą analizowane pod kątem ruchowym m.in. wykonane zostaną analizy przepustowości. Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, że decyzja o wyborze rodzaju skrzyżowania nie została jeszcze podjęta. Jeśli analizy wykażą, że rondo turbinowe zapewnia odpowiedni poziom swobody ruchu to nie ma uzasadnienia dla budowy węzłów. Wykonana szacunkowa analiza kosztów nie została udostępniona w formularzu opinii, więc projektant nie może się odnieść do stwierdzenia, że włączenie w miejscowości Komorów będzie porównywalne kosztowo dla skrzyżowania typu rondo oraz węzła. Zostanie to jednak zweryfikowane na dalszym etapie prac projektowych. Z całą pewnością jednak można stwierdzić, że koszty realizacji węzła są znacznie wyższe niż skrzyżowania typu rondo.*

***Na tym etapie nie wprowadza się zmian do dokumentacji projektowej.***

## **4.2 Stowarzyszenia oraz inne organizacje nie samorządowe**

### **4.2.1 Mieszkańcy Huty Komorowskiej**

W ramach Akcji Informacyjnej II została wysłana petycja sprzeciwiająca się budowie obwodnicy w ciągu drogi krajowej DK9 w wariantcie 10 przebiegającym przez Hutę Komorowską.

Mieszkańcy wsi Huty Komorowskiej obrębów Obarówki i Boru stanowczo protestują przeciwko zaprojektowanemu wariantowi nr 10 przebiegu obwodnicy, a także apelują o przesunięcie przebiegu wariantu w kierunku zachodnim na teren Lasów Państwowych. Jednocześnie wskazują, że planowana obwodnica w wariantcie 10 będzie naruszać spokój i ciszę w tym miejscu, zakłócając tym życie codzienne mieszkańców Huty Komorowskiej obrębów Obarówki i Boru poprzez bezpośrednie sąsiedztwo z hałaśliwą drogą.

Stanowisko projektanta:

*Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące negatywnej oceny dla przebiegu wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną, której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych ekonomicznych i środowiskowych. Ostateczny wybór wariantu przeznaczanego do realizacji nastąpi na etapie uzyskiwania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzję w tym zakresie podejmie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Inwestycja liniowa zawsze wiąże się z protestami społeczeństwa i jest to jak najbardziej zrozumiałe. Budowa nowej drogi powoduje zmniejszenie powstania hałasu dla porównywalnego natężenia ruchu w stosunku do istniejącej DK9 z uwagi na to, że nowa nawierzchnia asfaltowa musi spełniać określone parametry, jest pozbawiona ubytków i uszkodzeń, które bardzo zwiększają generowany hałas przez pojazdy. Wykonawca dokumentacji projektowej jest zobowiązany do wykonania analizy akustycznej i ujęcie w dokumentacji projektowej ekranów akustycznych. W raporcie z poprzedniej Akcji Informacyjnej nr I podkreślaliśmy też fakt,*

*że mieszkańcy, których zabudowania znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9, są od wielu lat narażeni na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba i Majdanu Królewskiego uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Biorąc pod uwagę sprzeciw dla wariantu 10 prezentowanego na Akcji Informacyjnej nr II projektant proponuje zmianę przebiegu wariantu 10 w sposób zaproponowany przez samorząd gminy Majdan Królewski wg pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu.*

***Projektant rekomenduje odcinkową zmianę przebiegu wariantu 10 zgodnie z rozwiązaniem proponowanym przez samorząd gminy Majdan Królewski wg pkt. 4.1.2 6) do dalszych prac projektowych.***

### **4.3 Pozostałe zainteresowane strony**

W ramach Akcji Informacyjnej II wszystkie zainteresowane strony miały możliwość wyrażenia swojej opinii na temat proponowanych wariantów, a także zgłoszenie uwag i wniosków co do przebiegu obwodnicy. Formularze opinii zostały przesłane pocztą w wersji papierowej oraz pocztą elektroniczną w wersji elektronicznej.

Łącznie wpłynęło 243 opinii, z czego jedna w postaci zbiorczej petycji mieszkańców Huty Komorowskiej obrębu Boru i Obarówki. Przy czym, jeśli w formularzu opinii były podpisy dwóch lub więcej osób, to w ogólnym podsumowaniu jest liczony odpowiednio jako dwa lub więcej głosów. Łącznie wpłynęło 279 głosów. Spośród zebranych formularzy opinii 54 (54 głosy) zakwalifikowano jako nieważne, z uwagi na brak podpisu. Adresatami nadesłanych formularzy opinii są mieszkańcy gmin: Nowa Dęba, Majdan Królewski, Baranów Sandomierski, Katowice, Rzeszów. Formularz opinii od mieszkańca Katowic został uwzględniony z uwagi na własność działki na terenie gminy, na której przebiega inwestycja. Formularz opinii od mieszkańca Rzeszowa został uwzględniony z uwagi na zawodowy związek z gminą Nowa Dęba (urbanistyka). Ostateczna liczba ważnych głosów wynosi 225.

Poniżej w tabeli zestawiono streszczenia formularzy opinii, w których została wypełniona część opisowa wraz ze stanowiskiem projektanta.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Działka	Treść wniosku	Ustosunkowanie się do treści wniosku
0001	Dutkowski Stanisław	2705/2, 2705/3	Mieszkaniec wyraża poparcie dla wariantu 7 wskazując na następujące kwestie: 1) ze względów ekonomicznych 2) ruch tranzytowy na tej drodze (na DK9) nie zwiększy się ze względu na budowę drogi ekspresowej nr 74 i nr 19, które odciążą w przyszłości drogę DK9. Problem podnoszony przez mieszkańców Tarnowskiej Woli jest nad wyraz nieuzasadniony. Teren, przez który przebiega wariant nr 7 nie jest przeznaczony do zabudowy mieszkaniowej 3) Aktualnie trwa rozbudowa zaplecza poligonu wojskowego, bardzo ważnego dla kraju, a dojazd i wyjazd byłby bardzo łatwy.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Ostateczny wybór wariantu przeznaczonego do realizacji nastąpi na etapie uzyskiwania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzję w tym zakresie podejmie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Rzeszowie.</i> <i>Odnosząc się do kwestii rozbudowy zaplecza poligonu wojskowego Projektant informuje, że na każdym etapie prac projektowych materiał projektowy jest opiniowany przez organy wojskowe i w żadnym z pism nie było informacji o rozbudowie zaplecza poligonu wojskowego ani też o poparci dla wariantu 7.</i> <b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0002	Kosiorowska Elżbieta	-	Poparcie dla wariantu 10 pod warunkiem wprowadzenia korekty pozwalającej na ominięcie Huty Komorowskiej.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu.</i> <b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b>
0003	Kosiorowski Krzysztof	521	Poparcie dla wariantu 10 pod warunkiem wprowadzenia korekty pozwalającej na ominięcie Huty Komorowskiej. Obwodnica musi omijać lasem przysiółek "BOR" w Hucie Komorowskiej. Jest tam kilkanaście domów, które będą odcięte. Argument o profilach i łukach przyszłej obwodnicy też można rozwiązać "wpinając" się w "starą" 9-tkę za Komorowem. Jest to raptem 500 m więcej. Argumenty finansowe na brak takiej możliwości też są wątpliwe, bo	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu.</i> <b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b>

			skoro są pieniądze na dwa pasy w jednym kierunku i przejście dla zwierząt nad drogą to bezpieczeństwo i dobro ludzi wydają się też ważne.	
0004	Barnaś Marek	1224	Sprzeciw dla wariantu 10. Mieszkaniec zwraca uwagę, że kupując działkę (nr 1224) kierował się aktualnymi walorami przyrodniczymi i planowanymi inwestycjami innej osoby, sąsiedztwo koni i innych zwierząt gospodarskich i nie chce bliskiego sąsiedztwa z tak ruchliwą drogą jak planowana obwodnica. Mieszkaniec wnioskuję o przesunięcie drogi na linię lasu, tak aby każda ze stron była usatysfakcjonowana. Jednocześnie zaznacza, że działka miała być zagospodarowana przede wszystkim rekreacyjnie, aby mieć swój ką na odpoczynek i regenerację sił.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu.</i></p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0005 0006 0007 0008	Zięba Piotr Zięba Teresa Zięba Władysław Zięba Agnieszka	1294 1294 1294 1294	Strona wskazuje, że najrozsądniejszy i najbardziej optymalny jest wariant 8", przedstawiony przez mieszkańców Huty Komorowskiej, bez jakichkolwiek modyfikacji, dokonanych przez Drosystem w wariantach 8 bis i 10. Mieszkaniec uważa także, że budowa tej obwodnicy według jednego z czterech przedstawionych wariantów, w związku z planowaną budową obwodnicy Kolbuszowej nie ma sensu i należałoby tak zaplanować obwodnicę Nowej Dęby, by kiedyś można było ją połączyć z obwodnicą Kolbuszowej. DK9 jest równie uciążliwa dla mieszkańców Komorowa i Hadykówki, jak dla mieszkańców Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego, którzy w przypadku budowy obwodnicy zyskują spokój i bezpieczeństwo, kosztem mieszkańców Huty Komorowskiej, a mieszkańcy Komorowa i Hadykówki, gdzie na DK9 już teraz dochodzi do bardzo wielu wypadków, zostaną pozostawieni sami sobie.	<p><i>Na etapie akcji informacyjnej nr 1 projektant otrzymał propozycję przebiegu obwodnicy nazwaną jako wariant 8". Plan sytuacyjny z wskreślonym przebiegiem przesłany został przez Urząd Gminy w Majdanie Królewskim. W/w załącznik graficzny stanowił podstawę dla opracowania przez projektanta wariantu nr 8bis - aktualnie w dokumentacji oznaczonego jako wariant 10. Propozycja mieszkańców dla wariantu 8 bis zmieniała przebieg wariantu nr 8 na odc. od km ok 7+00 do km ok. 16+00. Na odc. do km. ok. 12+500 udało się wprowadzić wariant zgodnie z uwagami mieszkańców. Analizując wskazany przez Gminę Majdan Królewski przebieg na dalszym odcinku stwierdzono, że ścisłe odwzorowanie propozycji Gminy/mieszkańców powoduje wygenerowanie bardzo niekorzystnego przebiegu drogi, z nienaturalnym wygięciem trasy (kąt zwrotu trasy 95 stopni) o łuku poziomym R=400 m. Dla powyższych, skrajnych parametrów należałoby wprowadzić przechyłkę na łuku 7%. Wprowadzenie łuku o mniejszej krzywiznie, wskazane pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, spowodowałoby wyburzenia budynków w Komorowie nr 254B, 255, 256 przy drodze powiatowej 2401R. Projektant ma na celu m.in. znalezienie takiego przebiegu trasy, aby spełniał on zakładane parametry ruchowe jako obwodnica i był jak najbardziej bezpieczny dla ruchu drogowego przyszłych użytkowników drogi. Proponowany przez mieszkańców na tym odcinku przebieg zdaniem</i></p>

				<p>Projektanta nie spełniał tych kryteriów. Dlatego też w tym miejscu trasa została skorygowana. Powyższa korekta nie powodowała wyburzeń. Odnosząc się do propozycji wydłużenia obwodnicy za miejscowość Komorów informujemy, że aktualnie zaproponowane warianty zostały zaprojektowane zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla przedmiotowej inwestycji. Zakres wariantów obwodnicy Nowej Dęby wynika z zatwierdzonego przez Ministerstwo Programu Inwestycji i w jego ramach nie ma możliwości wydłużenia obwodnicy Nowej Dęby do połączenia z obwodnicą Kolbuszowej. W przypadku otrzymania z Ministerstwa zgody na wydłużenie obwodnicy Nowej Dęby do obwodnicy Kolbuszowej oddział GDDKiA będzie zobowiązany realizować takie zadanie.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0009	Flis Władysław	759	<p>Poparcie dla wariantu 10. Mieszkaniec wskazuje, że w tym wariantcie obwodnica omija miejscowości: Majdan Królewski, Nowa Dęba, Tarnowska Wola. Istniejący ruch ciężarowy jest niebezpieczny dla mieszkańców. Obwodnica w tym wariantcie wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo na osiedlu Nowa Dęba, aktualnie brak chodników na długości ok. 800 m.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0010	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla budowy obwodnicy Nowej Dęby według wariantu 6, 7, 8. Przeprowadzenie inwestycji według jednego z ww. wariantów spowoduje, że obwodnica podzieli zabudowę mieszkaniową miejscowości Huta Komorowska na dwie części łącznie z istniejącą komunikacją drogową. Mieszkańcy Huty Komorowskiej będą mieć utrudniony dojazd do szkoły czy kościoła. Zdaniem mieszkańca inwestycja spowoduje także zwiększone ryzyko przejścia przez skrzyżowanie drogi krajowej z drogą wojewódzką. Szczególnie narażone będą dzieci oraz osoby starsze. Obwodnica w tych wariantach spowoduje natężenie ruchu na terenie Huty Komorowskiej</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p>Odnosząc się do kwestii utrudnionego dojazdu do wskazanych we wniosku miejsc Projektant wyjaśnia, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg,</p>

			<p>poprzez zjazd części pojazdów na drogę wojewódzką w kierunku Baranowa Sandomierskiego lub Niska i Stalowej Woli. Ponadto budowa obwodnicy w wariantach 6, 7 i 8 będzie się wiązała z wprowadzeniem do centrum miejscowości wzmożonego hałasu i zanieczyszczeń praktycznie we wszystkich kierunkach Huty Komorowskiej. Bardzo dużo mieszkańców straci swoje działki bądź zostaną one podzielone. Jeśli obwodnica Nowej Dęby miałaby powstać to jedynie wg wariantu 10.</p>	<p><i>jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej. W wariantach 6 i 7 skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr DW 872 (Z) z projektowaną obwodnicą przewidziano jako węzeł typu WC. Jednocześnie na połączeniu łącznicy tego węzła z drogą wojewódzką zaproponowano rondo. W wariantach 7 i 8 na skrzyżowaniu projektowanej obwodnicy z drogą wojewódzką zaproponowano rondo turbinowe. Skrzyżowanie typu rondo to jedno z bezpieczniejszych rozwiązań, zarówno z punktu widzenia pieszych, jak i pojazdów. Pojazdy poruszające się zarówno drogą wojewódzką oraz projektowaną obwodnicą będą musiały zredukować prędkość, żeby przejechać skrzyżowanie.</i></p> <p><i>Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</i></p> <p><i>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez</i></p>
--	--	--	--	---



				<p>mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody żywej i nieożywionej.</p> <p>Odnosząc się do kwestii, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone, należy zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2022 Nr 80 poz. 176). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, o które oparto projektowanie wariantów trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane (maksymalne oddalenie projektowanej drogi od zabudowy).</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0011	Gil Franciszek	1048, 1043	Sprzeciw dla wariantów 6, 7, 8 oraz poparcie dla wariantu nr 10. Mieszkaniec wskazuje, że warianty 6, 7 i 8 nie odpowiadają na żadną potrzebę mieszkańców H. Komorowskiej, a wręcz generują nowe problemy. Warianty te dzielą w dużej części miejscowość utrudniając	<p>Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wyjaśnia, że w wariantach 6, 7, 8 zaproponowano rozwiązania zapewniające skomunikowanie terenów po obu stronach obwodnicy poprzez projektowane wiadukty drogowe (poprowadzone nad lub pod obwodnicą), a także poprzez skrzyżowanie obwodnicy z drogą wojewódzką nr 872. W projekcie przewidziano także jezdnie</p>

			komunikację, jednocześnie wskazuje, że wariant 10 jest najmniej kolizyjnym wariantem. Podkreśla, że mieszkańcy Huty Komorowskiej nie potrzebują obwodnicy, a jeśli miałyby być realizowana to według wariantu 10.	<p><i>dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej. Dodatkowo Projektant informuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony. Jednocześnie Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu 10 oraz sprzeciwu dla wariantu 6, 7 i 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0012 0013	Wilk Agnieszka Wilk Łukasz	96/2, 95/2, 89/15 96/2, 95/2, 89/15	Sprzeciw dla wariantu 6 i poparcie dla wariantu 10. Autorzy opinii wskazują, że obwodnica w wariantie 6 przebiega 70 m od ich domu, jednocześnie wskazując, że kupując działkę i budując na niej dom licząc na ciszę i spokój. Ponadto z uwagi na alergię syna obawiają się dodatkowego zapylenia środowiska i emisję spalin. Ponadto hałas z drogi i spaliny spowodują dewastację środowiska. Podkreślają, że mieszkańcy Huty Komorowskiej nie potrzebują obwodnicy, a jeśli miałyby być realizowana to według wariantu 10.	<p><i>Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie informuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony. Jednocześnie Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu 10 oraz sprzeciwu dla wariantu 6 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><i>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez</i></p>

				<p>mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obowiązuje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0014	Pyryt Dominika	256/1	<p>Sprzeciw dla wariantów 6, 7, 8 oraz poparcie dla wariantu 10. Mieszkanca uważa, że wariant 10 jest najkorzystniejszy dla wsi Huty Komorowska. Zwracają uwagi, że wariant 10, który przebiega wzdłuż lasu nie dzieli wsi Huta Komorowska na dwie części. Sprzeciw dla wariantów 6, 7, 8, ponieważ warianty te utrudniają życie mieszkańcom. Budowa obwodnicy według tych wariantów spowoduje podzielenie wsi na dwie części. Komunikacja będzie utrudniona. Wprowadzając zwiększony ruch ucierpi na tym środowisko, przyroda i mieszkańcy.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla wariantu 10 oraz sprzeciwu dla wariantu 6, 7 i 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Projektant wskazuje także, że w wariantach 6, 7, 8 zaproponowano rozwiązania zapewniające skomunikowanie terenów po obu stronach obwodnicy poprzez projektowane wiadukty drogowe (poprowadzone nad lub pod obwodnicą), a także poprzez skrzyżowanie obwodnicy z drogą wojewódzką nr 872. W projekcie przewidziano także jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej.</p> <p>Ponadto odnosząc się do kwestii, że zwiększony ruch wpłynie negatywnie na środowisko, przyrodę i mieszkańców informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących</p>

				<p>zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliuguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliuguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0015	Pyryt Tomasz	256/1	<p>Sprzeciw dla wariantu 6, 7, 8 oraz poparcie dla wariantu 10. Warianty te zaburzają spokój, ciszę oraz otaczającą przyrodę. Wymienione warianty utrudnią funkcjonowanie mieszkańców Huty Komorowskiej, poprzez podzielenie wsi. Z uwagi na natężony ruch drogowy zwiększy się ryzyko niebezpieczeństwa dojazdu dzieci do szkoły. Ponad to budowa obwodnicy w wariantach 6, 7, 8 będzie się wiązała z wprowadzeniem do centrum miejscowości wzmoczonego hałasu i zanieczyszczeń. Mieszkaniec uważa, że wariant nr 10 jest najmniej szkodliwym i kolizyjnym wariantem.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla wariantu 10 oraz sprzeciwu dla wariantu 6, 7 i 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynikiem, oprócz głosu władz samorządowych, zależny jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu</p>

				<p>informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliuguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliuguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p>Projektant wskazuje także, że w wariantach 6, 7, 8 zaproponowano rozwiązania zapewniające skomunikowanie terenów po obu stronach obwodnicy poprzez projektowane wiadukty drogowe (poprowadzone nad lub pod obwodnicą), a także poprzez skrzyżowanie obwodnicy z drogą wojewódzką nr 872. W projekcie przewidziano także jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0016	Kolb Barbara	256/3	<p>Sprzeciw dla wariantów 6, 7, 8 i poparcie dla wariantu 10. Obecne warianty 6, 7, 8 nie odpowiadają na żadną potrzebę mieszkańców H. Komorowskiej, a wręcz generują nowe problemy. Warianty te dzielą w dużej części miejscowość Huta Komorowska na kawałki, utrudniając dotychczasową komunikację, wiele dróg będzie</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla wariantu 10 oraz sprzeciwu dla wariantu 6, 7 i 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p>

			<p>zamkniętych - budowa nowych w zamian nie ułatwi wcale komunikacji. Proponowane warianty zlokalizowane są bardzo blisko zabudowy mniej niż 100 m, utrudni to mieszkańcom dotychczasowe funkcjonowanie i normalne życie. Do tej pory Huta Komorowska była miejscem cichym, gdzie można było wybudować dom w zaciszu. Budowa obwodnicy negatywnie wpłynie na zdrowie mieszkańców, powodując dodatkowe zapylenie środowiska i emisję spalin obok zamieszkałych wzdłuż trasy mieszkańców. Ponadto hałas z drogi i spaliny spowodują dewastację środowiska. Wariant 10 jest również najmniej kolizyjnym wariantem co do zabudowań i gospodarstw.</p> <p>Mieszkancka podkreśla, że mieszkańcy Huty Komorowskiej nie potrzebują obwodnicy, a jeśli miałyby być realizowana to według wariantu 10.</p>	<p><i>Projektant wskazuje także, że w wariantach 6, 7, 8 zaproponowano rozwiązania zapewniające skomunikowanie terenów po obu stronach obwodnicy poprzez projektowane wiadukty drogowe (poprowadzone nad lub pod obwodnicą), a także poprzez skrzyżowanie obwodnicy z drogą wojewódzką nr 872. W projekcie przewidziano także jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej.</i></p> <p><i>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obowiązuje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obowiązuje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
--	--	--	--	--

0017	Wydro Rafał	427/4, 429	<p>Sprzeciw dla wariantów 6, 7, 8 i poparcie dla wariantu 10. Strona wskazuje, że budowa obwodnicy i dróg szybkiego ruchu jest potrzebna, ale nie kosztem mieszkańców Huty Komorowskiej. Jednocześnie wskazuje, że pomimo zapewnień Biura projektowego i GDDKiA nie jest przekonany, czy po wybudowaniu obwodnicy będzie bezpieczniej i wygodniej dla mieszkańców Huty Komorowskiej. Podkreśla też, że w dokumentacji projektowanych jest wiele przejść dla zwierząt, a wiele dotychczasowych dróg w Hucie Komorowskiej zostanie zamkniętych. W opinii jest także zapytanie czy jeśli podczas budowy obwodnicy istniejące drogi zostaną uszkodzone to czy zostaną odbudowane/naprawione. Wskazuje, że warianty 6, 7, 8: dzielą Hutę, usuwają ciszę i spokój panujący do tej pory w Hucie, a także tworzą to samo co teraz mają mieszkańcy miejscowości Nowa Dęba, Majdan Królewski, Tarnowska Wola, w efekcie czego w tych miejscowościach nastąpi uspokojenie, a na terenie Huty Komorowskiej wzrośnie hałas, zanieczyszczenie środowiska, trudności z dojazdami. Strona opowiada się za wariantem 10, który jest najkorzystniejszy dla mieszkańców Huty. Podkreśla także, że w 2021 r. wszystkie warianty miały mieć jedną jezdnię dwa pasy, w 2022 r. te warianty urosły do dwóch jezdni i czterech pasów. W ocenie opiniodawcy priorytetem powinna być ochrona ludzi i ich domów a nie lasów, ponieważ wycięte lasy można odnowić w innym miejscu.</p>	<p><i>Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony.</i></p> <p><i>Odnosząc się do pytania dotyczącego zniszczenia istniejących dróg przy budowie obwodnicy Projektant informuje, że przyszły Wykonawca robót będzie zobowiązany przez GDDKiA do przywrócenia terenu przyległego do inwestycji do stanu pierwotnego wraz z naprawą szkód powstałych w trakcie budowy.</i></p> <p><i>W nawiązaniu do stwierdzenia, że warianty 6, 7, 8 tworzą to samo co teraz mają mieszkańcy miejscowości Nowa Dęba, Majdan Królewski, Tarnowska Wola z uwagi na wzrost hałasu, zanieczyszczenia środowiska oraz trudności z dojazdami zwracamy jednak uwagę na fakt, że przy istniejącej ścisłej zabudowie na terenie m. Nowa Dęba i Majdanu Królewskiego brak jest możliwości zastosowania środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą czy też ograniczenie dostępności drogi poprzez bezpośrednie zjazdy i wybudowanie jezdni dodatkowych wzdłuż istniejącego odcinka DK9.</i></p> <p><i>Projektant potwierdza, że na poprzednim etapie dokumentacji projektowej tj. Studium Korytarzowe zakładano przekrój jednojezdniowy. Wyjaśnia jednak, że po wykonaniu Analizy i Prognozy Ruchu, na podstawie prognozowanego wzrostu ruchu na obwodnicy Nowej Dęby, przyjęto do dalszych prac projektowych przekrój dwujezdniowy, po dwa pasy w każdym kierunku. Dla takiego też przekroju planowane jest złożenie wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor dopuszcza jednak możliwość etapowania budowy obwodnicy Nowej Dęby – w pierwszej kolejności wykonana byłaby jedna jezdnia, a później dobudowana byłaby druga jezdnia. Decyzja w tej kwestii nie została jeszcze podjęta.</i></p> <p><i>Jednocześnie Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu 10 oraz sprzeciwu dla wariantu 6, 7 i 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych,</i></p>
------	-------------	------------	--	--

				<p>zależny jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0018	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla budowy obwodnicy w wariantach 6, 7 i 8. Mieszkaniec wskazuje, że inwestycja przeprowadzona według jednego z tych wariantów spowoduje podział zabudowy mieszkaniowej miejscowości Huta Komorowska. Podział spowoduje trudności z dojazdem do szkoły czy kościoła. Najbardziej ucierpią dzieci i osoby starsze, gdyż będzie się to wiązało z przekroczeniem drogi krajowej i drogi wojewódzkiej. Bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub ulegną podzieleniu.</p>	<p><i>Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie Projektant ma świadomość, że przedmiotowa inwestycja zmieni układ dotychczasowej komunikacji. Dodatkowo Projektant informuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony. Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej. Odnosząc się do kwestii, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone należy zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2022 Nr 80 poz. 176). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane (maksymalne oddalenie projektowanej drogi od zabudowy).</i></p>



				<b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0019	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Sprzeciw dla wariantu 6, 7, 8 oraz wybór wariantu 10 jako najmniej niekorzystny. Strona zwraca uwagę, że budując dom wybrał Hutę Komorowską, ponieważ oczekiwał ciszy i spokoju. W ocenie mieszkańca warianty 6, 7, 8 dzielą miejscowość i dewastują środowisko, jednocześnie narażając mieszkańców na hałas i wdychanie spalin.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><i>Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą.</i></p> <p><i>Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</i></p> <p><i>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliuguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm</i></p>

				<p>wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p>Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0020	Rozmus Artur	354	<p>Poparcie dla wariantu 10. Mieszkaniec podkreśla, że Huta Komorowska od zawsze była cichą i spokojną miejscowością w wiejskim klimacie i mieszkańcy chcą by tak zostało. Na tę chwilę jest już wzmożony ruch w kierunku miejscowości Durdy (terminal przeładunkowy) głównie samochodów ciężarowych.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0021	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla wariantu 10. Składający opinię jest właścicielem działki oraz mieszka w bliskim sąsiedztwie. Podkreśla także, że posiada małe dziecko. Z uwagi na bardzo bliskie sąsiedztwo z planowaną trasą uważa, że zagrazi to bezpieczeństwu jego oraz jego bliskich, zaburzy ciszę i spokój tam panujący. Proponuje całkowite przesunięcie obwodnicy na ścianę Lasów Państwowych,</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>

			którego właścicielem jest Skarb Państwa, dzięki czemu nie będzie konieczne wykupienie gruntów od osób prywatnych a pas drzew uchroni przed nadmiernym hałasem.	
0022	Kodyra Andrzej	1229, 1245, 1253	Sprzeciw dla przebiegu wariantu 10 na wysokości Huty Komorowskiej. Mieszkaniec wnioskuje o przesunięcie przebiegu wariantu w kierunku Lasów Państwowych. Wyjaśnia, że kupił wymienione działki nr 1229, 1245, 1253 z przeznaczeniem na prowadzenie działalności pszczelarstwa, którym od lat się zajmuje i jest to jedno z głównych źródeł dochodu w jego gospodarstwie. Stoi na stanowisku, że budując obwodnicę w tak bliskiej odległości zostanie zniszczone środowisko, a co za tym idzie jego dorobek.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu.</i></p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0024	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu 10. Wariant 10 omija zabudowę wsi Huta Komorowska i powoduje zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców, a szczególnie dzieci uczęszczających do szkoły. Obwodnica w wariantach 6, 7, 8 powodowała by przecinanie naszej miejscowości na pół, a co za tym idzie wpuszczenie całego ruchu tranzytowego między zabudowę mieszkalną.	<p><i>Strona wskazuje, że w wariantach 6, 7 i 8 ruch tranzytowy zostanie poprowadzony między zabudową mieszkalną. Projektant wskazuje jednak, że zabudowa Huty Komorowskiej jest rozproszona i brak jest możliwości takiego poprowadzenia trasy, w ramach powyższych wariantów, żeby odsunąć się od wszystkich zabudowań mieszkalnych na odległość zadawalającą dla wszystkich mieszkańców. Należy także pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Należy zauważyć, że przy wyznaczeniu nowego przebiegu każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny</i></p>

				<p>poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku).</p> <p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla przebiegu wariantu 10 oraz sprzeciwu dla wariantów 6, 7 i 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0025	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu nr 10. Jest on najmniej kolizyjnym wariantem co do zabudowań mieszkalnych i gospodarstw. Obecne warianty 6, 7, 8 nie odpowiadają na żadną potrzebę mieszkańców, a wręcz generują dużo nowych problemów. Zdaniem mieszkańca warianty 6, 7 i 8 dzielą Hutę Komorowską, utrudniają komunikację, zamykają wiele istniejących dróg. Mieszkaniec wskazuje, że rok temu planowana obwodnica miała mieć dwie jezdnie po jednym pasie - dziś to są już dwie jezdnie po dwa pasy. Będzie duże natężenie ruchu w naszej miejscowości, hałas i spaliny, co bardzo uprzykrzy życie i normalne funkcjonowanie. Jeżeli budowa obwodnicy Nowej Dęby (i Majdanu Królewskiego przy okazji) to nie kosztem Huty Komorowskiej. Podkreśla, że wariant 10 jako jedyny w dużej mierze omija bezpośrednio zabudowę mieszkalną.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p>Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej.</p> <p>Projektant potwierdza, że na poprzednim etapie dokumentacji projektowej tj. Studium Korytarzowe zakładano przekrój jednojezdniowy. Wyjaśnia jednak, że po wykonaniu Analizy i Prognozy Ruchu, na podstawie prognozowanego wzrostu ruchu na obwodnicy Nowej Dęby, przyjęto do dalszych prac projektowych przekrój dwujezdniowy, po dwa pasy w każdym kierunku. Dla takiego też przekroju planowane jest złożenie wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor dopuszcza jednak możliwość etapowania budowy obwodnicy Nowej Dęby – w pierwszej kolejności wykonana byłaby jedna jezdnia,</p>

a później dobudowana byłaby druga jezdnia. Decyzja w tej kwestii nie została jeszcze podjęta.

Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliuguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliuguje

				<p>zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0026	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantu 6, 7 i 8. Warianty 6, 7, 8 w żadnym stopniu nie odpowiadają potrzebom mieszkańców, a wręcz stwarzają dużo problemów. Warianty te dzielą Hutę Komorowską, utrudniają komunikację, zamykają wiele istniejących dróg. Zlokalizowane są bardzo blisko zabudowy mieszkalnej. Warianty 6, 7, 8 utrudniają mieszkańcom dotychczasowe funkcjonowanie i normalne życie. Ponadto hałas i spaliny i duże natężenie ruchu negatywnie wpłyną na zdrowie mieszkańców. Mieszkaniec uważa, że budowa obwodnicy N. Dęby i M. Królewskiego nie powinna być realizowana kosztem miejscowości - Huty Komorowskiej, jak jest w wariantach 6, 7, 8. Wskazuje, że Huta Komorowska nie potrzebuje przedmiotowej inwestycji, a jeżeli jej realizacja jest nieunikniona to powinna nastąpić według wariantu 10, który jest najmniej kolizyjnym co do zabudowań mieszkalnych.</p>	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i oblige do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych,</i></p>

				<p>oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p>Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0027	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantu 6, 7, i 8. Obecne warianty 6, 7, 8 dzielą Hutę Komorowską utrudniając komunikację, dotychczasowe funkcjonowanie i normalne życie mieszkańcom. Wiele dróg zostanie zamkniętych, a budowa nowych w zamian wcale nie rozwiąże problemu. Mieszkaniec wskazuje, że budowa obwodnicy N. Dęby nie powinna być realizowana kosztem spokojnej i cichej miejscowości, tak jak w wariantach 6, 7, 8, które zlokalizowane są bardzo blisko (mniej niż 100 m)</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynikiem, oprócz głosu władz samorządowych, zależny jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p>Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas,</p>

			<p>zabudowy mieszkalnej i gospodarstw. Jedyne wariant 10 jest dopuszczalny, ponieważ jest najmniej kolizyjnym wariantem co do zabudowań mieszkalnych i w dużej mierze omija spokojną do życia Hutę Komorowską. Opiniodawca podkreśla, że na wcześniejszym etapie mowa była o dwóch jezdniach po jednym pasie ruchu. Na dzień dzisiejszy to są już cztery pasy ruchu! Warianty 6, 7, 8 dzieląc Hutę Komorowską będą bardzo uciążliwe i niebezpieczne, szczególnie dla dzieci w dotarciu do szkoły, dla osób starszych, jak i dla wszystkich pozostałych mieszkańców.</p>	<p><i>zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</i></p> <p><i>Projektant potwierdza, że na poprzednim etapie dokumentacji projektowej tj. Studium Korytarzowe zakładano przekrój jednojezdniowy. Wyjaśnia jednak, że po wykonaniu Analizy i Prognozy Ruchu, na podstawie prognozowanego wzrostu ruchu na obwodnicy Nowej Dęby, przyjęto do dalszych prac projektowych przekrój dwujezdniowy, po dwa pasy w każdym kierunku. Dla takiego też przekroju planowane jest złożenie wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor dopuszcza jednak możliwość etapowania budowy obwodnicy Nowej Dęby – w pierwszej kolejności wykonana byłaby jedna jezdnia, a później dobudowana byłaby druga jezdnia. Decyzja w tej kwestii nie została jeszcze podjęta.</i></p> <p><i>Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0028	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Mieszkaniec podkreśla, że jedynie wariant 10 w znacznym stopniu omija miejscowość i najmniej koliduje z zabudową mieszkalną Huty Komorowskiej. Pozostałe</p>	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii</i></p>



			<p>warianty dzielą Hutę Komorowską przebiegają w bezpośredniej zabudowie mieszkalnej mniej niż 100 m od zabudowań. Budowa obwodnicy Nowej Dęby nie powinna być realizowana kosztem cichej, spokojnej i bezpiecznej miejscowości. A tak będzie w wariantach 6, 7, 8, które są niedopuszczalne. Duży hałas w pobliżu zabudowań, spaliny i czteropasmowa jezdnia przez środek Huty będą bardzo uciążliwe i niebezpieczne w codziennym funkcjonowaniu naszej społeczności.</p>	<p>społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><i>Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</i></p> <p><i>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i oblige do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic oblige</i></p>
--	--	--	--	--

				<p>zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, Udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0029	Filipska Maria	1265, 1266/2	<p>Sprzeciw dla wszystkich wariantów. Autorka opinii wskazuje, że przez 50 lat mieszkała w Rzeszowie. Po 2 latach poszukiwań kupiła działkę na cele budowlane w Hucie Komorowskiej. Podkreśla, że z chwilą budowy obwodnicy marzenie o zamieszkaniu w cichym i spokojnym miejscu stanie się nierealne. Zainteresowana wskazuje, że żaden z przedstawionych wariantów, tj. 6, 7, 8, 10 nie jest akceptowalny, ponieważ są za blisko jej działki, a jedyna droga dojazdowa zostanie odcięta i nie będzie możliwości dojazdu do Majdanu Królewskiego, w którym są wszystkie niezbędne do życia placówki (urząd gminy, przychodnia, poczta, bank, kościół, sklepy itd.)</p>	<p><i>Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony. Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej z obwodnicą zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej i nie będzie takiej sytuacji, że jakkolwiek działka zostanie odcięta od sieci dróg publicznych. W wariantcie 10 dostęp do działki nr 1265 i 1266/2 zaplanowano jak dotychczas poprzez drogę 104062R Huta Komorowska – Bór, następnie poprzez projektowaną jezdnię dodatkową i dalej poprzez drogę powiatową nr DP 2401R (Z). Z analizy wynika, że takie rozwiązanie wydłuży aktualną drogę z przedmiotowych działek do Majdanu Królewskiego o ok. 750 m.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0030	Barnaś Marian	512, 501/2	<p>Najbardziej preferowany wariant to nr 10 z przebiegiem proponowanym, w poprzednich konsultacjach jako wariant 8'.</p>	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 a nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako</i></p>

				<p>wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 a proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowany przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych). W ocenie Projektanta spełnia on oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0031	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Proponowane warianty 6, 7, 8 zlokalizowane są bardzo blisko zabudowy, co utrudni to mieszkańcom dotychczasowe funkcjonowanie i normalne życie. Budowa obwodnicy negatywnie wpłynie na zdrowie mieszkańców powodując zapylenie i emisję spalin. Wariant nr 10 jest mniej kolizyjnym wariantem co do zabudowań i gospodarstw.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0032	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Obecne warianty 6, 7, 8 nie odpowiadają na żadną potrzebę mieszkańców, a wręcz przeciwnie stwarzają nowe problemy dzieląc wieś na kawałki. Wariant nr 10 jest mniej problemowy z przebiegiem proponowanym przez mieszkańców gminę w poprzednich konsultacjach jako wariant 8'.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 a nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 a proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowany przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych). W ocenie Projektanta spełnia on oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p>

				<b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b>
0033	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Mieszkaniec argumentuje, że przeprowadzenie inwestycji według jednego z ww. wariantów spowoduje, że obwodnica podzieli miejscowość Huta Komorowska na dwie części, łącznie z istniejącą komunikacją drogową. Mieszkańcy będą mieć utrudniony dojazd do szkoły czy kościoła. Zdaniem mieszkańca inwestycja spowoduje także zwiększone ryzyko przejścia przez skrzyżowanie drogi krajowej z drogą wojewódzką. Szczególnie narażone będą dzieci i osoby starsze. Obwodnica w tych wariantach spowoduje natężenie ruchu poprzez zjazd części pojazdów na drogę wojewódzką w kierunku Baranowa Sandomierskiego lub Niska i Stalowej Woli. Budowa obwodnicy negatywnie wpłynie na zdrowie mieszkańców powodując dodatkowe zapylenie środowiska i emisję spalin. Jeżeli miałyby powstać obwodnica to według wariantu 10, który jest najmniej kolizyjnym wariantem co do zabudowań i gospodarstw, z przebiegiem proponowanym przez mieszkańców i gminę w poprzednich konsultacjach jako wariant 8'.</p>	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><i>Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą.</i></p> <p><i>Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</i></p> <p><i>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obowiązuje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ</i></p>

				<p>wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody żywej i nieożywionej.</p> <p>Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej. Jednocześnie Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0089	mieszkaniec miejscowości Jadachy	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Mieszkaniec argumentuje swój wybór bezpieczeństwem dla mieszkańców oraz uniknięciem hałasu.	Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynikiem, oprócz głosu władz samorządowych, zależny jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.

				<b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0090	mieszkaniec miejscowości Jadachy	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Mieszkaniec podkreśla, że obwodnica w wariacie 10 spełnia potrzeby mieszkańców Jadachów w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa. Jednocześnie podkreśla, że aktualnie mieszka przy DK9, zaznaczając, że jest narażony na codzienny hałas w dzień i w nocy, wdychanie spalin oraz zagrożenia spowodowanego bliskością ulicy zarówno dla ludzi jak i zwierząt. Autor domaga się by obwodnica omijała miejscowość Jadachy.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i> <b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0092	mieszkaniec miejscowości Jadachy	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Mieszkaniec stoi na stanowisku, że obecny przebieg DK9 od Jadachów do Komorowa przebiega głównie przez tereny zabudowane i jest pełen miejsc niebezpiecznych, na których dochodzi do wypadków. Jego zdaniem wariant 10 pozwoli wyprowadzić ruch poza te miejsca i znacznie poprawi bezpieczeństwo i komfort.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i> <b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0096	mieszkaniec miejscowości Jadachy	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Mieszkaniec argumentuje swój wybór bezpieczeństwem dla mieszkańców Jadachy, jak również zlikwidowaniem hałasu, który jest uciążliwy dla ludzi zamieszkałych przy istniejącej drodze nr 9.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i> <b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0099	mieszkaniec miejscowości Jadachy	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów 6, 7 i 8. Mieszkaniec podkreśla, że zaproponowana droga w wariacie 10 jest opcją omijającą odcinki wypadkowe. Wariant 10 omija niewralgiczny przejazd kolejowy i bardzo niebezpieczny wylot drogi z Jadachów (kął wyjazdu 90°	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 oraz poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii</i>

			<p>i ostry łuk drogi ze słabą widocznością). Ogromne natężenie ruchu drogą nr 9, poprowadzone przez kolejne wioski to duża uciążliwość dla mieszkańców, którzy swoje posesje mają w bardzo bliskiej odległości od drogi. Poprowadzenie obwodnicy w wariantcie 10 spowoduje przekierowanie ruchu z Tarnobrzega, co wpłynie na rozwój ekonomicznej strefy i poprawi atrakcyjność gruntów prywatnych i gminnych.</p>	<p>społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0103	Pasek Marcin	-	<p>Poparcie dla wariantu 10 oraz wniosek o przesunięcie przebiegu projektowanej obwodnicy od zabudowań w miejscowości Rozalin, w rejon bliżej granicy gminy Baranów Sandomierski, w kierunku miejscowości Kaczaki gdzie jest przestrzeń niezabudowana. Takie rozwiązanie pozwoli uniknąć narażania mieszkańców (cichej i spokojnej obecnie okolicy) na hałas związany z ruchliwą drogą a także wdychania powstających przez to zanieczyszczeń.</p>	<p><i>Proponowane rozwiązanie, pokrywa się z wnioskiem samorządu gminy Nowa Dęba i zostało przedstawione na zał. nr 2A – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowany przebieg w ramach akcji informacyjnej II - na wysokości miejscowości Rozalin. Projektant przeanalizował możliwość wprowadzenia tej zmiany. Przesunięcie przebiegu obwodnicy w sposób wskazany przez Państwa w opinii powoduje zwiększenie liczby kolizji z linią elektroenergetyczną najwyższych napięć 220 kV relacji Chmielów - Boguchwała. Projektant wstępnie ocenił, że nastąpiła by konieczność przebudowy minimum 2 przęseł wraz z słupami. Przebudowa linii elektroenergetycznej najwyższych napięć generuje znaczące koszty. Ostateczny zakres kolizji jest możliwy do określenia tylko i wyłącznie po sporządzeniu projektu wykonawczego uzgodnionego z zarządcą sieci tj. Polskimi Sieciami Elektroenergetycznymi.</i></p> <p><i>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obowiązuje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych,</i></p>
0104	Pasek Zenona	-		
0105	Pasek Łukasz	-		
0106	Pasek Jolanta	-		
0107	Turbak Marcin	-		
0108	Kulka Andrzej	-		
0109	Drozdowski Grzegorz	-		
0110	Safin Krzysztof	-		
0111	Pasek Joanna	-		
0112	Iskra Jolanta	-		
0113	Ziętek Irena	-		
0114	Para Cecylia	157		
0115	Para Paweł	157		
0116	Zielińska Stanisława	157		
0117	Para Jacek	157		
0118	Para Mateusz	157		
0119	mieszkaniec miejscowości Rozalin	dana zanonimizowana		
0120	Trela Barbara	-		
0121	Zielińska Małgorzata	-		

0122	mieszkaniec miejscowości Rozalin	dana zanonimizowana		<p>oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p><b>Projektant po analizie stwierdził, że pomimo braku technicznych przeciwwskazań dla tego rozwiązania jego wprowadzenie jest nieuzasadnione ekonomicznie. Projektant nie rekomenduje tego rozwiązania do wprowadzenia do dokumentacji do dalszych prac projektowych.</b></p>
0123	mieszkaniec miejscowości Rozalin	dana zanonimizowana		
0124	Zieliński Jakub	-		
0125	Zieliński Adam	-		
0126	Zielińska Teresa	-		
0127	Pasek Damian	-		
0128	Pasek Jadwiga	-		
0129	Koper Krystyna	-		
0130	Hajduk Dorota	-		
0131	Stadnik Małgorzata	-		
0132	Drozdowska Magdalena	-		
0133	Król Agata	-		
0134	Król Dawid	-		
0135	Hajduk Damian	-		
0136	Hajduk Józefa	-		
0137	Hajduk Bronisław	-		
0138	Hajduk Przemysław	-		
0139	Trela Zygmunt	-		
0140	Drzewiecka Ewa	-		
0141	Trela Witold	-		
0142	Trela Andrzej	-		
0143				



0144	mieszkaniec miejscowości Rozalin	dana zanonimizowana		
0145	mieszkaniec miejscowości Rozalin	dana zanonimizowana		
0146	Hajduk Michał Iskra Ilona	- -		
0199	Chmielowiec Zbigniew	265/4	Poparcie wariantu nr 10, który odciąży Tarnowską Wolę oraz zmniejszy ilość wypadków.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0200	Chmielowiec Teresa	265/4		
0201	mieszkaniec miejscowości Tarnowska Wola	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu nr 10, który jest najmniej uciążliwy dla mieszkańców: Alfredówki, Tarnowskiej Woli, Nowej Dęby, Majdanu Królewskiego i Huty Komorowskiej i przebiega przez tereny najmniej zamieszkane.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0202	Tomczyk Zbigniew	189, 190	Poparcie dla wariantu nr 10. Mieszkaniec podkreśla, że jest najbardziej optymalny dla lokalnej społeczności. Najmniej koliduje z ewentualną rozbudową Nowej Dęby w kierunku zachodnim, omija Tarnowską Wolę i Alfredówkę, ruch tranzytowy, nie koliduje z zabudową Huty Komorowskiej i Majdanu Królewskiego. Autor opinii zwraca uwagę, że w przypadku wyboru wariantu nr 10 w przyszłości będzie możliwość przekształcenia obwodnicy w drogę "S9".	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0208	mieszkaniec miejscowości	dana zanonimizowana	Poparcie wariantu nr 10 po korekcie przebiegu w sąsiedztwie Boru i Obarówki. Mieszkaniec wnioskuje	<p><i>Projektant nie zgadza się ze stwierdzeniem, że dojazd do łąk, a także do szkoły, sklepu, do kościoła, OSP wydłuży się o 12 km. Po szczegółowej analizie wynika,</i></p>

	Huta Komorowska		o przesunięciu wariantu nr 10. Jego zdaniem inwestycja w wariantcie 10 odcina zabudowania Boru i Obarówki od reszty wsi. Jego zdaniem po wybudowaniu drogi jego łąki zostaną podzielone, dojazd do nich wydłuży się o 12 km. Dodatkowo wskazuje na utrudniony dojazd do szkoły, sklepu po chleb, do kościoła, OSP, do lekarza. Odciętych od świata zostanie 13 gospodarstw, nie licząc działek innych mieszkańców. W jego ocenie gospodarstwo, które prowadzi przestanie istnieć. Jednocześnie wskazuje, że są to znaczne odległości do podstawowych ośrodków, przez co nie będą zapewnione godne warunki do życia. Autor sugeruje przeprowadzić obwodnicę z przesunięciem ok. 1 km w kierunku zachodnim (lasami), tak by cała wieś nie została ruszona, co pozwoli na uniknięcie wskazanych powyżej problemów. Autor opinii pyta też, co z żurawiami, które osiedliły się w tamtejszej okolicy.	<p>że dojazd do łąk wydłuży się o ok. 2,8 km, a droga do pozostałych wskazanych miejsc wydłuży się o ok. 750 m. Projektant nie podważa pozostałych przytoczonych argumentów, jednocześnie Projektant wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałoby wszystkie zainteresowane strony.</p> <p>Odnosząc się do pytania odnośnie żurawi informujemy, że aktualnie trwa inwentaryzacja przyrodnicza, której celem jest wskazanie siedlisk zwierząt, a w jej efekcie wskazanie rozwiązań rekompensujących skutki ingerencji w te siedliska.</p> <p>Ponadto Projektant po przeanalizowaniu rozwiązania zaproponowanego przez gminę Majdan Królewski jako wariant 10b informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6).</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0209	Kaczak Tadeusz	-	<p>Wniosek o analizę przyjętych rozwiązań skrzyżowań.</p> <p>1. Argumentuje, że ze względu na charakter drogi krajowej nr 9 i jej ponadregionalną funkcję oraz mając na uwadze przebieg planowanego do realizacji wariantu nr 10 biegnącego poza obszarem zabudowanym, ruch w ciągu DK9 powinien odbywać się płynnie. W związku z tym skrzyżowanie w Jadachach na włączeniu się obwodnicy Nowej Dęby w km 0+300 winno zapewniać płynność ruchu i mieć formę skrzyżowania skanalizowanego jak skrzyżowanie w ciągu DK9 w Głogowie Małopolskim i ul. Sikorskiego.</p> <p>2. Skrzyżowanie z DP1117R w km 4+800 w celu zachowania płynności ruchu proponuje się wykonać jako dwupoziomowe (jak np. skrzyżowanie w ciągu DK9 w Głogowie Małopolskim z ul. Piłsudskiego).</p>	<p>AD. 1, AD. 2, AD.3 Aktualnie trwają prace nad zmianą wszystkich rond zwykłych na ronda turbinowe na wszystkich proponowanych wariantach obwodnicy. Nie mniej jednak projektant zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań wariantowych skrzyżowań, które będą analizowane pod kątem ruchowym m. in. wykonane zostaną analizy przepustowości. Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, że decyzja o wyborze rodzaju skrzyżowania nie została jeszcze podjęta. Jeśli analizy wykażą, że rondo turbinowe zapewnia odpowiedni poziom swobody ruchu to nie ma ekonomicznego uzasadnienia dla budowy węzłów.</p> <p>AD. 4 Rozwiązanie zostało przedstawione na zał. 2B – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II połączenie TSSE z obwodnicą. Projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu.</p>

			<p>3. Skrzyżowanie z DW872 w km 11+600 w celu zachowania płynności ruchu proponuję wykonać jako dwupoziomowe.</p> <p>4. Przewidzieć bezpośredni dojazd do strefy przemysłowej na wysokości zakładów przemysłowych "Dezamet" w Nowej Dębie, co umożliwi dojazd mieszkańców gminy Baranów Sandomierski do strefy przemysłowej.</p>	<p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.</b></p>
0210	mieszkaniec miejscowości Kaczaki	dana zanonimizowana	<p>Wniosek o zaprojektowanie zjazdu do miasta Nowa Dęba i tym samym strefy przemysłowej najlepiej na wysokości zakładów przemysłowych "Dezamet" w Nowej Dębie. Rozwiązanie to umożliwi korzystanie z obwodnicy mieszkańcom sąsiednich miejscowości chcących dojechać do Nowej Dęby. Mieszkaniec wnioskuje o to, aby rondo w Jadachach na włączeniu nowego śladu w km 0+350 zamienić na skrzyżowanie skanalizowane jak skrzyżowanie w ciągu DK9 w miejscowości Chmielów z ul. Strefową. Natomiast skrzyżowanie z drogą powiatową DP1117R w km 4+800, z drogą wojewódzką DW872 w km 11+600 i rondo w Komorowie km 16+950 zaprojektować jako skrzyżowanie dwupoziomowe.</p>	<p><i>Odnosząc się do wniosku o połączenie strefy przemysłowej z obwodnicą Projektant informuje, że rozwiązanie zostało przedstawione na zał. 2B – Plan sytuacyjny wariant 10a – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II połączenie TSSE z obwodnicą. Projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu.</i></p> <p><i>Odpowiadając na sugestie odnośnie zmiany w dokumentacji typów skrzyżowania informujemy, że aktualnie trwają prace nad zmianą wszystkich rond zwykłych na ronda turbinowe na wszystkich proponowanych wariantach obwodnicy. Nie mniej jednak projektant zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań wariantowych skrzyżowań, które będą analizowane pod kątem ruchowym m.in. wykonane zostaną analizy przepustowości. Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, że decyzja o wyborze rodzaju skrzyżowania nie została jeszcze podjęta. Jeśli analizy wykażą, że rondo turbinowe zapewnia odpowiedni poziom swobody ruchu to nie ma ekonomicznego uzasadnienia dla budowy węzłów.</i></p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.</b></p>
0212	Białas Sławomir	-	<p>Wniosek o połączenie powiatowej drogi z obwodnicą w formie zjazdów - bez ronda - "płynny zjazd".</p>	<p><i>Wniosek jest dla Projektanta niejasny. Jeśli autorowi opinii chodziło o zastosowanie węzła to informujemy, że aktualnie trwają prace nad zmianą wszystkich rond zwykłych na ronda turbinowe na wszystkich proponowanych wariantach obwodnicy. Nie mniej jednak projektant zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań wariantowych skrzyżowań, które będą analizowane pod kątem ruchowym m.in. wykonane zostaną analizy przepustowości.</i></p>

				Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, że decyzja o wyborze rodzaju skrzyżowania nie została jeszcze podjęta. Jeśli analizy wykażą, że rondo turbinowe zapewnia odpowiedni poziom swobody ruchu to nie ma ekonomicznego uzasadnienia dla budowy węzłów.
0213	mieszkaniec miejscowości Kaczaki	dana zanonimizowana	Wniosek o zapewnienie połączenia obwodnicy ze strefą ekonomiczną i jednocześnie Nową Dębą. Jednocześnie mieszkaniec sugeruje, aby zjazd ten znajdował się na wysokości zakładów przemysłowych "Dezamet" w Nowej Dębie, dzięki czemu mieszkańcy Nowej Dęby chcący wyjechać z miasta w kierunku Warszawy i Rzeszowa oraz mieszkańcy sąsiednich miejscowości chcący wjechać do Nowej Dęby nie będą musieli korzystać z dotychczasowego układu drogowego. Proponuje również połączenie z drogą powiatową oraz drogą wojewódzką wykonać w formie skrzyżowania dwupoziomowego.	<p>Odnosząc się do wniosku o połączenie strefy przemysłowej z obwodnicą Projektant informuje, że rozwiązanie zostało przedstawione na zał. 2B – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II - połączenie TSSE z obwodnicą. Projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu.</p> <p>Odpowiadając na sugestie odnośnie zmiany w dokumentacji typów skrzyżowania informujemy, że aktualnie trwają prace nad zmianą wszystkich rond zwykłych na ronda turbinowe na wszystkich proponowanych wariantach obwodnicy. Nie mniej jednak projektant zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań wariantowych skrzyżowań, które będą analizowane pod kątem ruchowym m.in. wykonane zostaną analizy przepustowości. Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, że decyzja o wyborze rodzaju skrzyżowania nie została jeszcze podjęta. Jeśli analizy wykażą, że rondo turbinowe zapewnia odpowiedni poziom swobody ruchu to nie ma ekonomicznego uzasadnienia dla budowy węzłów.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.</b></p>
0214	Kodyra Grażyna	1117	Poparcie dla wariantu 10 (z korektą na wysokości Huty Komorowskiej) oraz sprzeciw dla wariantów nr 6, 7 i 8. Mieszkańcy wnoszą o korektę wariantu 10, tak by obwodnica ominęła zabudowania lasem, aby nie było sytuacji, że trzeba kogoś wysiedlać i wyburzać zabudowania. Wskazują jednocześnie, że wariant nr 10 podzieli Hutę Komorowską i ok. dziesięć zabudowań będzie po drugiej stronie, przez co dojazd i faktyczne	Odpowiadając na kwestię faktycznego skomunikowania jednej i drugiej części Huty Komorowskiej w wariantach 10 wyjaśniamy, że przy zaproponowanych rozwiązaniach rzeczywisty dojazd do centrum Huty Komorowskiej (m.in. szkoły, kościoła) wydłuży się o ok. 750 m. Prawdą jest, że układ komunikacyjny się zmieni i część dróg zostanie zamkniętych, ale żadna działka nie straci dostępu do drogi publicznej. Na każdym etapie prac szczegółowo analizowany jest aspekt dostępu każdej działki do drogi publicznej. Z wykonanej analizy i prognozy ruchu wynika, że faktycznie ruch na drodze wojewódzkiej nr DW872 wzrośnie, przy czym należy
0215	Kodyra Wiesław	1117		
0216	Kodyra Jacek	1117		
0217	Kodyra Paulina	1117		

			<p>skomunikowanie jednej i drugiej części Huty Komorowskiej będzie utrudnione. Zapanuje chaos i dezorganizacja przestrzenna w Hucie Komorowskiej - drogi (niektóre) zostaną zamknięte. Cztery pasy sprawią, że nasili się znacząco ruch, co z kolei przełoży się na wzrost niebezpieczeństwa na drogach szczególnie dla dzieci udających się do szkoły.</p>	<p>wyjaśnić, że nie prognozuje się wzrostu natężenia na pozostałych drogach lokalnych w miejscowości Huta Komorowska.</p> <p>Projektant wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałoby wszystkie zainteresowane strony, zwłaszcza biorąc pod uwagę bardzo rozproszoną zabudowę Huty Komorowskiej.</p> <p>Projektant po przeanalizowaniu rozwiązania zaproponowanego przez gminę Majdan Królewski jako wariant 10b informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6).</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0218	Szypuła Zenona	343/2	<p>Poparcie dla wariantu nr 10. Zdaniem autorki opinii jest on najmniej kolizyjnym wariantem dla miejscowości Huta Komorowskiej. Podkreśla, że miejscowość Huta Komorowska, to miejsce spokojne, bez dużego ruchu samochodowego i zanieczyszczeń z tym związanych. W opinii autorki obwodnica, nie jest potrzebna mieszkańcom Huty Komorowskiej, a jeśli miałyby być realizowana to tylko wg wariantu 10. Pozostałe warianty tj. 6, 7, 8 utrudnią życie mieszkańców, ponieważ znajdują się blisko zabudowań (mniej niż 100 m). Mieszkanka wskazuje, że hałas i zanieczyszczenie (emisja spalin) wpłyną negatywnie na środowisko i zdrowie mieszkańców. W ocenie autorki warianty 6, 7, 8 dzielą miejscowość Huta Komorowska na kawałki, a poprzez zwiększenie natężenia ruchu spowodują niebezpieczeństwo dla dzieci i osób starszych.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p>Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą.</p> <p>Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</p> <p>Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że</p>

				<p><i>inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obligeje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOS) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obligeje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody żywej i nieożywionej.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0219	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Sprzeciw dla wariantu nr 10. Wniosek o zmianę przebiegu wariantu nr 10, tak by przechodził przez tereny leśne. Autorzy opinii wskazują, że w wariantcie 10 ich rodziny będą rozdzielone. Sygnalizują również, że starsze osoby będą odsunięte od podstawowych serwisów, a także znacznie wydłuży się droga do sklepów, szkół i innych ważnych ośrodków. Zgłaszają też, że żurawie stracą mokradła, na których są od lat.	<p><i>Po szczegółowej analizie wynika, że dojazd do szkoły, kościoła wydłuży się o ok. 750 m. Projektant nie podważa pozostałych przytoczonych argumentów. Odnosząc się do pytania odnośnie żurawi informujemy, że aktualnie trwa inwentaryzacja przyrodnicza, której celem jest wskazanie siedlisk zwierząt, a w jej efekcie wskazanie rozwiązań rekompensujących skutki ingerencji w te siedliska.</i></p> <p><i>Ponadto Projektant po przeanalizowaniu rozwiązania zaproponowanego przez gminę Majdan Królewski jako wariant 10b informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6).</i></p>
0220	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana		

				<b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b>
0221	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu 10 oraz sprzeciw dla wariantów nr 6, 7, 8. W ocenie mieszkańca warianty nr 6, 7 i 8 nie są potrzebne mieszkańcom Huty Komorowskiej, a wręcz generują nowe problemy. Warianty te dzielą w dużej części miejscowość Huta Komorowska na kawałki, utrudniając dotychczasową komunikację, wiele dróg będzie zamkniętych - budowa nowych w zamian nie ułatwi wcale komunikacji. Proponowane warianty zlokalizowane są bardzo blisko zabudowy mniej niż 100 m, utrudni to mieszkańcom dotychczasowe funkcjonowanie i normalne życie. Do tej pory Huta Komorowska była miejscem cichym, gdzie można było wybudować dom w zaciszu. Budowa obwodnicy negatywnie wpłynie na zdrowie mieszkańców, powodując dodatkowe zapylenie środowiska i emisję spalin obok zamieszkałych wzdłuż trasy mieszkańców. Ponadto hałas z drogi i spaliny spowodują dewastacje środowiska. Zdaniem autora opinii jeśli miałyby powstawać obwodnica to według wariantu 10, ponieważ jest najmniej kolizyjnym wariantem co do zabudowań i gospodarstw.</p>	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej. Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na</i></p>

				<p>środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody żywej i nieożywionej.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0222	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla wariantów nr 6, 7, 8 oraz poparcie dla wariantu nr 10. Zdaniem autora opinii przeprowadzenie inwestycji według jednego z wariantów nr 6, 7, 8 spowoduje, że obwodnica podzieli zabudowę mieszkaniową miejscowości Huta Komorowska na dwie części, łącznie z istniejącą komunikacją drogową. Mieszkańcy Huty Komorowskiej będą mieli utrudniony dojazd do szkoły czy kościoła. Zdaniem mieszkańca inwestycja spowoduje także zwiększone ryzyko przejścia przez skrzyżowanie drogi krajowej z drogą wojewódzką. Szczególnie narażone będą dzieci oraz osoby starsze. Obwodnica w tych wariantach spowoduje zwiększenie</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą.</p>



			<p>natężenia ruchu na terenie Huty Komorowskiej poprzez zjazd części pojazdów na drogę wojewódzką w kierunku Baranowa Sandomierskiego lub Niska i Stalowej Woli. Ponadto to budowa obwodnicy w wariantach 6, 7 i 8 będzie wiązała się z wprowadzeniem do centrum miejscowości wzmożonego hałasu i zanieczyszczeń praktycznie we wszystkich kierunkach Huty Komorowskiej. Bardzo dużo mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone.</p>	<p><i>Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej. Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliguje</i></p>
--	--	--	---	--

				<p>zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p>Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2022 Nr 80 poz. 176). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane (maksymalne oddalenie projektowanej drogi od zabudowy).</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0223	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla wszystkich wariantów obwodnicy. Warianty 6, 7 i 8 spowodują, że obwodnica podzieli zabudowę mieszkaniową miejscowości Huta Komorowska na dwie części łącznie z istniejącą komunikacją drogową. Ponadto budowa obwodnicy będzie się wiązała z wprowadzeniem do centrum wzmoczonego hałasu i zanieczyszczeń praktycznie we wszystkich kierunkach Huty Komorowskiej. Autor sygnalizuje, że budowa obwodnicy w wariantach 6, 7 i 8 utrudni dojazd do jego działki nr (dana zanonimizowana) i spowoduje, że chcąc do niej dojechać będzie trzeba pokonać o wiele większą odległość jadąc przez Majdan Król. i Komorów, żeby dostać się przez odciętą przez obwodnicę pozostałą część Huty. Mieszkaniec podkreśla,</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla przebiegu wariantów 6, 7, 8 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynikiem, oprócz głosu władz samorządowych, zależny jest również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p>Należy jednak pamiętać, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na kwestie przez Państwa poruszane, m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg</p>

		<p>że budowa obwodnicy nie jest potrzebna mieszkańcom Huty Komorowskiej.</p>	<p><i>krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</i></p> <p><i>Odnosząc się do kwestii dojazdu do działki nr (dana zanonimizowana) nieprawdą jest, że będzie trzeba dojechać do niej przez Majdan Królewski i Komorów. Przysiółek Bór i Obarówka połączone są w wariantie 10 za pomocą nowego odcinka jezdni dodatkowej biegnącej równolegle do obwodnicy, a następnie poprzez drogę powiatową, która będzie się przecinać z obwodnicą bezkolizyjnie i dalej istniejącą siecią dróg publicznych. Wydłużenie rzeczywistego dojazdu do działki to odległość ok. 750 m. Przy czym z ewidencji wynika, że dana działka posiada użytek LS, więc można założyć, że dojazd do tej działki jest sporadyczny. Ponadto odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia środowiska i hałasu informujemy, że na etapie przygotowania materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) Inwestor zobowiązany jest załączyć do wniosku Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko z uwagi na to, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Treść raportu wynika z art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i obliuguje do szczegółowego przedstawienia 3 wariantów. W raporcie szczegółowo należy wskazać wpływ danego wariantu na środowisko m.in. wskazane przez mieszkańców hałas, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, ale także na ludność, zdrowie oraz warunki życia ludzi, zabytki, krajobraz. Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko (ROOŚ) podlega szczegółowej weryfikacji przez niezależny organ wydający decyzję środowiskową (DUŚ). Każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliuguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności</i></p>
--	--	--	--

				<p>nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</p> <p>Ponadto Projektant po przeanalizowaniu rozwiązania zaproponowanego przez gminę Majdan Królewski jako wariant 10b informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6).</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0224	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Poparcie dla wariantu nr 10 oraz sprzeciw dla wariantów nr 6, 7 i 8. (W przesłanym formularzu opinii część treści opinii została ucięta). Autor wskazuje, że w wariacie 10 droga do szkoły pozostanie bezpieczna, a wieś nie zostanie przedzielona na pół.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0226	Tworek Agnieszka	1149/3	<p>Poparcie dla wariantu nr 10 oraz sprzeciw dla wariantu nr 8. Wniosek o przesunięcie wariantu nr 10 tak, by nie odcinał kilku domostw w przysiółku "Bór" w Hucie Komorowskiej. Autorka wniosku podkreśla, że mieszka w pobliżu "Boru" i zna sytuację tych kilku domostw nie tylko z mapy, gdzie nie wszystkie budynki są widoczne.</p>	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowany przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>

0227	Tworek Paweł	1149/3	Poparcie dla wariantu 10. Autor opinii prosi o rozważenie możliwości zmiany przebiegu obwodnicy w taki sposób, by obwodnica omijała domostwa w przysiółku "Bór", tak jak wnioskowali mieszkańcy przy wariantach 8 bis.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowana przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</i></p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0228	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Sprzeciw dla wariantów nr 6, 7, 8 oraz poparcie dla wariantu nr 10. Autor opinii sprzeciwia się wariantom 6, 7 i 8 dlatego, że przechodzą przez lasy prywatne. Uważa także, że jeśli jest możliwość to droga powinna omijać miejscowość, a nie przecinać ją na pół - tak jak umożliwia to wariant 10. Podkreśla, że aktualnie mieszka obok wariantów nr 7 i 8, a także wyraża obawę, że po realizacji inwestycji wg tych wariantów to nie będzie już to samo miejsce. Jednocześnie stwierdza, że Nowa Dęba jest tak małą miejscowością, że nie powinno się kosztem małych miejscowości realizować dla niej obwodnicy.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantów 6, 7 i 8 oraz poparcia dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0229	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu nr 10 oraz sprzeciw dla wariantów nr 6, 7 i 8. W ocenie autora opinii wariant 10 jest najkorzystniejszym dla mieszkańców Huty Komorowskiej, bo w tym wariantach ominie przecięcia całej Huty Komorowskiej i nie wpłynie negatywnie na dojazd do szkoły, kościoła itp.	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantów 6, 7 i 8 oraz poparcia dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i></p>

				<b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0230	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu nr 10. Składający opinię twierdzi, że wariant nr 10 jest najkorzystniejszy dla Huty Komorowskiej. Jednocześnie wskazując, że ten wariant nie wpłynie negatywnie na drogę do szkoły.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i>
0231	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu nr 10. Przebieg wariantu nr 10 przez lasy jest korzystniejszy niż przez zabudowania. W tym wariantcie hałas i ruch byłby mniejszy dla Huty Komorowskiej w porównaniu do pozostałych wariantów.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i>
0232	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu nr 10. Mieszkaniec wskazuje, że ten wariant jest najkorzystniejszy dla Huty Komorowskiej i ma najmniej negatywny wpływ na ciszę i spokój jakie do tej pory panują w Hucie Komorowskiej. Jednocześnie podkreśla, że wzmożony ruch, powodowany przez pozostałe warianty obwodnicy utrudniały by dojazd do szkoły.	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantów 6, 7 i 8 oraz poparcia dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i>
0233	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Poparcie dla wariantu nr 10 oraz sprzeciw dla wariantu nr 6, 7 i 8. Warianty nr 6, 7 i 8 spowodują, że miejscowość Huta Komorowska zostanie podzielona na dwie części. Stanowić to będzie bardzo duże zagrożenie dla dzieci i osób starszych. W ocenie autora opinii obwodnica w tych wariantach spowoduje wzrost natężenia ruchu na terenie Huty Komorowskiej, poprzez zjazdy na drogę wojewódzką w kierunku Baranowa Sandomierskiego lub Stalowej Woli	<i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantów 6, 7 i 8 oraz poparcia dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</i> <i>Odnosząc się do zarzutu podzielenia miejscowości na dwie części w wariantach 6, 7 i 8 należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części</i>

			<p>i Niska. Wielu mieszkańców w tych wariantach utraci swoje działki lub je podzieli. Jednocześnie mieszkaniec wskazuje, że preferuje wariant 10, ale po jego korekcie w ten sposób, by całkowicie omijał zabudowania i został poprowadzony przez tereny leśne.</p>	<p>zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej z obwodnicą zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi.</p> <p>Odnosząc się do kwestii, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone należy zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2022 Nr 80 poz. 176). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane (maksymalne oddalenie projektowanej drogi od zabudowy).</p> <p>Jednocześnie rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowana przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p>
--	--	--	---	--

				<p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0235	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla wariantu 10. Mieszkaniec informuje, że wybudował dom w Hucie Komorowskiej z uwagi na spokój, ciszę i świeże powietrze, jednocześnie wyraża obawę, że planowana droga zakłóci ciszę i zanieczyści powietrze. Zdaniem autora opinii wariant nr 10 można przeprowadzić lasem.</p>	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony.</i></p> <p><i>Jednocześnie rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8” w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowana przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</i></p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0236	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla wariantu 10. W ocenie autora opinii w tym wariantie będzie miał utrudniony dojazd do swojego pola (działki) oraz dojazd do miejscowości Majdan Królewski po codzienne zakupy żywnościowe.</p>	<p><i>Projektant nie zgadza się ze stwierdzeniem, że przebieg obwodnicy w wariantcie 10 utrudni dojazd autorowi opinii do Majdanu Królewskiego. Z analizy wynika, że proponowany układ jezdni dodatkowych zlokalizowanych wzdłuż obwodnicy wręcz spowoduje, że droga do Majdanu Królewskiego skróci się o ok. 1000 m.</i></p>



				<b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b>
0237	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	(...fragment tekstu nieczytelny) Mieszkaniec jest zdania, że droga takiej rangi nie powinna być zlokalizowana tak blisko zabudowań i gdyby posiadał wiedzę, że taka droga powstanie, nie wybudowałby się w tym miejscu.	<i>Projektant odnosząc się do złożonego wniosku informuje, że każdy z przedstawionych wariantów musi zawierać takie rozwiązania techniczne, by gwarantowały spełnienie norm wymaganych przepisami prawa. (Dopuszczalny poziom hałasu określa Rozp. Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Dodatkowo Program 100 obwodnic obliuguje zarządcę, tj. GDDKiA do monitorowania stanu przyrodniczego także na etapie eksploatacji – wykonywany jest m.in. monitoring: przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń zieleni, hałasu, powietrza, siedlisk przyrodniczych, wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.</i>
0238	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Sprzeciw dla wariantu 10. Autor wskazuje, że do tej pory było to miejsce ciche, spokojne, w którym można było pooddychać świeżym powietrzem. Był zapach lasu, słycać było na łące żurawie, to jest teren, w którym można odpoczywać w naturze i leczyć zdrowie. Jednocześnie wskazuje, że posiada działkę, na której chce wybudować dom i spędzić w spokoju czas emerytury. W jego ocenie wariant 10 można poprowadzić lasem.	<b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b> <i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony. Odnosząc się do kwestii żurawi informujemy, że aktualnie trwa inwentaryzacja przyrodnicza, której celem jest wskazanie siedlisk zwierząt, a w jej efekcie wskazanie rozwiązań rekompensujących skutki ingerencji w te siedliska. Jednocześnie rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8” w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja</i>

				<p>przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowany przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0239	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Sprzeciw dla wariantu 10. Autor opinii argumentuje, że ten wariant zakłóci spokój i negatywnie wpłynie na zdrowie okolicznych mieszkańców.	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p><b>Na tym etapie nie wprowadza się zmian.</b></p>
0240	mieszkaniec miejscowości Huta Komorowska	dana zanonimizowana	Sprzeciw dla wariantu 10. Argumentuje sprzeciw tym, że droga w tym wariantcie będzie miała negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców tej okolicy. Podkreśla, że jest to również miejsce siedlisk czarnych żurawi, przylatujących tutaj na gniazdowanie. Wskazuje także, że drogę można poprowadzić lasem.	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony.</p> <p>Odnosząc się do kwestii żurawi informujemy, że aktualnie trwa inwentaryzacja przyrodnicza, której celem jest wskazanie siedlisk zwierząt, a w jej efekcie wskazanie rozwiązań rekompensujących skutki ingerencji w te siedliska.</p> <p>Jednocześnie rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako</p>

				<p>wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowany przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0241	Barnaś Krystyna	1221/1, 1221/2, 1220/1	<p>Sprzeciw dla wariantu nr 10, przebiegającego przez działki ewid nr 1221/1, 1221/2, 1220/1 w miejscowości Huta Komorowska. Autorka wnioskuje o całkowite przesunięcie przebiegu trasy wariantu 10, tj. na linię lasów lub w głąb Lasów Państwowych i poprowadzenie jej z dala od wszelkich zabudowań (alternatywna propozycja na załączonym szkicu). Mieszkanka informuje, że mając na uwadze atrakcyjny teren pod względem walorów przyrodniczych, spokoju i ciszy oraz miłego sąsiedztwa, kupiła kilka hektarów gruntów, planując utworzenie unikatowego miejsca do prowadzenia zajęć z hipoterapii, alpakoterapii i dogoterapii dla dzieci jak i osób dorosłych z niepełnosprawnością oraz cierpiących na choroby cywilizacyjne tak, aby mogły poprawić swoją aktywność psychoruchową. Jednocześnie informuje, że posiada pozwolenie na budowę dwóch stajni i lonżowni (zaprojektowane obiekty znajdują się po środku projektowanego wariantu nr 10 lub bezpośrednio do niej przylegają). Powiadomiła, że zostały poniesione koszty zakupu koni i odpowiedniego sprzętu do prowadzenia zajęć oraz zdobycie uprawnień. Teren został wykarczowany i wyczyszczony. W dalszej perspektywie planowana jest</p>	<p>Projektant, tak jak wyżej w odpowiedzi na niektóre wnioski, podkreśla, że nie podważa przytoczonych przez Panią argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony.</p> <p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II, ani wrysowanych przez Panią propozycji przebiegu na załączonym szkicu. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowany przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych i jest odsunięty od działek przez Panią wskazanych tj. 1221/1, 1221/2, 1220/1.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>

			<p>hodowla koni huculskich rasy rodzimej, jednej z najstarszej w Polsce, mającej na celu ochronę zasobów genetycznych. Jednocześnie planowane jest utworzenie pensjonatu dla pasjonatów jeździectwa, gdzie właściciel konia będzie mógł odpocząć w towarzystwie swojego wierzchowca od zgiełku i ciężkiej pracy. Proponowany wariant nr 10 na wysokości Huta Komorowska doszczętnie zniszczy to miejsce i doprowadzi do całkowitej degradacji pod względem przyrodniczym jak i eliminacji całego terenu pod planowaną działalność. Znalezienie tak atrakcyjnego gruntu pod każdym względem o podobnym obszarze jest nierealne na terenie gminy Majdan Królewski, więc autor opinii ma nadzieję na znalezienie konsensu. Mieszkanka proponuje też perspektywiczne rozwiązanie, tj. całkowitą modernizację sieci kolejowej i dróg dojazdowych, służących do rozładunku i załadunku towarów, jak i możliwość korzystania przez pasażerów. W ocenie autorki opinii spowoduje to całkowite odsunięcie ruchu pojazdów ciężkich od zabudowy mieszkaniowej, zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców, zniwelowanie hałasu, a przede wszystkim zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska, a także zachowanie dziewiczych terenów. Zaproponowane rozwiązanie jest w pełni proekologiczne, najmniej ingerujące w naturę i najkorzystniejsze dla dobra ludzi i ich potomnych.</p>	<p><i>Projektant nie odnosi się do propozycji modernizacji sieci kolejowej, ponieważ ta kwestia nie jest przedmiotem Akcji Informacyjnej nr II, a także nie zawiera się w opisie przedmiotu zamówienia (OPZ). Takie wnioski, jak w przedmiotowej opinii, są rozpatrywane na etapie tworzenia dokumentów planistycznych i strategii rozwoju na różnych szczeblach administracyjnych.</i></p>
0242-0273	mieszkańcy miejscowości Huta Komorowska obrębu Bór i Obarówka	dana zanonimizowana	<p>Sprzeciw dla wariantu nr 10 oraz wniosek o przesunięcie obwodnicy w wariantcie 10 w kierunku Lasów Państwowych. Autorzy zbiorczej opinii, mieszkańcy wsi Huta Komorowska obręb Obarówki i Boru stanowczo przeciwstawiają się wariantowi nr 10. W ocenie mieszkańców wariant nr 10 według którego jest planowana obwodnica będzie naruszać spokój i ciszę w tym miejscu,</p>	<p><i>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące sprzeciwu dla wariantu 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego</i></p>

			zakłócając tym życie codzienne mieszkańców obrębu Obarówki i Boru. Autorzy opinii wyrażają nadzieje, że przy udziale społeczeństwa zostanie wypracowany optymalny przebieg obwodnicy.	<p>przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony.</p> <p>Jednocześnie rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8" w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowana przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
0274	Požarycki Adam	-	Poparcie dla wariantu nr 8 oraz wariantu nr 10, będące jednocześnie obwodnicą Tarnowskiej Woli i Jadachów. Wariant 8 jest korzystniejszy ze względu na bliskość strefy przemysłowej w Nowej Dębie. Autor opinii wskazuje na konieczność zaprojektowania dodatkowego zjazdu (węzła, skrzyżowania) do podstrefy Nowa Dęba TSSE Euro-Park Wisło-San i dalej poprzez strefę przemysłową do śródmieścia Nowej Dęby (np. poprzez istniejącą ul. Kościuszki - drogę powiatową). Połączenie obwodnicy ze strefą przemysłową powinno być zrealizowane nową drogą klasy zbiorczej, być może jako przedłużenie ulicy Kościuszki. Wnioskodawca proponuje rozważyć ponadto zamianę wszystkich rond na węzły drogowe dwupoziomowe, ewentualnie na skrzyżowania skanalizowane z sygnalizacją świetlną trójfazową, a na	<p>Projektant rozumiejąc przesłanki dotyczące poparcia dla wariantu 8 i 10 informuje, że wybór jakiegokolwiek wariantu do dalszego etapu projektowego nastąpi w oparciu o analizę wielokryterialną której wynik, oprócz głosu władz samorządowych, zależy również od opinii społeczeństwa, a także aspektów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.</p> <p>Odnosząc się do wniosku o połączenie strefy przemysłowej z obwodnicą Projektant informuje, że rozwiązanie zostało przedstawione na zał. 2B – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II - połączenie TSSE z obwodnicą. Projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu.</p> <p>Odpowiadając na sugestie odnośnie zmiany w dokumentacji typów skrzyżowania informujemy, że aktualnie trwają prace nad zmianą wszystkich rond zwykłych na ronda turbinowe na wszystkich proponowanych wariantach obwodnicy. Nie mniej jednak projektant zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań wariantowych</p>

			skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 872 czterofazową, ostatecznie budową wszystkich rond jako turbinowe.	<p>skrzyżowań, które będą analizowane pod kątem ruchowym m.in. wykonane zostaną analizy przepustowości. Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, że decyzja o wyborze rodzaju skrzyżowania nie została jeszcze podjęta. Jeśli analizy wykażą, że rondo turbinowe zapewnia odpowiedni poziom swobody ruchu to nie ma ekonomicznego uzasadnienia dla budowy węzłów.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu projektant rekomenduje połączenie strefy przemysłowej z obwodnicą do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.</b></p>
0275	Gmina Baranów Sandomierski	-	Treść opinii przedstawiona w raporcie w pkt. 4.1.3	<i>Ustosunkowanie się Projektanta do treści wniosku w pkt. 4.1.3</i>
0276	Gmina Majdan Królewski	-	Treść opinii przedstawiona w raporcie w pkt. 4.1.2	<i>Ustosunkowanie się Projektanta do treści wniosku w pkt. 4.1.2</i>
0277	Gmina Nowa Dęba	-	Treść opinii przedstawiona w raporcie w pkt. 4.1.1	<i>Ustosunkowanie się Projektanta do treści wniosku w pkt. 4.1.1</i>
0278	Starzec Barbara	1258, 1274/1, 1274/3, 1276	Sprzeciw dla wariantów nr 6, 7, 8 i 10. Przeprowadzenie inwestycji według jednego z w/w wariantów spowoduje, że obwodnica podzieli zabudowę Huty Komorowskiej na części, łącznie z istniejącą komunikacją drogową. Mieszkanca wskazuje, że najmniej korzystny dla niej jest wariant 10, ponieważ trasa tego wariantu częściowo idzie przez zabudowę, gdzie mieszka. Zjazdy do drogi głównej, aby gdziekolwiek się dostać są oddalone o kilkadziesiąt kilometrów. Zastanawia się jednocześnie jaki ma sens w końcowym etapie wariantu 10 robić obwodnicę przez zabudowany teren, skoro prawie cały wariant idzie przez tereny leśne. Zwraca uwagę na fakt, że tereny rolne objęte są programem Natura 2000, a taka obwodnica niszczy strukturę ochronną. Obwodnica proponowana w tych wariantach uderza w tereny zabudowane Huty	<i>Projektant nie podważa przytoczonych argumentów, jednocześnie wskazuje, że z uwagi na uwarunkowania terenowe trudne, a wręcz niemożliwe jest wyznaczenie takiego przebiegu obwodnicy, który satysfakcjonowałby wszystkie zainteresowane strony. Należy wyjaśnić, że istniejąca sieć dróg publicznych w całości lub części zostanie zachowana. W miejscu przecięcia się istniejących dróg publicznych z projektowaną obwodnicą zostaną zaprojektowane bezkolizyjne przekroczenia górą lub dołem projektowanej obwodnicy, ewentualnie na przecięciu drogi gminnej z obwodnicą zaprojektowane zostaną place do zawracania. Komunikacja nie zostanie odcięta, zostanie w części zmieniony jej przebieg, jednak zachowana zostanie komunikacja odbywająca się drogami lokalnymi. W projekcie przewidziano jezdnie dodatkowe, które mają na celu skomunikowanie działek sąsiadujących z inwestycją. Każda działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej i nie będzie takiej sytuacji, że jakkolwiek działka zostanie odcięta od sieci dróg publicznych. W wariantach 10 dostęp do działki nr 1258, 1274/1, 1274/3, 1276 zaplanowano jak dotychczas poprzez drogę 104060SR (L) Stawy – Obarówka - Bór, następnie poprzez</i>

			<p>Komorowskiej. Mieszkanca stwierdza, że nie można kosztem innych prowadzić obwodnicy Nowej Dęby.</p>	<p>projektowaną jezdnię dodatkową i dalej poprzez drogę powiatową nr DP 2401R (Z), która będzie bezkolizyjnie przecinać się z obwodnicą „nad” lub „pod”. Z analizy wynika, że takie rozwiązanie wydłuży aktualną drogę z przedmiotowych działek do Majdanu Królewskiego o ok. 750 m. Odnośnie kwestii przejścia obwodnicą po terenach Natura 2000 to cała gmina Majdan Królewski znajduje się w obszarze Natura 2000, także istniejąca droga DK9.</p> <p>Odnośząc się do kwestii budowy obwodnicy Nowej Dęby kosztem innych Projektant zwraca uwagę, że obecne oddziaływanie na zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 jest bardzo duże, a mieszkańcy od wielu lat narażeni są na m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza, utrudniony dojazd i inne. Istniejąca ścisła zabudowa na terenie m. Nowa Dęba oraz m. Majdan Królewski uniemożliwia zastosowanie środków zapobiegawczych np. w postaci ekranów akustycznych w celu zmniejszenia oddziaływania istniejącego ruchu na zabudowę sąsiadującą. Inwestor, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca dróg krajowych ma na względzie dobro ogółu społecznego, przy czym priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</p> <p>Jednocześnie rozumiejąc przesłanki dotyczące wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8” w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowana przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p>
--	--	--	--	---

0279	mieszkaniec miejscowości Nowa Dęba		<p>Wniosek o korektę przebiegu wariantu 10 oraz zapewnienie połączenia ze strefą ekonomiczną. Autor opinii wnioskuje o uwzględnienie wszystkich założeń wariantu 10 wskazanym przez mieszkańców miejscowości Huta Komorowska. Wnioskodawca jest bardzo przeciwny temu, aby 40 m za jego płotem i jego pasieką przechodziła obwodnica Nowej Dęby. Podkreśla, że obwodnica powinna być połączona ze strefą ekonomiczną w Nowej Dębie.</p>	<p><i>Projektant odnosząc się do wniosku o skorygowanie wariantu 10 informuje, że rekomenduje do dalszych prac projektowych skorygowanie przebiegu wariantu 10 zgodnie z propozycją samorządu gminy Majdan Królewski w pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu. Rozwiązanie prezentowane jako wariant 10 b nie stanowi jednak dokładnego odwzorowania przebiegu proponowanego jako wariant 8” w Akcji Informacyjnej nr I ani propozycji wariantu 10 b proponowanego przez samorząd gminy Majdan Królewski w Akcji Informacyjnej nr II. Propozycja przebiegu obwodnicy przesłana przez gminę Majdan Królewski została zmodyfikowana przez Projektanta w taki sposób by przebieg spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji (m.in. minimalne promienie łuków, wkreślenie krzywych przejściowych) w ocenie Projektanta spełnia jednak oczekiwania prezentowane na spotkaniach informacyjnych.</i></p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.2 6) niniejszego raportu projektant rekomenduje wprowadzenie odcinkowej zmiany przebiegu wariantu 10.</b></p> <p><i>Odnosząc się do wniosku o połączenie strefy przemysłowej z obwodnicą Projektant informuje, że rozwiązanie zostało przedstawione na zał. 2B – Plan sytuacyjny wariant 10 – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II - połączenie TSSE z obwodnicą. Projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu.</i></p> <p><b>Zgodnie z pkt. 4.1.1 2) niniejszego raportu projektant rekomenduje połączenie strefy przemysłowej z obwodnicą do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.</b></p>



## 5 PROTOKÓŁ ZE SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH

### 5.1 Protokół ze spotkania informacyjnego w gminie Nowa Dęba w sprawie przebiegu obwodnicy Nowej Dęby

W dn. 07.09.2022 r. o godz. 17.00 odbyło się spotkanie informacyjne dotyczące „Budowy obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9”. Spotkanie odbyło się w Samorządowym Ośrodku Kultury w Nowej Dębie przy ul. Żeromskiego 2.

Spotkanie zostało zorganizowane przez Wykonawcę Dokumentacji Projektowej Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem, przy współpracy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie oraz gminy Nowa Dęba.

Na spotkaniu obecni byli:

1. przedstawiciele Wrocławskiego Biura Projektów w składzie:
  - a. Mariusz Przewłocki – Główny projektant drogowy, koordynator
  - b. Robert Rybka – Projektant drogowy
  - c. Natalia Marciniak – Asystent projektanta
  - d. Konrad Żarowski – Moderator spotkania
2. przedstawiciele GDDKiA Oddział w Rzeszowie w składzie:
  - a. Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji
  - b. Grzegorz Cyrek – Kierownik projektu
3. przedstawiciele władz samorządowych w składzie:
  - a. Jerzy Zbigniew Sudoł – Starosta Powiatu Tarnobrzeskiego
  - b. Wiesław Ordon – Burmistrz Nowej Dęby

W spotkaniu uczestniczyło 41 osób.

Po przedstawieniu rozwiązań projektowych i prezentacji obecne na spotkaniu zainteresowane strony zadały pytania:

#### 1. Wypowiedź Starosty Powiatu Tarnobrzeskiego:

Starosta wskazał, że najkorzystniejszy jest dla nich wariant 8 i 10. Stwierdził jednak, że respektuje wolę mieszkańców Huty Komorowskiej i wspiera ich, dlatego wskazał, że bardziej preferowany jest wariant 10. Powiedział, że warianty 6 i 7 odpadają, ponieważ dzielą Nową Dębę na pół. Stwierdził, że aktualnie jest to teren wolny, niezabudowany, a zabudowa Nowej Dęby i Tarnowskiej Woli zbliżają się do siebie i zaznaczył, że te warianty blokowałyby ich rozwój, ponieważ w przyszłości te miejscowości się połączą. Starosta powiedział, że wybierając warianty 6 i 7 sytuacja ruchowa w Tarnowskiej Woli pozostaje bez zmian, jednocześnie blokuje to tereny inwestycyjne Nowej Dęby. Wskazał, że wariant 10 byłby optymalny i korzystny, ponieważ oddalony jest od specjalnej strefy ekonomicznej oraz od strefy ochrony ujęcia wody. Starosta jednocześnie podkreślił, że ważne jest, aby zaprojektować dojazd do TSSE ponieważ daje ona prace ludziom z kilku gmin, tj. gmina Nowa Dęba, gmina Majdan Królewski, gmina Baranów Sandomierski. Jednocześnie pokreślił, że cieszy go fakt, że proponowany jest przekrój z 4 pasami, ponieważ od kilku lat upominał się o trasę szybkiego ruchu Radom – Rzeszów. Stwierdził, że obecnie teren Podkarpacie jest wykluczony komunikacyjnie, skomunikowanie jest bardzo słabe, gdzie Kielce, Kraków, Lublin, Olsztyn, Poznań, Katowice, Wrocław – mają znakomite połączenia komunikacyjne, natomiast Rzeszów takiego połączenia nie ma. Starosta pokreślił, że biorąc pod uwagę rozwój gospodarczy to wariant 10 jest konieczny. Starosta wnioskuje o drogę szybkiego

ruchu Radom-Rzeszów, w celu rozwoju inwestycyjnego. Podsumowując powiedział, że omijając Tarnowską Wolę i Jadachy będziemy jechać trasą nadwiślańską i włączymy się w Jadachach w obwodnicę Nowej Dęby. Stwierdził, że wszystko przemawia za takim przebiegiem ponieważ jest tylko jeden wiadukt, nie ma wyburzeń i jest kompleks leśny. Starosta podkreślił, że będzie to dobre rozwiązanie dla Huty Komorowskiej, Tarnowskiej Woli, Jadachów i Nowej Dęby.

## **2. Wypowiedź Burmistrza Nowej Dęby:**

Burmistrz zaznaczył, że gmina, jako samorząd, wyraziła swoje stanowisko w październiku 2021 r., wskazując na wariant nr 8. Stwierdził, że mieszkańcy gminy złożyli kilkaset ankiet, żeby przekonać GDDKiA do wyboru wariantu nr 8. Podkreślił, że zdaje sobie sprawę, że zadaniem Projektanta na tym etapie jest wskazanie kilku wariantów, ale uważa że zdania nikt nie zmienił i nadal wszyscy opowiadają się za wariantem nr 8 lub jego rozszerzoną wersją nr 10. Burmistrz stwierdził, że opowiada się za prośbami mieszkańców Huty Komorowskiej i Majdanu Królewskiego, że spośród wariantów 8 i 10 przychyliła się do wariantu 10. Zaznaczył, że wnioskuje o zmianę przebiegu trasy na wysokości Rozalina. Zauważył, że w tym miejscu jest duża przestrzeń między gminą Nowa Dęba a gminą Baranów Sandomierski, pomiędzy Rozalinem a Kaczakami i mamy wyraźne zbliżenie obwodnicy do zabudowy Rozalina. Burmistrz podkreślił, że ma świadomość, że jest tam zlokalizowana linia wysokiego napięcia i zdaje sobie sprawę, że będzie to wymagało dodatkowych prac. Jednakże stwierdził, że w przypadku gdy ominięta jest cała zabudowa Huty Komorowskiej, to oczekują, że podobnie należy odsunąć obwodnicę od zabudowy Rozalina w stronę Kaczaków. Podkreślił, że byłoby to rozwiązanie satysfakcjonujące mieszkańców Rozalina.

W dalszej części wypowiedzi Burmistrz zwrócił uwagę na brak skrzyżowania w km 7+600. Zauważył, że gmina już wcześniej pisemnie sugerowała zaprojektowanie skrzyżowania z przyszłą drogą gminną, która łączyłaby Tarnobrzeską Specjalną Strefę Ekonomiczną z obwodnicą. Podkreślił, że celem obwodnicy jest nie tylko wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta, ale także wyprowadzenie ruchu ciężkiego ze strefy ekonomicznej bezpośrednio na obwodnicę, tak by nie prowadzić go przez miasto. Zadeklarował, że Gmina zrealizuje łącznik pomiędzy obwodnicą a strefą ekonomiczną.

Burmistrz podsumował, że to są ich dwie główne uwagi, które przekażą także w formie pisemnej jako opinia Samorządu Gminy Nowa Dęba.

Jednocześnie stwierdził, że na tym etapie przyjmuje rozwiązanie skrzyżowań w ciągu obwodnicy w formie rond jako rozwiązanie najbardziej bezpieczne, pomimo pewnego spowolnienia ruchu. Poinformował, że jego zdaniem lepszym rozwiązaniem byłby węzeł, jednak rozumie że byłoby to rozwiązanie bardzo kosztowne. Jednocześnie zasugerował, że może w przyszłości, gdy będzie tu droga klasy S, to takie powiązania z innymi drogami w formie węzłów się znajdą.

## **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy do wypowiedzi Starosty Tarnobrzieskiego oraz Burmistrza Nowej Dęby:**

Przedstawicielka GDDKiA stwierdziła, że obecnie analizowany przekrój dwujezdniowy został przyjęty po wykonaniu analizy i prognozy ruchu na etapie Studium Korytarzowego. Jednocześnie podkreśliła, że kwestia możliwości budowy już w pierwszym etapie tych dwóch jezdni będzie rozpatrywana na posiedzeniu KOPI, która będzie zatwierdzać tą dokumentację. Podsumowała, że decyzja w sprawie przekroju jest przed GDDKiA i będzie podjęta na podstawie kolejnych analiz ruchowych wykonywanych na obecnym etapie prac przygotowawczych oraz uwzględniając jednocześnie aspektu ekonomicznego.

Przedstawicielka GDDKiA przyznała, że wnioski w sprawie drogi szybkiego ruchu (S9) wpływały do GDDKiA od lat. Jednakże podkreśliła, że droga S9 na ten moment nie jest ujęta w dokumentach określających przebiegi dróg ekspresowych.

Następnie Przedstawicielka GDDKiA omówiła sprawę połączenia obwodnicy ze strefą ekonomiczną. Wyjaśniła, że ewentualne wprowadzenie przedmiotowego skrzyżowania konieczne będzie zawarcie z samorządem porozumienia, który zobowiąże się do realizacji łącznika, tak by nie powstało samo skrzyżowanie, które będzie zamknięte, tylko zostaną podjęte działania, w kierunku takim, żeby ten łącznik został wybudowany. W podsumowaniu wskazała, że ze strony gminy Nowa Dęba musi być pisemna deklaracja dot. zawarcia takiego porozumienia, oraz ze strony GDDKiA jest konieczna akceptacja w zakresie zawarcia tego porozumienia GDDKiA w Warszawie.

Przedstawicielka GDDKiA omówiła następnie kwestię przesunięcia skrzyżowania w Rozalinie stwierdziła, że lokalizacja i przebieg drogi był uzależniony od przebiegu istniejącej sieci linii energetycznych wysokiego napięcia, których ewentualna przebudowa stanowi znaczący koszt. Podkreśliła, że obecna lokalizacja projektowanego skrzyżowania nie powoduje wyburzeń istniejącej zabudowy.

Ponadto wyjaśniła, odnośnie możliwości budowy węzłów że dla takich rozwiązań musi być uzasadnienie ruchowe wynikające z prognoz ruchu.

### **3. Pytanie mieszkańca Rozalina:**

Mieszkaniec zadał pytanie odnośnie skrzyżowania w Rozalinie. W jego ocenie pomimo zapewnień ze strony GDDKiA, że takie rozwiązanie nie powoduje żadnych wyburzeń, projektowane rondo znajduje się za blisko zabudowań. Stoi na stanowisku, że większą wagę przy przyjmowaniu rozwiązań powinno przykładać się do ochrony ludzi. Zazaczył, że aktualnie większą wagę przykłada się do różnych form ochrony przyrody. Stwierdził, że nie jest problemem przesunięcie lub podniesienie linii wysokiego napięcia, tak żeby tę drogę przesunąć. Podkreślił, że wiele jest przypadków, że linie wysokiego napięcia biegną nad drogami. Jego zdaniem są to pewnie koszty, ale nieadekwatne do tego, aby pod same zabudowania mieszkańcom przesuwac drogę.

### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant powiedział, że sprawa ta będzie analizowana jako jedna z uwag. Ponadto dodał, że to nie tylko kwestia przejścia drogi pod linią, ale także kolizji wprost ze słupami, więc jest to większy problem.

### **4. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zauważył, że projektowana jest tu droga dwujezdniowa, czyli w domyśle przystosowana kiedyś do szybkiego ruchu. Stwierdził, że o ile wpięcie w Jadachach wygląda naturalnie, to wpięcie w Komorowie nie bardzo ponieważ droga kończy się praktycznie w środku wsi przed następnym ostrym zakrętem. Jednocześnie ocenił, że jeśli będzie tam kiedyś planowana droga szybkiego ruchu to takie rozwiązanie nie ma sensu. Zaproponował przesunięcie trasy za kościół i wejść prosto w Hadykówkę, aby był to przebieg, który mógłby być kiedyś docelowym ,a w przyszłości nie ponosić podwójnych kosztów przy przebudowie.

Mieszkaniec wypowiedział się również na temat etapowania. Wskazał, że np. przy obwodnicy Kocka, gdzie przewidziano etapowanie S19, jest zrobiona jedna jezdnia i tam wszystkie drogi lokalne idą już górą, nie krzyżują się. Mieszkaniec zasugerował zrobienie od razu takich rozwiązań bezkolizyjnych, które w przyszłości nie powodowałyby konieczności generalnych przeróbek i zmian.

W dalszej części wypowiedzi mieszkaniec zasugerował zrobienie szerszych poboczy jak na S19. Jego zdaniem kierowca żadnej ciężarówce nie odważy się zjechać na te 75 cm gruntu w obawie, żeby się nie zsunąć. Z jego obserwacji wynika, że pobocza robione przy różnych drogach się obrywają. Mieszkaniec zaproponował aby przewidzieć troszkę szersze pobocza asfaltowane, tak żeby w razie awarii można było się na nich bezpiecznie zatrzymać i nie blokować prawego pasa ruchu.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA ustosunkowała się do szerokości pobocza. Zauważyła, że pojawia się wątek związany z drogą ekspresową, ale należy wyraźnie zaznaczyć, że projektujemy drogę klasy GP, która jest dość wysoko w hierarchii klas technicznych dróg, zaraz po drodze klasy A (autostrady) i klasy S (ekspresowych), ale nie jest to droga ekspresowa. Stwierdziła, że pasy awaryjne (szerokie pobocza) stosowane są jedynie przy autostradach i drogach ekspresowych. Stwierdziła, że we wrześniu ma wejść w życie nowelizacja przepisów dotyczących dróg publicznych, wg których szerokość pobocza bitumicznego ma być zmniejszona do 0,75 m (obecnie przy obwodnicy Nowej Dęby została zastosowana pobocza szerokości 1,00 m). Na końcu raz jeszcze podkreśliła, że przedmiotowa inwestycja nie stanowi drogi ekspresowej, a drogę klasy GP i dla takich parametrów jest projektowana. Każda klasa drogi ma przypisane konkretne parametry, które ma spełniać.

### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec stwierdził, że jeśli GDDKiA przewiduje tam kilkanaście tysięcy pojazdów przejeżdżających to awaria jednego pojazdu na jednym pasie spowoduje od razu korek.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA zauważyła, że w przypadku dróg jednojezdniowych o dwóch pasach ruchu to zawsze zostaje drugi pas do wykorzystania. Po raz kolejny przypomniała, że to nie jest droga szybkiego ruchu, a rozwiązania, o których wspomina mieszkaniec są stosowane na drogach najwyższych klas (autostradach i drogach ekspresowych).

Przedstawicielka GDDKiA stwierdziła, że po aktualizacji analizy i prognozy ruchu kwestia węzłów dwupoziomowych będzie jeszcze szczegółowo analizowana przez projektanta. Zapewniła także, że jeżeli po przeprowadzeniu tych analiz będzie taka potrzeba, to takie rozwiązania będą mogły być wprowadzone do opracowywanej dokumentacji.

### **Kolejne pytanie od tego samego mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał o zasadność zakończenia obwodnicy w Komorowie, wg jego opinii obwodnica powinna łączyć się z istniejącą drogą krajową DK 9 za Komorowem, omijając tę miejscowość.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA zauważyła, że planowa inwestycja dotyczy budowy obwodnicy Nowej Dęby, natomiast wydłużenie nowej drogi będzie wiązać się z budową obejścia Komorowa i de facto z powiązaniem obwodnicy Nowej Dęby z obwodnicą Kolbuszowej. Takie rozwiązania wykracza poza zakres planowanej inwestycji i wymaga rozszerzenia Programu Inwestycyjnego dla obwodnicy Nowej Dęby lub obwodnicy Kolbuszowej, bądź opracowania i uzgodnienia nowego Programu. Podkreśliła, że na chwilę obecną w ramach obwodnicy Nowej Dęby mamy możliwość zrealizowania tylko takiego zakresu jaki jest tu prezentowany.

Przedstawicielka GDDKiA przyznała, że w wyniku prac przeprowadzanych na etapie studiów korytarzowych związanych z obwodnicą Nowej Dęby czy Kolbuszowej wyklarowała się potrzeba nowej drogi na kierunku drogi krajowej Nr 9, przy czym dalsze działania GDDKiA będzie mogła podejmować jak będzie sporządzony program rządowy, uwzględniający taką inwestycje albo programy inwestycyjne uzgodnione przez Ministerstwo. Poinformowała również, że GDDKiA przekaże w tym zakresie stosowne wnioski do Ministerstwa Infrastruktury.

## **5. Wypowiedzieć mieszkańca Huty Komorowskiej:**

Mieszkaniec zauważył, że wszystkie warianty biegną przez Hutę Komorowską, ale mieszkańcy Huty rok temu walczyli o to, by stworzyć wariant 10. Zauważył, że wariant 10 biegnie całkowicie przez las, a na przedstawionej przez Projektanta prezentacji można było odczytać zestawienia

z danymi, z których wynika, że w wariantcie 10 zajęcie terenu leśnego jest większe o 4% w stosunku do wariantu 8 (w wariantcie nr 8 mamy 54%, a w wariantcie nr 10 mamy 58%). Następnie odniósł się do kwestii sprawy połączenia obwodnicy ze strefą ekonomiczną. Poinformował, że pracuje na strefie ekonomicznej i wjazd oraz wyjazd ze strefy jest aktualnie problematyczny. Podkreślił, że wykonanie połączenia strefy ekonomicznej z obwodnicą jest bardzo dobrym pomysłem.

W ocenie mieszkańca warianty 6, 7 i 8 tworzą w Hucie Komorowskiej sytuację analogiczną do sytuacji Tarnowskiej Woli – miejscowość przeciętą na pół, gdzie będą problemy z dojściem dzieci do szkoły, do kościoła czy też spaceru. Jednocześnie podkreślił, że wariant nr 10 omija wszelkie zabudowania.

**Następnie w sprawie połączenia strefy ekonomicznej z obwodnicą głos zabrał Starosta Powiatu Tarnobrzeskiego.**

#### **6. Wypowiedź Starosty Powiatu Tarnobrzeskiego:**

Starosta Powiatu Tarnobrzeskiego Pan Jerzy Sudoł, stwierdził, w kontekście dyskusji na temat połączenia obwodnicy ze strefą ekonomiczną, że Niemcy w czasie II wojny światowej planowali połączenie autostradą zakładów w Nowej Dębie z Mielcem. Zaproponował sprawdzenie czy na starych mapach nie ma tego połączenia, bo jest tam zrobiona „przecinka” i wytrasowana została szeroka droga. Stwierdził, że oczywiście dzisiaj jest ona na terenie lasu, lecz jest to wariant, który powinien zostać przeanalizowany.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowcy:**

Przedstawicielka GDDKiA, odnośnie połączenie strefy ekonomicznej z obwodnicą, poinformowała, że działania w tym zakresie są po stronie samorządu, bo ten łącznik na pewno nie będzie stanowił drogi krajowej.

Jednocześnie zwróciła się z prośbą do przedstawicieli gminy Nowa Dęba o przeanalizowanie możliwych przebiegów przedmiotowego łącznika i weryfikację możliwości zlokalizowania proponowanego skrzyżowania w km 7+600. Zaznaczyła, że w tym rejonie występuje wiele uwarunkowań jak np. strefa ochronna dot. ujęcia wody, która może determinować przebieg tej planowanej przez gminę drogi. Zasugerowała, aby wskazywana lokalizacja tego skrzyżowania była możliwa do realizacji, w związku z czym w jej opinii samorząd gminy powinien przeanalizować możliwe przebiegi łącznika tak aby podana lokalizacja skrzyżowania dawała szansę na włączenie takiej drogi do obwodnicy.

#### **Wypowiedź Burmistrza Nowej Dęby:**

Burmistrz poinformował, że w wariantcie km 7+600 gmina przy lokalizacji wzięła pod uwagę istniejącą drogę leśną, która jest wykorzystywana przez Lasy Państwowe. Podkreślił, że przy tym przebiegu łącznika możliwe jest jego włączenie do drogi na strefie i nie ma też przeszkód formalnych dla zrealizowania tego łącznika na terenie Lasów Państwowych.

#### **7. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał Projektanta dlaczego warianty różnią się od siebie na ich końcowym przebiegu. Zauważył różnice w wariantcie 6 i 7, np. rzędu kilku/kilkunastu metrów przy zjeździe w kierunku Mielca.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pan Mariusza Przewłockiego:**

Projektant wyjaśnił, że różnice wynikają z konieczności wariantowania przebiegów trasy na tym etapie prac projektowych. Projektant szukał różnych przebiegów obwodnicy. Wy tłumaczył, że w tej lokalizacji zostały zmienione parametry kąta wyjścia w celu konieczności prawidłowego dowiązania do geometrii na wcześniejszych odcinkach wariantów, która w każdym wariantcie jest poprowadzona w inny sposób. Poinformował, że m.in. z tego wynikają kilku-/kilkunastu metrowe przesunięcia.

Na tym spotkaniu zakończono.

## **5.2 Protokół ze spotkania informacyjnego w gminie Majdan Królewski w sprawie przebiegu obwodnicy Nowej Dęby**

W dn. 08.09.2022 r. o godz. 11.00 odbyło się spotkanie informacyjne dotyczące „Budowy obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9”. Spotkanie odbyło się w Gminnym Ośrodku Kultury w Majdanie Królewskim przy ul. Rzeszowskiej 8.

Spotkanie zostało zorganizowane przez Wykonawcę Dokumentacji Projektowej Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem, przy współpracy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie oraz gminy Majdan Królewski.

Na spotkaniu obecni byli:

1. przedstawiciele Wrocławskiego Biura Projektów w składzie:
  - a. Mariusz Przewłocki – Główny projektant drogowy, koordynator
  - b. Robert Rybka – Projektant drogowy
  - c. Natalia Marciniak – Asystent projektanta
  - d. Konrad Żarowski – Moderator spotkania
2. przedstawiciele GDDKiA Oddział w Rzeszowie w składzie:
  - a. Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji
  - b. Grzegorz Cyrek – Kierownik projektu
3. przedstawiciele władz samorządowych w składzie:
  - a. Jerzy Wilk – Wójt gminy Majdan Królewski

W spotkaniu uczestniczyło 30 osób.

Po przedstawieniu rozwiązań projektowych i prezentacji obecne na spotkaniu zainteresowane strony zadały pytania:

### **1. Wypowiedź Wójta gminy Majdan Królewski – Jerzego Wilka:**

Wójt rozpoczął wypowiedź od podziękowania, że na obecnym etapie planowana obwodnica stanowi również obwodnicę Majdanu Królewskiego, nie tylko Nowej Dęby. Wyraził opinię, że dla gminy Majdan Królewski najkorzystniejszy przebieg ma wariant 10. Podkreślił, że w ramach spotkania spodziewa się uwag mieszkańców co do prezentowanych rozwiązań projektowych. Uwagi te zostaną przeanalizowane przez Projektantów i jeżeli będzie to możliwe zostaną uwzględnione w rozwiązaniach projektowych. Zaznaczył, że jest to czas na zasygnalizowanie uwag, tak żeby zarówno Projektanci jak i Inwestor – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad postarali się to uwzględnić.

**Wypowiedź nie wymagała odpowiedzi.**

### **2. Wypowiedź mieszkańca:**

Mieszkaniec podziękował Wójtowi, że uwzględnił wcześniejszy wniosek mieszkańców Huty Komorowskiej i popiera wariant 10. W jego ocenie wariant 10 jest najmniej konfliktogenny, natomiast wariant 6 i 7 na pewno odpada, ponieważ Nowa Dęba jest za ominięciem Tarnowskiej Woli. Zauważył, że w wariancie 10 jest tylko 4% więcej lasu do wycięcia w porównaniu do wariantu 8, czyli to nie jest dużo. Dodał, że również pod kątem obiektów inżynierskich ten wariant będzie najlepszy, bo jest chyba tylko jeden nad szerokim torem (LHS). Mieszkaniec stwierdził, że

większość - Majdan Królewski, Nowa Dęba i Huta Komorowska jest za wariantem 10. Podkreślił, że jednym z celów inwestycji było zwiększenie bezpieczeństwa, a nie wyobraża sobie, żeby było bezpiecznie, gdy droga nr 9 będzie poprowadzona przez środek miejscowości. Wyraził obawę, że przejście przez taką drogę przez małe dzieci może być problematyczne. Mieszkaniec podsumował, że jako mieszkańcy Huty Komorowskiej są za wariantem 10.

#### **Wypowiedź mieszkańca:**

Mieszkaniec zaznaczył, że nazywanie wariantu 7 i 8 obwodnicą jest troszkę nadużyciem względem nich – mieszkańców Huty Komorowskiej. Stwierdził, że wariant 10 przedstawiany jest jako propozycja mieszkańców Huty Komorowskiej, natomiast zwrócił uwagę, że prezentowany przebieg w wariantcie 10 nie pokrywa się w 100% z propozycją mieszkańców złożoną w ramach pierwszej Akcji Informacyjnej, ponieważ w prezentowanym przebiegu kilka gospodarstw pozostaje „odciętych od świata”. Mieszkaniec podkreślił, że rozumie, że obwodnica jest potrzebna, ale nie kosztem jednostek.

#### **Wypowiedź mieszkańca:**

Mieszkaniec zauważył, że zgodnie z przedstawionymi celami inwestycji obwodnica powinna odsunąć ruch ciężki od zabudowań mieszkalnych. Zauważył jednak, że dotyczy to tylko Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego, ponieważ Huta Komorowska „obrywa” w każdym wariantcie – w wariantcie 10 co prawda najmniej. Stwierdził, że argumentowano, że obwodnica zmniejsza uciążliwość. Mieszkaniec nie zgodził się z tą argumentacją i stwierdził, że zwiększa ją, tym bardziej w Hucie Komorowskiej. Zauważył, że drogi zostaną zamknięte, praktycznie wszystkie w wariantach 6, 7, 8 przez co praktycznie nie będzie możliwości przejazdu z jednej strony wsi na drugą, tylko rondo i połączenie w Komorowie. Podkreślił, że wariant nr 10 natomiast jest dla Huty Komorowskiej najlepszy. Jednocześnie podkreślił, że nie jest to dokładnie to, czego chcieli mieszkańcy ani to, co ustalali na pierwszym spotkaniu.

Na koniec zadał pytanie odnośnie wariantu 10, dlaczego na samym końcu w Komorowie obwodnica jest poprowadzona zupełnie inaczej niż w 3 pozostałych wariantach.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA poinformowała, że wnioski mieszkańców zgłoszone na poprzednich spotkaniach były analizowane czy są możliwe do uwzględnienia pod względem technicznym, ekonomicznym i środowiskowym. Przedstawicielka GDDKiA powiedziała, że projektując obwodnicę, mamy do czynienia z drogą klasy GP. Podkreśliła, że jest to trzecia klasa techniczna w klasyfikacji dróg – pierwsze są autostrady, następnie drogi ekspresowe, a potem GP – główne ruchu przyspieszonego. Stwierdziła, że w obowiązujących przepisach techniczno – budowlanych ustalone są wymagania dotyczące kształtowania trasy drogi tej klasy i dlatego też nie wszystkie rozwiązania, które mieszkańcy proponują udaje się wprowadzić do inwestycji, czasem konieczne jest dostosowanie proponowanych rozwiązań do wymagań obowiązujących przepisów. Na koniec dodała, że przedmiotowe spotkania w ramach Akcji Informacyjnych są dla GDDKiA ważnym elementem przygotowania inwestycji i stanowią przeciwagę do kwestii dotyczących ochrony środowiska. Poinformowała, że ostatecznie o przebiegu drogi zadecyduje Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant powiedział, że nie we wszystkich miejscach możemy spełnić oczekiwania mieszkańców, bo czasami wprowadzenie korekty w jednym miejscu powoduje konieczność skorygowania trasy na dużo większym fragmencie, a nie zawsze jest to możliwe to wprowadzenia w ten sposób by spełnione były wymagania techniczne odnośnie promieni łuków itd. Oświadczył, że droga ma wysoki charakter techniczny, łuki muszą być łagodne i nie zawsze obejście np. fragmentu zabudowy, można przeprowadzić łukiem o takich parametrach, żeby nie

doprowadzić do innych kolizji. Projektant podkreślił, że swojej strony najchętniej ominąby wszystkie budynki, jeśli tylko mógł, ponieważ to jest problem dla mieszkańców, ale też stanowi problem dla Projektanta. Zauważył, że nie zawsze uda się tak trasę zaprojektować, żeby dochować parametrów bezpieczeństwa ruchu, a jednocześnie nie wejść w kolizję z jakąś infrastrukturą.

Projektant wyjaśnił, że odnośnie rozwiązań w Komorowie – to są zaprojektowane 4 warianty i każdy wariant jest ma trochę inny przebieg. Stwierdził, że wynika to z tego, że w każdym z wariantów trasa w trochę innym miejscu i pod innym kątem zbiega się z istniejącą DK9 w Komorowie. Poinformował, że te elementy powodują, że parametry geometryczne dla każdego rozwiązania są inne, w związku z czym każdy wariant należy zaprojektować w sposób indywidualny, dostosowując do innego kąta, do możliwości terenowych, zabudowy, lokalizacji oraz odległości do innych dróg. Zauważył także, że warianty przebiegają w różnej odległości od istniejącej drogi powiatowej, co też powoduje, że w każdym wariantcie te rozwiązania różnią się.

### **3. Wypowiedź mieszkańca Huty Komorowskiej:**

Mieszkaniec poinformował, że jest właścicielem działek w Hucie Komorowskiej i zastanawia, go kwestia przebiegu projektowanej drogi, skoro od Nowej Dęby do Huty Komorowskiej droga przebiega w lesie to dlaczego w Hucie wchodzi w tereny zamieszkałe i rolnicze. Zapytał, czy nie ma innej możliwości poprowadzenia tej obwodnicy. Jego zdaniem takie możliwości są, a obecny przebieg wynika z wygody GDDKiA. Następnie mieszkaniec powiedział, że Projektant omawiając te warianty, dużo mówił o drogach fachowo, jak np. „droga powiatowa nr ...”. Podkreślił, że oni są miejscowi i dobrze znają nazwy miejscowe, dlatego też na spotkania należy nazywać te drogi po imieniu, aby mieszkańcy zrozumieli, że to jest droga Mielec – Nowa Dęba, Majdan – Baranów. Stwierdził, że należy troszkę poszanować mieszkańców, jeśli takie prezentacje się przekazują.

**Uwagi mieszkańca Huty Komorowskiej zostały odnotowane przez Projektanta.**

### **4. Pytanie mieszkanki:**

Mieszkanka poinformowała, że jest właścicielką działki, przez którą będzie przechodził wariant nr 10. Chciała uzyskać informacje odnośnie prognozy ruchu po włączeniu z drogi nr 19 i czy jest taka prognoza na dzień dzisiejszy zrobiona. Zapytała, co z wodami gruntowymi na tym terenie, m. in. na jej działce. Poinformowała, że 3 lata temu kupiła ziemię pod działalność, aktualnie jest w trakcie budowy. Uzyskała pozwolenie na budowę stajni, bo w przyszłości chce założyć ośrodek rehabilitacji i hipoterapii dla dzieci, gdzie cała stajnia jest obecnie zlokalizowana na środku tej obwodnicy. Mieszkanka wyraziła obawę, co w przypadku jej planów, ponieważ ona swoją działalność chce otworzyć w ciągu półtora roku. Poinformowała, że w tej chwili nie wie na czym stoi, ponieważ został już zakupiony sprzęt, konie, jest pozwolenie na budowę, projekt łonżownika. Zapytała, czy jest możliwość poprowadzenia obwodnicy w wariantcie 10 całkowicie lasem.

Mieszkanka dodatkowo wskazała, że część działek jest już wykupiona, a na kolejne ma umowę wstępną. Zapytała, co w tym przypadku ma robić, jak ma tam konie wpuścić. Stwierdziła, że obwodnica dzieli jej działkę na pół, a w tym miejscu miała powstać stajnia. Podkreśliła, że zgadza się ze wszystkimi mieszkańcami gminy Majdan Królewski, że obwodnicę należy poprowadzić na wysokości Huty Komorowskiej jeszcze dalej, całkowicie dalej. Mieszkanka zauważyła, że GDDKiA nic nie mówi o szkodach wyrządzonych podczas budowy obwodnicy, tj. uszkodzeniach istniejących dróg poprzez przejazd sprzętów ciężkich. Następnie zapytała jak będzie wyglądała droga nr 9 i kto później wyremontuje te drogi?

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA poinformowała, że ten wniosek był złożony w ramach pierwszej akcji informacyjnej i po przeprowadzonej analizie Projektant stwierdził, że ze względów technicznych on nie mógł być wprowadzony. Poinformowała, że jeśli chodzi o kwestię istniejącej drogi nr 9, to, po wybudowaniu obwodnicy, stary przebieg DK9 przestanie być drogą krajową, przejdzie na rzecz samorządu województwa, który może ją przekazać na dalszego zarządcę.



Dodatkowo wyjaśniła, że wykonawcy robót, odpowiednimi zapisami w umowach na realizację drogi są zobowiązani do rozmów z zarządcami innych dróg i w przypadku potrzeby do naprawy tych dróg, gdy ich uszkodzenia są spowodowane ruchem z budowy obwodnicy. Zapewniła, że nie będzie takiej sytuacji, że DK9 zostanie pozostawiona w złym stanie technicznym i nie będzie mógł się na niej odbywać ruch. Podsumowała, że GDDKiA zrealizowana już wiele inwestycji drogowych i nie spowodowało to, np. przy budowie drogi S19, że drogi, które służyły jako dojazd przy budowie, w chwili obecnej są nieprzejezdne.

Przedstawicielka GDDKiA poprosiła przedmówczynię o złożenie pisemnego wniosku. Poinformowała, że do tej pory GDDKiA nie miała żadnej informacji o takich planach, czy o założeniach dot. tej działki. Wyjaśniła, odnosząc się do uregulowań w przepisach prawa, że projektując nową drogę w oparciu o przepisy specustawy drogowej, zarządca drogi czy inwestor nie jest zobowiązany do uwzględniania założeń miejscowego planu zagospodarowania. Zwróciła uwagę, że w aktualnym porządku prawnym możliwe jest przejęcie działki pod inwestycje, a za przejęte działki i nieruchomości wypłacane jest odszkodowanie.

#### **Kontynuacja wypowiedzi mieszkanki:**

Mieszkancka zapytała, czy GDDKiA wykupi całość tej działki, ponieważ to będzie powierzchnia 6 ha. Poinformowała, że droga przechodzi przez środek działki, a zagospodarowanie i wszelkie pozwolenia obejmują każdy fragment ten działki. Poinformowała, że nie ma nic przeciwko, żeby droga szła tuż za granicą jej działki.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Poinformowała, że jeśli są inne propozycje co do przebiegu drogi to również prosi je zgłosić w ramach obecnej akcji informacyjnej. Stwierdziła, odnośnie nabywania działek niezbędnych pod budowę drogi, że GDDKiA ma możliwość nabywania tych działek, w zakresie niezbędnym pod pas drogi krajowej. Jednocześnie dodała, że w specustawie drogowej jest zapis o tym, że właściciel może złożyć wniosek o wykup tzw. resztówki, czyli pozostałej nienabytej części działki, przy czym uzasadnieniem do nabycia tej resztówki jest brak możliwości użytkowania nieruchomości na dotychczasowe cele. Powiedziała, że jeżeli faktycznie będzie taka sytuacja, że pozostała część działki nie będzie mogła być użytkowana w sposób dotychczasowy, to Inwestor zadania zobowiązany jest do nabycia całości takiej działki.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant poprosił o przesłanie skanu projektu zagospodarowania i uzyskanego pozwolenia na budowę. Wyjaśnił, że pozwoli to na zorientowanie się w skali rozpiętości tej inwestycji.

#### **5. Wypowiedź mieszkańca:**

Mieszkaniec zaproponował przebieg, zgodnie z wariantem 10, ale z korektami.

#### **Odpowiedzi udzielił projektant drogowy Mariusz Przewłocki:**

Projektant odpowiedział, że taki przebieg był analizowany, ponieważ taki wniosek był zgłaszany już na poprzedniej Akcji Informacyjnej. Wyjaśnił, że wprowadzenie takiego przebiegu spowodowałoby, że trasa miałaby łuki o nienormalnych promieniach, natomiast wprowadzając łagodniejsze łuki obwodnica kolidowałaby z zabudową.

#### **Odpowiedź mieszkańca:**

Mieszkaniec stwierdził, że w wariantcie 10 odcinani są ludzie „od świata”.

#### **Odpowiedzi udzielił projektant drogowy Mariusz Przewłocki:**

Projektant zapewnił, że nie ma miejsca, które byłoby odcięte od drogi publicznej. Poinformował, że każda działka jest skomunikowana za pomocą drogi publicznej lecz może ona mieć trochę inny przebieg niż dotychczas.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA poprosiła, żeby w takim zakresie również składać wnioski. Zauważyła, że sytuacje, odnośnie potrzeb dojazdu są najlepiej znane mieszkańcom.

#### **6. Pytanie mieszkanki Majdanu Królewskiego:**

Mieszkanka poinformowała, że pochodzi z Huty Komorowskiej, a mieszka w Majdanie Królewskim. Oznajmiła, że popiera wariant nr 10, ale wnioskuje, żeby przesunąć go jeszcze w las, aby te zabudowania były w „cywilizacji”.

Zapytała, czy ważniejsze są działki ogrodowe w Nowej Dębie, czy domy mieszkalne w Hucie Komorowskiej.

Mieszkanka zapytała również ile jest wyburzeń w wariantach 6 i 7. Jednocześnie podkreśliła, żeby nie realizować obwodnicy Nowej Dęby kosztem Huty Komorowskiej. Podsumowując zaznaczyła, że popiera wariant nr 10.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA poinformowała, że projektując przebieg na końcowym odcinku, założeniem GDDKiA było, żeby nie powodować wyburzeń. Poinformowała, że projektowane warianty przebiegają jedynie w pobliżu zabudowy - w wariantach 10 występuje konieczność wyburzenia tylko 1 domu mieszkalnego, przy blisko 20 km nowej drogi, co potwierdza, że Projektant proponując przebiegi obwodnicy miał priorytetowy cel nie powodowania kolizji z istniejącą zabudową. Przedstawicielka GDDKiA podała jako przykład inną inwestycję dot. drogi ekspresowej, gdzie na odcinku 10 km GDDKiA miała 16 budynków do wyburzenia, bo nie było innej możliwości poprowadzenia drogi.

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że w wariantach nr 6 do wyburzenia są przeznaczone 2 budynki mieszkalne i 14 innych budynków (w tym altany działkowe), a w wariantach 7 w przedstawionym przebiegu nie ma kolizji z istniejącą zabudową – brak budynków przeznaczonych do wyburzenia. Poinformowała także, że do wydania decyzji środowiskowej Inwestor musi przedstawić co najmniej 3 warianty oraz wyniki analiz tych wariantów. Poinformowała, że jest wykonywana dokumentacja geologiczna, inwentaryzacja przyrodnicza i są spotkania z mieszkańcami i wszystkie te aspekty będą brane pod uwagę przy wyborze wariantów. Przedstawicielka GDDKiA podsumowała, że z wszystkich analiz powstaje analiza wielokryterialna i ona uszereguje te warianty.

#### **7. Pytanie mieszkanki Huty Komorowskiej:**

Mieszkanka zauważyła, że to droga klasy GP, czyli jest to szybka droga, główna o ruchu przyspieszonym, spytała jednocześnie na jaki nacisk osi projektowana jest ta droga. Stwierdziła, że jest za wariantem nr 10, bo nie wyobraża sobie, żeby droga szła przez środek wioski, jak to jest w trzech pozostałych wariantach. Zapytała, czy GDDKiA myśli o ekranach dźwiękoszczelnych w miejscach, gdzie ta droga przebiega blisko zabudowań, tj. około 1-2 km od zabudowań?

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że większość dróg krajowych jest projektowana z naciskiem około 115 kN na oś. Odnosząc się do kwestii zastosowania ekranów wyjaśniła, że do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej będzie dołączony raport oddziaływania na środowisko, w ramach którego wykonywana jest analiza akustyczna. Poinformowała, że jeżeli z tej analizy wyniknie potrzeba stosowania zabezpieczeń w związku z przekroczeniami hałasu w porze dziennej lub w porze nocnej, należy zastosować ekrany. Jednocześnie wyjaśniła, że nie chodzi tutaj

o subiektywne odczucia, że komuś wydaje się, że jest głośno lub nie, tylko to są regulacje wynikające z przepisów prawa, które określają dopuszczalne poziomy hałasu. Stwierdziła, że w decyzji środowiskowej określone są lokalizacje ekranów, dla których Inwestor ma obowiązek wybudowania ekranów akustycznych. Dodała, że na etapie projektu budowlanego jest wykonywana ponowna ocena potrzeby zlokalizowania ekranów, kiedy te rozwiązania są już ostateczne i szczegółowe, bo kwestia rozchodzenia się dźwięku zależy od rozwiązań wysokościowych - poprowadzenia niwelety drogi – czy przebiega wyżej czy niżej w stosunku do terenu. Podsumowała, że budowa ekranów jest przewidziana w miejscach, które zostaną wskazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w planowanej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

#### **8. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec poinformował, że 3 lata temu kupił gospodarstwo rolne. Powiedział, że przeniósł pasiekę, żeby być z dala od dużego ruchu i teraz wariant 10 przebiega 20 m od jego pasieki i 30 m od jego domu. Oznajmił, że wszystko rozumie, ale zapytał czy nie da się trasy przesunąć o 1,5 km? Zauważył, że na wariantcie oznaczonym kolorem zielonym łuki są bardziej ostre, a tu by takich nie było i na pewno byłyby łagodniejsze niż na tym zielonym.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że prosi, żeby złożyć w tym zakresie wniosek.

#### **9. Pytanie mieszkanki:**

Mieszkanka zadała pytanie odnośnie przebiegu obwodnicy na terenie Lasów Państwowych. Zapytała, czy GDDKiA ma zgodę na przejście wariantu przez te lasy na wysokości terenów Huty Komorowskiej.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że Inwestor jest w kontakcie z przedstawicielami Lasów Państwowych, którzy są również obecni na spotkaniu. Poinformowała, że lasy te zlokalizowane są na gruntach Skarbu Państwa. Powiedziała, że na dalszych etapach prac projektowych uzyskuje się opinię od Lasów Państwowych. Stwierdziła, że ostatecznie na podstawie decyzji ZRID, działki, dla których aktualnie zarządcą są Lasy Państwowe zmieniają zarządcę na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

#### **Dodatkowe pytanie mieszkanki:**

Mieszkanka zadała pytanie, czy macie opinie o zaburzeniu ekosystemu np.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że składając wniosek o wydanie decyzji środowiskowej Inwestor zobowiązany jest do wykonania pełnej, rocznej inwentaryzacji przyrodniczej, na podstawie której opracowywany jest Raport oddziaływania na środowisko, gdzie zespół środowiskowy opisuje elementy, które występują na tych terenach. Poinformowała, że w raporcie tym oceniany jest m.in. wpływ drogi na istniejące ekosystemy. Ostatecznie cały raport oceniany jest przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w trakcie postępowania w sprawie wydania DŚU.

#### **Wypowiedź przedstawiciela Nadleśnictwa Nowa Dęba:**

Przedstawiciel Lasów Państwowych podkreślił, że Lasy Państwowe są zupełnie inną strukturą organizacyjną. Poinformował, że oni podlegają pod Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych, a Regionalna Dyрекcja Ochrony Środowiska to jest zupełnie inny twór.

### **10. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał, czy muszą być dwa pasy w jedną stronę i dwa pasy w drugą, skoro to jest obwodnica.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że przeprowadzone analizy ruchu dla obwodnicy Nowej Dęby i dla obwodnicy Kolbuszowej wykazały, że jest potrzeba mówienia o drodze czteropasowej. Stwierdziła, że do czasu uzyskania decyzji środowiskowej, wszelkie rozwiązania projektowe uwzględniają 4 pasy ruchu. Poinformowała, że ostateczna decyzja w zakresie tego przekroju zostanie podjęta na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w Warszawie. Wtedy zostanie podjęta decyzja, czy ta inwestycja będzie wymagała etapowania. Stwierdziła, że może być taka sytuacja, że decyzja środowiskowa dotyczyła dwóch jezdni po dwa pasy ruchu, a została podjęta decyzja, że w pierwszym etapie zostanie wybudowana jedna jezdnia.

### **Pytanie innego mieszkańca z sali:**

Mieszkaniec zapytał, czy GDDKiA ma badania ruchu przeprowadzone już po otwarciu S19 oraz skąd wynika przyjęta klasa techniczna tej drogi.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że w 2020 i 2021 roku został przeprowadzony generalny pomiar ruchu drogi z Rzeszowa do Lublina. Poinformowała, że GPR (generalny pomiar ruchu) wykonywany jest co 5 lat i nie był wtedy oddany cały odcinek drogi ekspresowej. Dodała, że innymi badaniami GDDKiA nie dysponuje. Powiedziała, że następny pomiar ruchu będzie w 2025 roku. Zaznaczyła, że model ruchu, który został stworzony na potrzeby ustalenia prognozy ruchu dla obwodnicy Nowej Dęby, uwzględniał oddanie do ruchu całego odcinka drogi ekspresowej z Rzeszowa do Lublina, oddanego do użytku w 2022 roku.

### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał, czy w wariancie nr 10 na samym początku na rysunku jest wiadukt.

### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że jest to przejście dla zwierząt dużych górą.

### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał, czy w tym miejscu obok przejścia nie dałoby się zrobić ronda omijając te wszystkie zabudowania. Stwierdził, że wcześniej na spotkaniu poruszano problemy związane z lukami, a może zastosować rondo?

### **Odpowiedzi udzielił projektant drogowy Mariusz Przewłocki:**

Projektant wyjaśnił, że rondo, czyli skrzyżowanie musi być połączone z inną drogą publiczną konkretnej klasy, minimum klasy lokalnej. Wytłumaczył, że nie można wybudować ronda na środku drogi tak po prostu, ponieważ zabraniają tego przepisy. Poinformował, że skrzyżowanie można zaprojektować wtedy, kiedy krzyżują się dwie drogi publiczne o odpowiedniej klasie technicznej. Dodał także, że nie można np. zaprojektować w tym przypadku skrzyżowania obwodnicy z drogą gminną o klasie D, ponieważ przepisy nie dopuszczają takiej możliwości.

### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zauważył, że padały stwierdzenia, że wariant 10 bardzo się wydłuża. Zaproponował, że można byłoby skrócić go od strony Nowej Dęby czy Jadachów, a wydłużyć go w okolicy Huty Komorowskiej tak, aby całkowicie ominąć te zabudowania. Zasugerował, że można

byłoby też całkowicie ominąć Tarnowską Wolę i zrobić rondo np. w Nowej Dębie na tzw. krzywym moście.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że skrócenie od góry wariantów 8 i 10 nie bardzo ma sens, ponieważ potem jest tzw. wąskie gardło w Tarnowskiej Woli i w Jadachach. Podkreślił, że nie ma możliwości skrócenia trasy na początku, tak żeby można ją było wydłużyć na końcu. Zauważył, że proponowane przez mieszkańca rozwiązania początku obwodnicy Nowej Dęby przedstawione są na wariantach nr 6 i 7. Jednocześnie zauważył, że tak jak mieszkańcy składali wnioski za obejściem Huty Komorowskiej, to składane były analogiczne wnioski z gminy sąsiadującej za ominięciem m.in. Tarnowskiej Woli i Jadachów.

#### **Wypowiedź mieszkańca:**

Mieszkaniec wyraził zaskoczenie zlokalizowanym przejściem dla dużych zwierząt widocznym na planie sytuacyjnym. Jednocześnie stwierdził, że z obwodnicy Nowej Dęby zrobiła się obwodnica Tarnowskiej Woli, Majdanu Królewskiego. Zasugerował, żeby wydłużyć inwestycję tak, aby ominąć jeszcze Komorów. Argumentował, że również tam jest wąskie gardło, niebezpieczny zakręt, kościół, cmentarz, a można by poprowadzić trasę lasem i dopiero koło stacji BP się włączyć do istniejącej drogi DK9. W jego ocenie wydłuży to trasę raptem 1,5-2 km, a można ominąć cały Komorów, co wpłynęłoby na bezpieczeństwo w kompleksie leśnym pomiędzy Hutą a Mielcem. Zasugerował, że najlepiej wpięcie zrobić w Hadykówce, bo w jego ocenie przedmiotowa inwestycja jest przymiarką w przyszłości do S9. Zaproponował aby obwodnicę połączyć razem z obwodnicą Kolbuszowej, puścić wszystko lasem i nie będzie konfliktów społecznych. Zauważył, że wtedy byłyby to obwodnica Nowej Dęby, Majdanu, Huty Komorowskiej i Komorowa.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant wyjaśnił, że odnośnie przejść dla zwierząt, to przejść dla zwierząt jest zaprojektowanych jest więcej, tylko to jedno jest bardzo widoczne na planach sytuacyjnym, ponieważ jako jedyne jest poprowadzone nad obwodnicą. Dodał, że w całym kompleksie leśnym, na istniejących tam ciągach dróg leśnych tych przejść jest bardzo dużo. Poinformował, że jest tam bardzo duża migracja zwierząt, a miejsce i lokalizacja przejść wynika z inwentaryzacji przyrodniczej zespołu środowiskowego. Powiedział, że zespół środowiskowy fizycznie chodzi po lesie i na podstawie tych obserwacji oraz własnej wiedzy przyrodniczej wskazuje miejsca lokalizacji przejść dla zwierząt. Dodał jeszcze, że na późniejszym etapie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska kładzie bardzo mocny nacisk, żeby umożliwić migrację zwierząt z jednej strony na drugą.

Projektant zgodził się z mieszkańcem, że proponowany sposób przejścia przez Komorów jest słuszny, ale obecnie brak formalnych podstaw dla realizacji takiego przebiegu. Nawiązując do wcześniejszych wypowiedzi Przedstawicielki GDDKiA, poinformował, że takie połączenia są rozpatrywane przez GDDKiA. Stwierdził, że jeśli w przyszłości zapadłyby pewne decyzje na poziomie Ministerstwa w kwestii połączenia, to wtedy właśnie w naturalny sposób można by obejść Komorów. Dodał, że na tę chwilę nie ma z Ministerstwa „zielonego światła” dla takiego rozwiązania.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że założenia dot. obwodnicy Nowej Dęby w Programie Rządowym Budowy 100 Obwodnic czy w programie inwestycji, w oparciu, o które działamy, dotyczyły odcinka o długości ok 7,5 km. Poinformowała, że obecne długości odcinków to było maksimum, jakie GDDKiA mogło wprowadzić dla tej inwestycji. Podkreśliła raz jeszcze, że połączenia między obwodnicami czy nowy przebieg drogi potrzebują decyzji na poziomie

Ministerstwa. Dodała, że GDDKiA w przypadku uzyskania takiej zgody będzie prowadziła prace przygotowawcze w tym zakresie.

#### **11. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał, jak obwodnica miałaby przekraczać linię szerokotorową (tzw. ruski tor), tzn. górą czy dołem.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że wstępne nasze rozwiązania zakładają przejście nad linią szerokotorową. Podkreślił, że ma świadomość, że obwodnica przy takim rozwiązaniu będzie bardzo wysoko położona. Poinformował, że trwają teraz badania geofizyczne, gruntowe związane z badaniem poziomów wód gruntowych i będzie jeszcze sprawdzane, czy istnieje możliwość przejścia pod linią szerokotorową, co wiązałoby się z wkopaniem w grunt. Dodał, że wszystko będzie zależało od warunków gruntowych. Podsumował, że wstępnie przyjęto poprowadzenie wiaduktu górą, bo to jest zawsze możliwe do zaprojektowania, ale jak warunki gruntowe pozwolą, to być może będziemy rozważać przejście pod linią szerokotorową, częściowo wchodząc wykop.

#### **12. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zadał pytanie dotyczące dróg przynależnych do obwodnicy, jakby dojazdowych, wąskich, zaznaczonych pomarańczowym kolorem – dodatkowych jezdni. Stwierdził, że podane są szerokości jezdni głównej, szerokość pasa 3,5 m, szerokości poboczy – części utwardzonej i nieutwardzonej, ale brakuje mu wymiaru tej jezdni dodatkowej oraz informacji np. jaka będzie nawierzchnia (asfaltowa czy z tłucznią), ponieważ coraz więcej jest gorąca i suszy i jeśli to będzie nawierzchnia z tłucznią, to przejeżdżające auta będą wzbijały dużo kurzu.

Mieszkaniec następnie zadał pytanie dotyczące zakończeń tras. Stwierdził, że wariant 7 i 8 zakończony jest się w ten sam sposób na wysokości Komorowa i nie ma tam jakiejś odbiegającej różnicy.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że nie została jeszcze podjęta decyzja odnośnie nawierzchni jezdni dodatkowych, celem prac projektowych na tym etapie jest wyznaczenie przebiegu i oraz podstawowych parametrów. Poinformował, że rodzaj nawierzchni będzie ustalany na dalszych etapach prac.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że stanowisko Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jest takie, że są one bitumiczne w przypadkach, kiedy samorzady zadeklarują chęć przejścia ich w zarząd. Podkreśliła, że wtedy są ulepszone parametry tych dróg. Jednocześnie dodała, że w rejonach przejść dla zwierząt – zgodnie z wymaganiami środowiskowymi, jest wymóg, żeby na tym odcinku dodatkowa jezdnia miała nawierzchnię z kruszywa.

#### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec stwierdził, że rok temu odbyło się jedno spotkanie. Zauważył, że była wtedy mowa o jednej jezdni i dwóch pasach. Stwierdził, że aktualnie, rok później, jest mowa o dwóch jezdniach, czterech pasach. Zapytał, ile będzie jeszcze spotkań w związku z tą drogą oraz jakie zmiany jeszcze mogą nastąpić. Dodał, że po tym roku jest zmiana w przebiegu wariantu 6, 7 oraz 10 i czy za rok, jeśli będzie spotkanie, znowu będzie ponowienie wypełniania opinii formularzy i ich wysyłania.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że jest to ostatnie spotkanie organizowane przez Inwestora. Powiedziała, że proces projektowania, szczególnie takiej rozległej inwestycji to jest twórc

żywy i te zmiany nastąpiły w wyniku pierwszej akcji informacyjnej, która odbyła się rok wcześniej, m.in. w wyniku złożonych wniosków i analiz przeprowadzonych przez Projektanta. Poinformowała, że jesteśmy w połowie okresu opracowywania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego Etap I, a jej zakończenie jest planowane na marzec 2023 r. Dodała, że do tego czasu mają być wykonane badania geologiczne, aktualizacja analizy i prognozy ruchu, audyt bezpieczeństwa ruchu, inwentaryzacja środowiskowa i te wszystkie elementy, które mogą mieć wpływ na rozwiązania drogowe. Zaznaczyła jednak, że nawet jeżeli dokumentacja zostanie przyjęta przez GDDKiA, to po złożeniu wniosku o decyzję środowiskową, zdarzały się sytuacje, że w wyniku uwag złożonych przez organ na etapie decyzji środowiskowej były wprowadzane dalsze zmiany.

#### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zauważył, że na spotkaniu omawiane są 4 warianty, następne spotkanie wykaże 3 warianty, a z tych 3 zostanie wybrany jeden. Stwierdził, że Przedstawicielka GDDKiA mówiła, że to jest ostatnie spotkanie z mieszkańcami. Zapytał, czy dla tych 3 wariantów mieszkańcy też będą mieli możliwość jakiejś negocjacji, jakiś wpływ i czy decyzje Inwestor będzie podejmował z tych trzech wariantów.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że procedura wyboru wariantu do wniosku o decyzję środowiskową wygląda w ten sposób, że po opracowaniu dokumentacji przez Wykonawcę jest ona rozpatrywana na posiedzeniu ZOPI w Oddziale w Rzeszowie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Poinformowała, że następnie jest także rozpatrywana na Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, a w protokole z tego posiedzenia Generalny dyrektor GDDKiA podejmuje decyzję o wyborze wariantów do wniosku o decyzję środowiskową, tj.; wskazywany jest wariant wnioskowany, najkorzystniejszy środowiskowo i racjonalny wariant alternatywny. Dodała, że w tych posiedzeniach nie uczestniczą mieszkańcy, tylko przedstawiciele samorządów gmin, powiatów i województw, natomiast później Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest zobowiązany prawnie do przeprowadzenia konsultacji społecznych w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania DŚU. Stwierdziła, że przy niektórych inwestycjach są organizowane spotkania, przy innych odbywa się to przez obwieszczenia w terenie, w ten sposób, że można się zapoznać z materiałem który jest dostępny w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, a następnie przez określony czas można składać wnioski i uwagi dotyczące przebiegu drogi.

#### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec powiedział, że wnioskując z wypowiedzi Przedstawicielki GDDKiA, nawet jeśli wszyscy mieszkańcy opowiedzieli by się za wariantem nr 10 (mieszkańcy gminy Nowa Dęba, gminy Majdan Królewski, gminy Baranów Sandomierski) może dojść do tego, że warunki środowiskowe sprawią, że mimo to zostanie wybrany inny wariant.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA ponownie podkreśliła, że zostanie wykonana analiza wielokryterialna dotycząca wszystkich wariantów. Przedmiotowa analiza nie zawęży się tylko do kwestii środowiskowych, czy tylko do kwestii związanej z ochroną środowiska. Przyznała natomiast, że organem wydającym decyzję środowiskową jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska i on decyduje o tym, który wariant zostanie wybrany do realizacji.

#### **Dodatkowe pytanie innego mieszkańca:**

Mieszkaniec zadał pytanie, czy potrzeby społeczne w ogóle nie są brane pod uwagę.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że są brane pod uwagę, jak najbardziej. Podkreśliła, że aspekt społeczny jest jednym z elementów, który jest brany pod uwagę w ramach analizy wielokryterialnej.

### **Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec wtrącił, że w jego ocenie ciągle omawiane są kwestie środowiskowe koszty społeczne są na drugim planie.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że jak najbardziej są brane pod uwagę koszty społeczne. Stwierdziła, że analizowane są kwestie wyburzeń, zaburzeń w funkcjonowaniu siedlisk, ale nie przeczy, że z drugiej strony są też brane pod uwagę wpływy na obszary Natury 2000 i jest to także bardzo ważny element. Jako przykład podała, że to spowodowało zmianę przebiegu S19 na północ od Rzeszowa, która aktualnie jest już wybudowana i patrząc na aktualnie obowiązujące przepisy prawa, kwestii środowiskowych w przygotowaniu inwestycji drogowych nie można lekceważyć.

### **Uzupełnienie Moderatorsa spotkania:**

Moderator powiedział, że przy procedowaniu wniosku o decyzję środowiskową, jednym z elementów są konsultacje społeczne, które prowadzi Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, wtedy mieszkańcy także mogą wypowiedzieć się formalnie. Właśnie na etapie procedowania wniosku o decyzję środowiskową brany jest pod uwagę głos społeczeństwa, taki ostateczny.

### **13. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec stwierdził, że kłócimy się o parę domów, które w Hucie Komorowskiej będą odcięte. Zapytał, na jakiej wysokości będzie poprowadzona droga i jaka będzie szeroka podstawa – ile faktycznie będzie zabrane ziemi pod drogę na tym odcinku.

### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że wszystko zależy, jak poprowadzimy niweletę drogi, czyli na ile ją wyniesiemy ponad teren. Stwierdził, że akurat to miejsce, które mieszkańca interesowało jest prowadzone praktycznie po terenie, i w związku z tym potrzebujemy terenu tyle co na dwie jezdnie, ewentualnie jezdnie dodatkowe, które przeważnie budujemy. Dodał, że można przyjąć, że potrzebujemy min. 40 m na pas drogowy, a w momencie, kiedy pokonujemy jakąś przeszkodę, np. linię szerokotorową i musimy wejść w nasyp, to wtedy zajętość terenu rośnie.

### **14. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec stwierdził, że argumentem GDDKiA za nieprzesuwaniem wariantu 10 jest zbyt mały promień łuku. Zapytał, jaki jest więc najniższy dopuszczalny promień łuku tej drogi, który jest przypisany temu wariantowi drogi i jaki jest on długi.

### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że minimalny promień łuku drogi obecnie zaprojektowanej w oparciu o przepisy to jest 750 m w planie. Poinformował, że tam, gdzie można, stosuje większy promień, ponieważ poprawia to bezpieczeństwo ruchu, natomiast tam, gdzie są do ominięcia jakiejś przeszkody, wtedy zastosował parametry minimalne, jeśli pozwoliło to na ominięcie kolejnych wyburzeń. Podkreślił, że tam, gdzie nie ma ograniczeń terenowych stosuje się większe promienie, ponieważ są one wygodniejsze i bezpieczniejsze dla kierowców.



**Pytanie innego mieszkańca:**

Mieszkaniec zauważył, że z tego co jest przedstawione to promienie dostosowane są do klasy drogi S.

**Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że droga klasy S ma dużo wyższe parametry. Dodał, że wymagania te są określone przepisami i to nie Projektant je ustala.

**Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał, dlaczego teraz trzeba 2 pasy, jak na całej DK9 jest po jednym.

**Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że drogę projektuje się na dłuższy okres, na lata. Wyjaśnił, że droga ma pewien cykl eksploatacji i prezentowane rozwiązania nie są przymiarką pod drogę klasy S. Stwierdził, że Projektant prognozuje jaki będzie ruch za 30 lat. Dodał, że w okresie eksploatacji tej drogi nastąpi taki moment, że przekrój jednojezdniowy będzie niewystarczający i będzie konieczność dobudowania drugiej jezdni. Podsumował, że drogi dwupasowe nie są przypisane tylko do dróg ekspresowych i autostrad.

**Dodatkowe pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec stwierdził, że będziemy chyba jedynym odcinkiem drogi krajowej o czterech pasach w Polsce.

**Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA odpowiedziała, że absolutnie nie. Nawet na Podkarpaciu mamy takie odcinki dróg krajowych w układzie dwujezdniowym o czterech pasach ruchu, chociażby w Stalowej Woli. Stwierdziła, że nowa regulacja dotycząca dróg mówi o tym, że przekrój podstawowy dla drogi klasy GP to jest właśnie 2x2. Wyjaśniła, że drogi krajowe też mogą mieć 4 pasy ruchu, to nie jest przekrój przypisany tylko i wyłącznie do dróg ekspresowych i autostrad.

**15. Pytanie mieszkańca:**

Mieszkaniec zapytał, dlaczego projektowana jest obwodnica z włączeniem w miejscowości Komorów, gdzie jest od zawsze wąskim gardłem, jest wąska droga z zakrętem i nie ma możliwości budowy drugiego pasa.

**Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant zauważył, że odpowiedź na to pytanie już była udzielona. Stwierdził, że są pewne programy rządowe, ministerialne, które aktualnie nie pozwalają na zastosowanie innego rozwiązania.

**16. Wypowiedź Wójta gminy Majdan Królewski – Jerzego Wilka:**

Wójt stwierdził, że to jest ostatnia faza dzisiejszego spotkania. Powiedział, że abstrahując od wszystkiego, zostały podnoszone kwestie, kiedy co nastąpi. Podkreślił, że ten temat, który jest aktualnie omawiany zafunkcjonuje dopiero w 2029 roku, za 7 lat od dzisiejszego spotkania. Następnie stwierdził, że również to że ta inwestycja zostanie zrealizowana za 7 lat nie jest pewne. Zauważył, że Komorów po prawej stronie ma tylko jeden budynek. Jednocześnie podkreślił, że jeżeli ktoś zastosuje specustawę to nie jest powiedziane, że przez Komorów nie można poprowadzić 4 pasów ruchu. Następnie stwierdził, że nie będzie się dziś wypowiadał, bo to jest przed czasem, a także że w jego ocenie temat został wyczerpany i można na tym zakończyć spotkanie.

### **5.3 Protokół ze spotkania informacyjnego w gminie Baranów Sandomierski w sprawie przebiegu obwodnicy Nowej Dęby**

W dn. 08.09.2022 r. o godz. 16.00 odbyło się spotkanie informacyjne dotyczące „Budowy obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9”. Spotkanie odbyło się w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury w Baranowie Sandomierskim przy ul. Fabrycznej 39.

Spotkanie zostało zorganizowane przez Wykonawcę Dokumentacji Projektowej Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem, przy współpracy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie oraz gminy Baranów Sandomierski.

Na spotkaniu obecni byli:

1. przedstawiciele Wrocławskiego Biura Projektów w składzie:
  - a. Mariusz Przewłocki – Główny projektant drogowy, koordynator
  - b. Robert Rybka – Projektant drogowy
  - c. Natalia Marciniak – Asystent projektanta
  - d. Konrad Żarowski – Moderator spotkania
2. przedstawiciele GDDKiA Oddział w Rzeszowie w składzie:
  - a. Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji
  - b. Grzegorz Cyrek – Kierownik projektu
3. przedstawiciele władz samorządowych w składzie:
  - a. Marek Mazur – Burmistrz Miasta i Gminy Baranów Sandomierski

W spotkaniu uczestniczyło 9 osób.

Z uwagi na małą liczbę osób uczestniczących w spotkaniu pytania były zadawane podczas przedstawiania rozwiązań projektowych. Znaczna część tych pytań dotyczyła doprecyzowania jakie zastosowano rozwiązania projektowe w przedstawianym materiale graficznym. Ta część pytań nie została ujęta w przedmiotowym protokole, bo nie stanowiły one wniosków/uwag, do których należy się odnieść. Po przedstawieniu rozwiązań projektowych i prezentacji obecne na spotkaniu zainteresowane strony zadały pytania:

#### **1. Pytanie Burmistrza Miasta i Gminy Baranów Sandomierski:**

Burmistrz zasugerował, że przy stosunkowo małym natężeniu ruchu na tym obszarze (wskazał obszar na mapie) wystarczyłoby zwykłe skrzyżowanie, a nie rondo. Stwierdził, że jest to jednak spore spowolnienie ruchu.

#### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że należy patrzeć perspektywicznie – nie na ruch, który jest teraz, a ten za 10-20 lat. Stwierdził, że skrzyżowanie typu rondo jest bezpieczne - pozwala łatwo, bezpiecznie i sprawnie przeprowadzić ruch. Poinformował, że na skrzyżowanie skanalizowanym byłoby utrudnione włączanie się do ruchu z drogi podporządkowanej, ponieważ samochody na obwodnicy nie zwalniałyby.

#### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA poinformowała, że kwestia wyboru rodzaju skrzyżowań jest jednak przed nami – obecnie przedstawiona to jest propozycja projektanta. Stwierdziła, że szczegóły rozwiązań skrzyżowań będą rozpatrywane w kolejnym etapie, a na tym etapie omawiany jest przede wszystkim przebieg obwodnicy.

### **Kontynuacja wypowiedzi Burmistrza:**

Burmistrz zapytał o ilość pasów ruchu.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA poinformowała, że do uzyskania decyzji środowiskowej planowane są dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, łącznie cztery. Wyjaśniła, że dopiero w momencie zakończenia prac projektowych na posiedzeniu KOPI zostanie podjęta decyzja co do ewentualnego etapowania inwestycji – tj. czy w pierwszym etapie budujemy już te dwie jezdnie, czy na razie przekrój jednojezdniowy.

### **2. Pytanie zadał Burmistrz Miasta i Gminy Baranów Sandomierski:**

Burmistrz zapytał, czy cała droga będzie poprowadzona w nasypie?

### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że staramy się prowadzić drogę po terenie. Poinformował, że w przypadku gdy musimy przekroczyć np. rzekę, ciek, kolej bądź inną przeszkodę, to wtedy musimy tę drogę zbudować w nasypie.

### **3. Wypowiedź Burmistrza Miasta i Gminy Baranów Sandomierski:**

Burmistrz powiedział, że każde rondo dla kierowcy tira to jest zwolnienie prędkości i uważne wejście w skrzyżowanie. Stwierdził, że powoduje to spowolnienie ruchu i większe zużycia paliwa.

### **Odpowiedź projektanta drogowego Pana Mariusza Przewłockiego:**

Projektant odpowiedział, że na całej 17-kilometrowej trasie mamy po jednym rondzie na początku i końcu trasy przy włączeniu się oraz dwa ronda na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą powiatową nr DP 1117R oraz drogą wojewódzką nr 872, możliwe, że będzie doprojektowane trzecie na połączeniu ze strefą TSSE. Stwierdził, że jest to mała ilość skrzyżowań na taką długość trasy.

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowa:**

Przedstawicielka GDDKiA poinformowała, że projektując skrzyżowania należy brać pod uwagę kwestię bezpieczeństwa oraz wielkości natężeń ruchu występujących na projektowanym skrzyżowaniu.

### **4. Pytanie Burmistrza Miasta i Gminy Baranów Sandomierski:**

Burmistrz zapytał czy będą ekrany akustyczne?

### **Odpowiedź przedstawicielki GDDKiA Pani Joanny Sowy:**

Przedstawicielka GDDKiA poinformowała, że w tym momencie robiona jest inwentaryzacja przyrodnicza, która trwa około roku. Powiedziała, że w oparciu o nią sporządzany jest raport oddziaływania na środowisko, w ramach którego wykonywana jest również analiza akustyczna. Stwierdziła, że jeżeli z tej analizy wyniknie potrzeba budowania ekranów, czyli wystąpią przekroczenia obecnych norm, to w Raporcie wskazywane są miejsca lokalizacji tych ekranów. Przedstawicielka GDDKiA podsumowała, że to Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydając decyzję nakazuje inwestorowi budowę tych ekranów.

### **5. Wypowiedź Burmistrza Miasta i Gminy Baranów Sandomierski:**

Burmistrz stwierdził, że zjazd na strefę ekonomiczną będzie bardzo dobrym rozwiązaniem, bo jednak pracuje tam wiele osób.

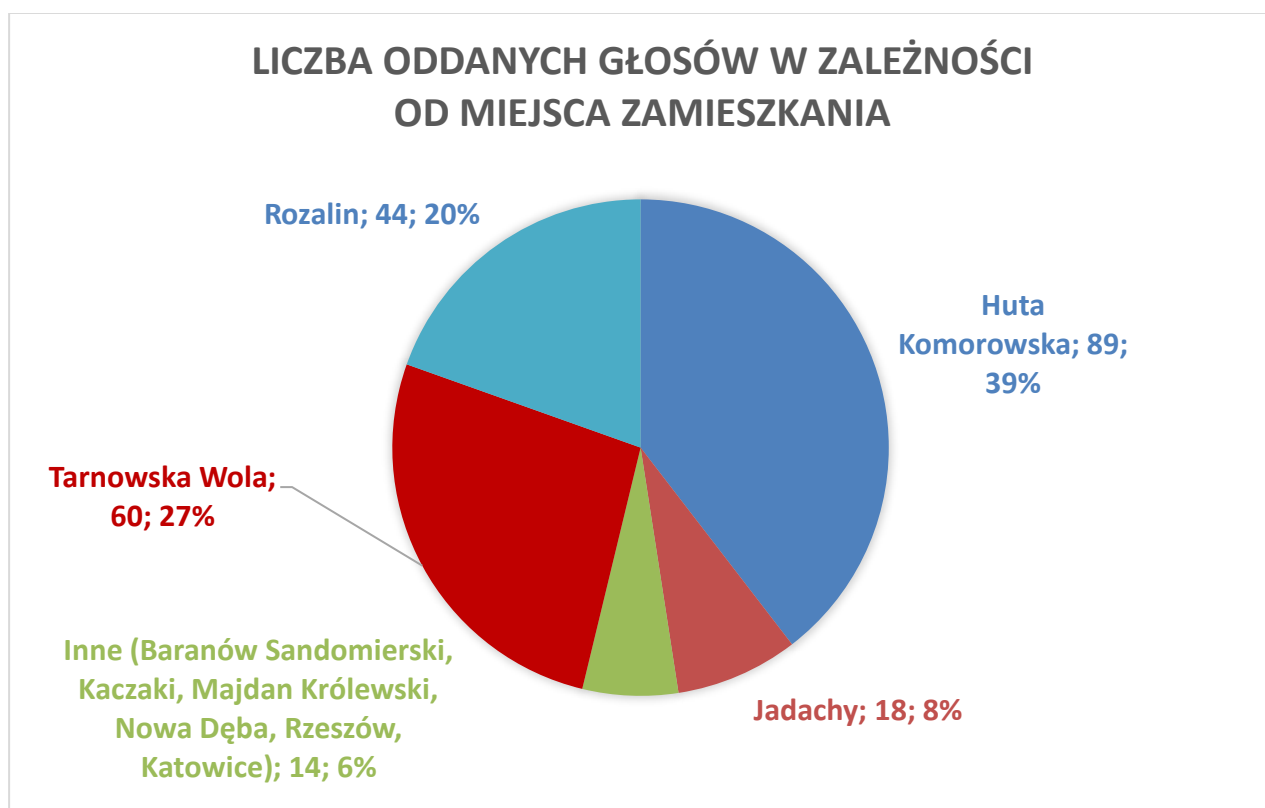
**Wypowiedź nie wymagała odpowiedzi.**

## 6 PODSUMOWANIE AKCJI INFORMACYJNEJ II

Najważniejszym elementem Akcji Informacyjnej II były spotkania informacyjne z mieszkańcami gminy Nowej Dęby, gminy Majdan Królewski oraz gminy Baranów Sandomierski. Przebieg tych spotkań przedstawiono w punkcie 5. niniejszego raportu. Łącznie w spotkaniach udział wzięło 80 osób. Na spotkaniach udzielono informacji, gdzie dostępne są druki formularzy opinii, w jaki sposób należy je wypełnić i przekazać oraz o terminie składania tych formularzy.

Łącznie wpłynęło 243 opinie, z czego jedna w postaci zbiorczej petycji mieszkańców Huty Komorowskiej obrębu Boru i Obarówki. Przy czym, jeśli w formularzu opinii były podpisy dwóch lub więcej osób, to w ogólnym podsumowaniu jest liczony odpowiednio jako dwa lub więcej głosów. Łącznie wpłynęło 279 głosów. Spośród zebranych formularzy opinii 54 (54 głosy) zakwalifikowano jako nieważne, z uwagi na brak podpisu. Adresatami nadesłanych formularzy opinii są mieszkańcy gmin: Nowa Dęba, Majdan Królewski, Baranów Sandomierski oraz Katowic i Rzeszowa. Formularz opinii od mieszkańca Katowic został uwzględniony z uwagi na własność działki na terenie gminy, na której przebiega inwestycja. Formularz opinii od mieszkańca Rzeszowa został uwzględniony z uwagi na zawodowy związek z gminą Nowa Dęba (urbanistyka). Ostateczna liczba ważnych głosów wynosi 225. Wyniki przedstawiono w formie wykresu w punkcie 3.2 niniejszego raportu.

Wyniki wykresów jednoznacznie wskazują na poparcie wariantu nr 10 (91% oddanych głosów dla wariantu preferowanego), poparcie dla pozostałych wariantów jest niewielkie. Analogicznie dla wariantu nr 10 jest najmniejszy sprzeciw (22% oddanych głosów dla wariantu niepreferowanego), dla pozostałych wariantów, tj. 6, 7, 8 ilość oddanych głosów sprzeciwu jest identyczna.



Wykres 2 Wykres przedstawiający liczbę oddanych głosów w zależności od miejsca zamieszkania

Powyższej przedstawiony wykres ma na celu przedstawienie zaangażowania w Akcję Informacyjną nr II w zależności od miejsca zamieszkania. Najliczniej zaangażowali się mieszkańcy Huty Komorowskiej, Tarnowskiej Woli, Rozalina oraz Jadachów. Zaskakujący jest znikomy udział

oddanych głosów przez mieszkańców Nowej Dęby (4 głosy) oraz Majdanu Królewskiego (3). Można domniemywać, że wszystkie 4 prezentowane warianty w ramach Akcji Informacyjnej nr II są akceptowalne przez mieszkańców tych miejscowości stąd brak wniosków co do zmiany przebiegu.

Przedstawione w punkcie 4.1.1-4.1.3 opinie przedstawicieli samorządowych można podsumować następująco:

- Gmina Nowa Dęba – poparcie dla wariantu nr 10,
- Gmina Majdan Królewski – poparcie dla wariantu nr 10 po uwzględnieniu proponowanych zmian przebiegu, oznaczonych we wniosku jako W10a lub W10b, sprzeciw dla pozostałych wariantów,
- Gmina Baranów Sandomierski – poparcie dla wariantu nr 10, sprzeciw dla pozostałych wariantów.

Wnioski z akcji informacyjnej można ująć następująco:

- Największy sprzeciw otrzymały warianty 6, 7, 8, które dzielą miejscowość Hutę Komorowską na pół – przy czym jednocześnie mieszkańcy wnoszą o korektę dla wariantu 10
- Najbardziej akceptowalnym społecznie wariantem wśród biorących udział w Akcji Informacyjnej nr II jest wariant 10, otrzymał też najmniej głosów sprzeciwu spośród wszystkich wariantów
- Mieszkańcy Jadachów i Woli Tarnowskiej wskazują wariant 10 jako preferowany wskazując na uciążliwości powstające od istniejącego ruchu DK9. Udział głosów mieszkańców Jadachów i Woli Tarnowskiej jest bardzo duży i wynosi aż 35% wszystkich zebranych głosów.

## **7 SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA WNIOSKÓW**

Obecnie przygotowywana dokumentacja tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej (STEŚ-R Etap I), której celem jest: wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności, uściślenie tras poszczególnych wariantów (na podstawie analizy wariantów i uzyskanych opinii) oraz ostatecznie ustalenie typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych, dostarczenie informacji do podjęcia wstępnej decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego, uzyskanie Dokumentacji Hydrogeologicznej oraz umożliwienie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Celem akcji informacyjnej jest uzyskanie odbioru społecznego dla każdego z wariantów i ujęcie tego w analizie wielokryterialnej, która stanowi podstawę do wyboru wariantów przebiegu obwodnicy do dalszych prac projektowych tj. (STEŚ-R Etap I, DUŚ, STEŚ-R Etap II).

Analiza wielokryterialna zostanie wykonana dla wszystkich 4 wariantów przedstawionych na spotkaniach informacyjnych, z uwzględnieniem korekty przebiegu dla wariantu 10, a także dla wariantu 10a, które zostały wprowadzone do dokumentacji w wyniku przedmiotowej Akcji Informacyjnej. Dla każdego z wariantów jako jedno z kryteriów zostanie uwzględniony czynnik społeczny – wyniki przedmiotowej Akcji Informacyjnej II. W wyniku przeprowadzonych analiz wskazane zostaną warianty, które będą składane do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ). Wybór ten nastąpi wstępnie na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI).

Część zebranych wniosków zawierała propozycję korekty przebiegu dla przedstawionych wariantów, w tym zdecydowana większość dotyczyła korekty wariantu 8 i 10:

- Propozycja przesunięcia przebiegu wariantu nr 8 i 10 bliżej zabudowań Kaczaków, tak by obwodnica przebiegała w pośredniej odległości pomiędzy zabudowaniami Rozalina i Kaczaków została przedstawiona na zał. nr 2A – Plan sytuacyjny wariant 10a – analizowany przebieg w ramach akcji informacyjnej II na wysokości miejscowości Rozalin – **po analizie stwierdzono, że nie ma technicznych przeciwwskazań dla tego rozwiązania, lecz brak jest ekonomicznego uzasadnienia dla wprowadzenia tego rozwiązania. Projektant nie rekomenduje tego rozwiązania do wprowadzenia do dokumentacji do dalszych prac projektowych**
- propozycja połączenia obwodnicy z planowaną drogą gminną prowadzącą do Tarnobrzskiej Strefy Ekonomicznej Rozwiązanie to zostało przedstawione na zał. nr 2B – Plan sytuacyjny wariant 10a – analizowane rozwiązanie w ramach akcji informacyjnej II połączenie TSSE z obwodnicą. – **po analizie stwierdzono, że brak jest przeciwwskazań technicznych dla takiego rozwiązania. Z uwagi na brak uchwały w sprawie lokalizacji w/w drogi ze strony Gminy Nowa Dęba, usytuowanie oraz parametry skrzyżowania z tą drogą przyjęto orientacyjnie. Projektant rekomenduje to rozwiązanie do wprowadzenia do dokumentacji jako rozwiązanie perspektywiczne.**
- Propozycja przejścia obwodnicy w Hucie Komorowskiej oznaczonej jako Wariant 10 a - rozwiązanie proponowane przez samorząd gminy Majdan Królewski zostało przeanalizowane przez projektanta, a także dostosowane do obowiązujących przepisów (m.in. zastosowanie krzywych przejściowych, zastosowanie odpowiedniego kąta skrzyżowania dwóch dróg) i wiedzy technicznej. Przebieg wariantu W10a zmodyfikowany w taki sposób by spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji przedstawiono na zał. nr 2C – Plan sytuacyjny wariant 10a – analizowany przebieg w ramach akcji informacyjnej II na wysokości miejscowości Huty Komorowskiej – **po analizie stwierdzono, że brak jest przeciwwskazań technicznych dla takiego rozwiązania. Projektant rekomenduje wprowadzenie rozwiązania przedstawionego przez samorząd gminy Majdan Królewski do dalszych prac projektowych jako dodatkowy wariant 10a.**
- Propozycja przejścia obwodnicy w Hucie Komorowskiej oznaczonej jako Wariant 10 b - rozwiązanie proponowane przez samorząd gminy Majdan Królewski zostało przeanalizowane przez projektanta, a także dostosowane do obowiązujących przepisów (m.in. zastosowanie krzywych przejściowych) i wiedzy technicznej. Przebieg wariantu W10b został zmodyfikowany w taki sposób by spełniał istniejące przepisy i był możliwy do realizacji przedstawiono na zał. nr 2D – *Plan sytuacyjny wariant 10b – analizowany przebieg w ramach akcji informacyjnej II na wysokości miejscowości Huty Komorowskiej* – **po analizie stwierdzono, że brak jest przeciwwskazań technicznych dla takiego rozwiązania. Biorąc pod uwagę sprzeciw dla wariantu 10 w dotychczasowym przebiegu proponuje ująć przedmiotowe rozwiązanie do dalszych prac projektowych jako zmianę przebiegu wariantu 10. Oba rozwiązania zaproponowane przez samorząd gminy Majdan Królewski zostaną przeanalizowane pod kątem, m. in. analizy ruchu, a także całościowo ujęte w analizie wielokryterialnej. Wprowadzenie korekt proponowanych przez gminę Majdan Królewski do dalszych prac projektowych pozwoli na uniknięcie kolizji z wydanym pozwoleniem na budowę dla inwestycji pn. „Budowa dwóch budynków stajni wraz z przyłączem wodociągowym, zewnętrzną instalacją elektryczną i wodociągową, płyty obornikowej i zbiornika na gnojówkę na dz. nr ewid. 1221/1, 1221/2, 1219, 1220/2, 1234 w Hucie Komorowskiej”. Podsumowując projektant rekomenduje wprowadzenie rozwiązania 10b jako modyfikację dotychczasowego wariantu 10.**