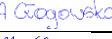


**STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO -
ŚRODOWISKOWE****TOM I III – RAPORT Z AKCJI INFORMACYJNEJ****GMINA PYSZNICA**

Nazwa i adres Inwestora	 Skarb Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie ul. Legionów 20 35-959 Rzeszów
Nazwa i adres Wykonawcy	 TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o. PRACOWNIA PROJEKTOWA W WARSZAWIE ul. Marcina Flisa 6 02-247 Warszawa
Nazwa i adres zadania	Wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (wraz z analizą i weryfikacją wariantów zarekomendowanych z etapu SK) oraz materiałów do wniosku o wydanie DŚU wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S74 na odc. Opatów - Nisko” woj. świętokrzyskie, pow. opatowski, gm. Opatów, gm. Lipnik, pow. sandomierski, gm. Obrazów, gm. Samborzec, gm. Sandomierz; woj. podkarpackie, pow. m. Tarnobrzeg, gm. Tarnobrzeg, pow. tarnobrzeczski gm. Gorzyce, gm. Grębów, pow. stalowowolski, gm. Zaleszany, gm. Radomyśl nad Sanem, gm. Pysznica, gm. Stalowa Wola, pow. niżański, gm. Nisko, gm. m. Nisko
Obiekt	Droga ekspresowa S74 na odc. Opatów - Nisko

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis
mgr inż. Krzysztof Łubianka	Główny projektant	MAZ/0098/POOD/09	drogowa	
mgr inż. Tymoteusz Płocienniczak	Projektant	MAZ/0041/POOD/13	drogowa	
mgr inż. Dawid Owczarczyk	Asystent projektanta		drogowa	
mgr inż. Łukasz Tomaszewski	Asystent projektanta		drogowa	
mgr inż. Rafał Schilling	Asystent projektanta		drogowa	
mgr inż. Kinga Penar	Asystent projektanta		drogowa	
Agata Głogowska	Ref.ds. administracyjnych			
mgr inż. Joanna Bała-Żółtowska	Sprawdzający	POM/0135/POOD/05	drogowa	

Nr umowy	2413.26.2018
Nr projektu	01.293.2019

Warszawa, grudzień 2020

Nr egz. ...

Spis treści

I.	Materiały promocyjne	3
1.	Ogłoszenie w prasie.....	3
2.	Ogłoszenia w Internecie	5
3.	Opis i ogłoszenie dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia	9
4.	Potwierdzenie Urzędu Gminy o udostępnieniu projektu do wglądu	12
II.	Raport ze spotkań informacyjnych.....	13
1.	Opis przebiegu działań informacyjnych i harmonogram spotkań	13
2.	Wyniki ankiet zamieszczonych w formularzu opinii	16
III.	Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków	18
a.	Mieszkańców	18
b.	Przedstawicieli władz lokalnych	156
IV.	Protokół ze spotkania informacyjnego.....	165
V.	Podsumowanie wniosków mieszkańców.....	171
1.	Sposób uwzględnienia wniosków i wybór wariantu.....	171
2.	Brak budynków, nieaktualne mapy.....	171
3.	Obawa przed przekroczeniem dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza i hałasu.....	172
4.	Odszkodowania za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję.	172
VI.	Podsumowanie akcji informacyjnej	173
VII.	Wykaz przyjętych zmian do Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego w wyniku zgłoszonych wniosków	174

I. Materiały promocyjne

1. Ogłoszenie w prasie

Ogłoszenie w gazecie „Podkarpackie Echo Dnia” – poniedziałek 06.07.2020 r (nr 350-087)

3,10 zł w tym 85 VAT

Nr ISSN 0137-902X Nr indeksu 350-087

9 770137 902010

Poradnik na czas koronawirusa. Strona 13

PODKARPACKIE

Poniedziałek 6 lipca 2020

Wydanie 6
ISSN 0137-902X
NR INDEKSU 350-087

Echo

Dnia

Sport



„Stalówka” zmarnowała karnego, ale i tak efektownie pokonała Górnika Polkowice STRONA 20



Prezydent Andrzej Duda na przysiędze terytorialsów w Nowej Dębie STRONA 5

Tylko w sobotę i niedzielę aż 67 nowych zakażeń koronawirusem w naszym regionie! STRONA 3

19-latek i 16-latek wspólnie napadali na rowerzystów i ich okradali! Są w rękach policjantów STRONA 5

Jest akt oskarżenia w sprawie tragedii w Stalowej Woli

Pędził rozmawiając przez telefon, zginął 85-letni mężczyzna

Marcin Radziński
marcinradzinski@polskapress.pl

Stalowa Wola

Nadmierna prędkość i nieuwaga spowodowana rozmową przez telefon w trakcie jazdy - takie były przyczyny dramatycznego wypadku drogowego w Stalowej Woli, w którym zginął 85-latek. Prokuratura Okręgowa w Tarnobrzegu właśnie oskarżyła 19-letniego sprawcę wypadku.

Ten dramat rozegrał się przed godziną 9 rano 16 stycznia tego roku na zatoczce autobusowej przy ulicy Energetyków w Stalowej Woli, w ciągu drogi krajowej numer 77. Policja wstępnie informowała, że 19-latek kierujący osobowym mercedesem stracił panowanie nad pojazdem, zjechał z jezdni i uderzył w kiosk.

Ranna została 60-letnia sprzedawczyni. Ciężko ranny został też 85-letni mężczyzna, który w tym czasie robił w kiosku zakupy. Mężczyzna został bardzo ciężko ranny, został docięnięty przez samochód do kiosku. Zmarł zaraz po przewiezieniu do pobliskiego szpitala.

Teraz, kiedy zakończyło się prokuratorskie śledztwo, znamy szczegóły dotyczące tego dramatu.

19-letni Kacper M. został oskarżony o to, że kierując mercedesem CLK 200 umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że w chwili wypadku o godzinie 8:42 minuty 56 sekund prowadził rozmowę telefoniczną, nadto nie dostosował techniki jazdy i prędkości do panujących warunków drogowych i atmosferycznych oraz przekroczył dozwoloną administracyjnie prędkość w obszarze zabudowanym o co najmniej 27 kilometrów na godzinę - wylicza prokurator Andrzej Dubiel, rzecznik Prokuratury Okręgowej w Tarnobrzegu. - To doprowadziło do utraty panowania nad kierowanym przez niego pojazdem i zjechania z jezdni na chodnik. W konsekwencji nieumyślnie spowodował wypadek drogowy poprzez wjazd przodem w stojącego na chodniku Bolesława K., a następnie uderzył w kiosk.

19-latek stanie przed Sądem Rejonowym w Stalowej Woli. Grozi mu od 6 miesięcy do 8 lat więzienia. ©

Ta tragedia wydarzyła się w styczniu tego roku na ulicy Energetyków w Stalowej Woli, w ciągu drogi krajowej numer 77



Boimy się podróży autobusem? Po fatalnym marcu i kwietniu, maj był już znacznie lepszym miesiącem na rynku samochodów używanych STRONA 6

Pękła rura i brudna woda zalała około 20 ogródków działkowych i altan w Stalowej Woli STRONA 10

Prezydent Andrzej Duda na przysiędze podkarpackich terytorialsów i na pikniku



Wioletta Wojtkowiak
wojtkowiak@echo24.eu

Nowa Dęba

Prezydent Andrzej Duda odwiedził w niedzielę Nową Dębę, gdzie uczestniczył w uroczystej przysiędze wojskowej żołnierzy wstępujących do 3. Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej imienia pułkownika Łukasza Cieplińskiego pseudonim „Pług”.

W ważnym dla terytorialsów wydarzeniu wzięli udział także minister obrony narodowej Mariusz Błaszczak, szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego Paweł Soloch, wojewoda podkarpacki Ewa Leniart, marszałek województwa podkarpackiego Władysław Ortyl, parlamentarzyści i samorządowcy z regionu. Uroczystości na placu majora Jana Gryczmana przygładali się licznie zgromadzeni mieszkańcy



Pamiątkowe zdjęcie prezydenta z żołnierzami 3. Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej

i rodziny żołnierzy. 63 ochotników, skierowanych do służby w batalionach w Rzeszowie, Nisku, Dębicy, Jarosławiu i Sanku, przysięgało na sztandar, który w 80. rocznicę powstania Polskiego Państwa Podziemnego i w dniu święta Wojsk Obrony Terytorialnej dowódca

brygady pułkownik Dariusz Słota odebrał z rąk prezydenta. Uroczystości towarzyszyła asysta honorowa wystawiona przez żołnierzy 3. Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej oraz Orkiestra Wojskowa z Rzeszowa. – Kilka dni temu ścisłamiem dłonie żołnierzom, patrząc

na ich zmęczone twarze, gdy pomagali tym, którym woda zabierała dobytek. Zawsze gotowi, zawsze blisko. Z całego serca za to dziękuję. Jestem dumny, że mogę być dziś z państwem – mówił podczas uroczystości Andrzej Duda. Przedsiedział z Ministrem



Sympatycy prezydenta entuzjastycznie przyjęli jego wizytę

Obrony Narodowej Mariuszem Błaszczakiem wręczył także wyróżnienia żołnierzom, którzy ukończyli szkolenie z najwyższą lokatą.

Po oficjalnej części prezydent udał się na piknik z mieszkańcami. Ta część wizyty przebiegała w bardzo gorącej atmo-

sferze. Sympatycy prezydenta chcieli uściśnąć mu dłoń i zrobić sobie zdjęcie z głową państwa. Ochrona z trudem panowała nad rozemocjonowanym tłumem. Ludzie skandowali „Andrzej Duda” i kilka razy odskakiwali mu gronkiem „Sto lat”.

Napadali na rowerzystów i ich okradali! Są w rękach policjantów

Powiat tarnobrzelski
Marcin Radziński
marcin.radzinski@gddkia.gov.pl

Policjanci zatrzymali dwóch młodych mężczyzn, którzy są podejrzanymi o dwukrotne dokonanie rozboju.

Z ustaleń kryminalnych wynika, że do pierwszego zdarzenia doszło w minioną niedzielę w nocy, na tarnobrzelskim osiedlu Sobów. Jadący rowerem 27-latek został zaatakowany. Napastnicy używając przemocy, zepchnęli mężczyznę z roweru, a gdy ten wpadł do rowu, zabrali mu telefon ko-

mórkowy oraz zakupy o wartości 200 zł. Zaraz po zdarzeniu uciekli. Poszkodowany z licznymi otarciami naskórka i potłuczeniami trafił pod opiekę lekarską. O kradzieży i użytej wobec niego przemocy zaalarmował policjantów.

Dwa dni później, mundurowi odebrali zgłoszenie o podobnym przypadku. We wtorek po godz. 23, powracający do domu rowerzysta został zaatakowany przez nieznanego mu mężczyznę. Napastnicy byli brutalni, podduszali 23-letniego mężczyznę, bili go po twarzy i głowie, a następnie zabrali mu te-

lefon komórkowy i usiłowali odebrać mu pieniądze i dokumenty. Agresorów spłoszyły przypadkowe osoby.

Policjanci zajęli się tymi sprawami. Praca operacyjna i dochodzeniowo-śledcza szybko przyniosła efekty. Wypytano mężczyzn mogących mieć związek z tymi przestępstwami.

Następnego dnia w południe, kryminalni zatrzymali pierwszego z nich. To 19-letni mieszkaniec Tarnobrzega. Młody mężczyzna trafił do policyjnej izby zatrzymań. Drugim sprawcą okazał się 16-letni mieszkaniec gminy Gorzyce. Nietłumiony trafiał do policyjnej izby dziecka. Obaj zostali przesłuchani i usłyszeli zarzuty dokonania rozboju.

Na wniosek policjantów i prokuratora, po ocenie zgromadzonego materiału dowodowego, sąd zdecydował o tymczasowym aresztowaniu 19-latkę na okres trzech miesięcy.

Sąd Rejonowy w Tarnobrzegu Wydział Rodzinny i Nieletnich postanowił o umieszczeniu 16-latkę, na okres trzech miesięcy w schronisku dla nieletnich. Za rozboj grozi kara od 2 do 12 lat więzienia.



Za rozboj kodeks karny przewiduje karę od 2 do 12 lat pozbawienia wolności

OGŁOSZENIE

Investor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie informuje, że firma Transprojekt Gdański sp. z o.o. Wykonawca dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomicznego Środowiskowego dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko” w ramach opracowywanej dokumentacji organizuje spotkanie informacyjne dotyczące wariantów przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S74 na terenach wymienionych poniżej gmin:

Lp.	Nazwa Gminy/Własta	Data spotkania	Godzina	Miejsce spotkania	Liczba miejsc
1	Gmina Tarnobrzeg	13.07.2020	11:00	Hala MOSiR A-jeja Niepodległości 2, 39-400 Tarnobrzeg Alternatywnie: teren przy ul. Składowej 48 C, 37-415 Tarnobrzeg Tarnobrzęski Dom Kultury, ul. Słowackiego 2 Szkoła Podstawowa nr 10 ul. Marii Dąbrowskiej 10	150 (w każdej lokalizacji)
2	Gmina Gorzyce	14.07.2020	11:00	Hala sportowa w Zespole Szkół-Przedszkolnym ul. Sieromskiego 85, 37-435 Sanku	50
3	Gmina Grębow	13.07.2020	17:00	Gminne Centrum Kultury, Rynek 1c, 39-410 Grębow	50
4	Gmina Zaleszany	15.07.2020	11:00	Gminny Ośrodek Kultury „Pieśń Kosieli” 4, 37-415 Zaleszany	80
5	Gmina Stalowa Wola	15.07.2020	11:00	Miejski Dom Kultury ul. 1 Sierpnia, 37-450 Stalowa Wola	150
6	Gmina Radomyśl nad Sanem	14.07.2020	17:00	Wielki Dom Kultury w Rzeczyce Dęgiej, 37-455 Radomyśl nad Sanem	50
7	Gmina Pysznica	15.07.2020	17:00	Hala sportowa w Szkole Podstawowej Im. Jana Pawła II ul. Słowackiego 15, 37-455 Pysznica	150
8	Gmina Nisko	15.07.2020	17:00	Hala sportowa w Szkole Podstawowej ul. Mickiewicza 15, 37-400 Zaleszany	150

W spotkaniach będzie uczestniczył Projektant oraz przedstawiciel Inwestora GDDKIA w Rzeszowie. W czasie spotkań będzie dozwolony zapis audio i wideo.

Materiały informacyjne dotyczące rozpatrywanych wariantów trasy będą dostępne 7 dni przed planowanym terminem spotkań w siedzibach Urzędów Gm. Materiały będą również dostępne w formie elektronicznej na serwerze GDDKIA Rzeszów – www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcje-informacyjna oraz w siedzibie GDDKIA Oddział w Rzeszowie przy ul. Składowej 48 C, pok. nr 8.

Podpisane Formularze opinii dotyczące przedyskutowanych i przebiegu wariantów trasy, można będzie składać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego, pocztą na adres: Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Klubowa 25, 02-669 Warszawa, bądź przesłać pocztą elektroniczną na adres: biuro@wp.pl z dopiskiem: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”.

Posiłki zjedzone po tym terminie nie będą rozpatrywane. Przesłane Formularze opinii zostaną przesłane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwości do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Z przeprowadzonej Akcji informacyjnej zostanie sporządzony Raport, który między innymi zawierać będzie informacje o sposobie uwzględnienia zgłoszonych uwag, wniosków i zastrzeżeń. Raport zostanie podany do wiadomości publicznej. W związku z tym na złożone wnioski nie będą udzielane odpowiedzi w trybie indywidualnym. O miejscu i czasie jego udostępnienia zainteresowani zostaną powiadomieni poprzez ogłoszenie prasowe, na tablicy ogłoszeń w ww. urzędach oraz na stronie internetowej GDDKIA O/Rzeszów.

Zasady bezpieczeństwa

- Ze względu na Pandemię bezprecedensową podczas spotkań należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i zachować szczególną ostrożność w Rzeszowie przy ul. Składowej 48 C, pok. nr 8.
- Obronę i ograniczenie liczby uczestników podczas spotkań zgodnie z powyższymi tabelami, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawicieli gospodarstwa.
- Osoby chore lub odczuwające objawy choroby nie powinny uczestniczyć w spotkaniu.
- Przed wejściem na teren należy obowiązkowo użyć żelaznej osłony i nosić osłonę ochronną odległość co najmniej 2 m między osobami.
- Ważniejsze osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wyznaczyć osobę zastępczą.
- Ze względu na epidemię, spotkanie powinno mieć krótki i sprawnie przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane grupom oraz udostępnione na stronie internetowej Zarządcy drogi.

2. Ogłoszenia w Internecie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Rzeszów



INFORMACJA DROGOWA



WERSJA KONTRASTOWA



ODDZIAŁY

GDDKiA RZESZÓW

ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

KONTAKT

MAPA STANU BUDOWY DRÓG

SERWIS DLA KIEROWCÓW

ZBIÓRKA KRWI Drogoceenna krew

SERWIS DLA PODWYKONAWCÓW

MAPA WARUNKÓW DROGOWYCH

Informacje

Aktualności

Archiwum informacji

O Oddziale

Drogi i mosty

Zamówienia publiczne

Procedury

Informacja o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Inwestycje drogowe

Serwis dla kierowców

Ogłoszenia

Strony internetowe kontraktów

Galeria

Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

Akcja informacyjna dla rozbudowy S19 na odcinku Sokół Mip. – Jasionka

Strona główna > Oddziały > GDDKiA Rzeszów > Informacje > Aktualności

Oddziały • Aktualności

Kolejne spotkania informacyjne dotyczące wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74 Opatów - Nisko

09-07-2020

Warianty przebiegu drogi ekspresowej S74 Opatów - Nisko zostaną zaprezentowane przez projektantów na spotkaniach informacyjnych w gminach województwa podkarpackiego.

Firma Transprojekt Gdański sp. z o.o. Wykonawca dokumentacji **Studium Techniczno-Ekonomiczno- Środowiskowego dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”** w ramach opracowywanej dokumentacji organizuje spotkania informacyjne dotyczące wariantów przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S74 na terenach wymienionych poniżej gmin:

L.p.	Nazwa Gminy/Miasta	Data spotkania	Godzina	Miejsce spotkania	Liczba miejsc
1	Gmina Tarnobrzeg	13.07.2020	11:00	Hala MOSiR w Tarnobrzegu przy Aleja Niepodległości 2	
2	Gmina Gorzycy	14.07.2020	11:00	Hala Sportowa w Zespole Szkolno - Przedszkolnym w Sokolnikach ul. Sandomierska 80	50
3	Gmina Grębów	13.07.2010	17:00	Gminne Centrum Kultury w Grembowie, Rynek 1C, 39-410 Grębów	50
4	Gmina Zaleszany	15.07.2020	11:00	Gminny Ośrodek Kultury w Zaleszanych, Plac Kościuszki 4, 37-415 Zaleszany	80
5	Gmina Radomyśl nad Sanem	14.07.2020	17:00	Wiejski Dom kultury w Rzeczycy Długiej 37-455 Radomyśl nad Sanem	
6	Gmina Pysznica	15.07.2020	17:00	Hala sportowa w publicznej Szkole Podstawowej im. Jana Pawła II w Pysznicy, ul. Sportowa 1 37-403 Pysznica	150
7	Gmina Stalowa Wola	16.07.2020	11:00	Miejski Ośrodek Dom w Stalowej Woli, 1 Sierpnia 9, 37-450 Stalowa Wola	150
8	Nisko	16.07.2020	17:00	Hala sportowa w Szkole podstawowej w Zarzeczcu, Mickiewicza 45, 37-400 Zarzeczce	150

W spotkaniach będzie uczestniczył Projektant oraz przedstawiciele GDDKiA w Rzeszowie. W czasie spotkań będzie dokonywany zapis audio i wideo. Materiały informacyjne dotyczące rozpatrywanych wariantów trasy będą dostępne 7 dni przed planowanym terminem spotkań w siedzibach Urzędów Gmin. Materiały będą również dostępne w formie elektronicznej na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna oraz w siedzibie [GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49 C, pok. nr 8](http://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna). Podpisane Formularze opinii dotyczące przedsięwzięcia tj. przebiegu wariantów trasy, można będzie składać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego, pocztą na adres: [Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa](mailto:Transprojekt.Gdanski.Sp.z.o.o.PracowniaProjektowa@wp.pl), bądź przesłać pocztą elektroniczną na adres: biuro.w-wa@tqd.pl, z dopiskiem: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”. Postulaty złożone po tym terminie nie będą rozpatrywane. Przesłane Formularze opinii zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione. Z przeprowadzonej Akcji Informacyjnej zostanie sporządzony Raport, który między innymi zawierał będzie informacje o sposobie uwzględnienia zgłoszonych uwag, wniosków i zastrzeżeń. Raport zostanie podany do wiadomości publicznej. W związku z tym na złożone wnioski nie będą udzielane odpowiedzi w trybie indywidualnym. O miejscu i czasie jego udostępnienia zainteresowani zostaną powiadomieni poprzez ogłoszenie prasowe, na tablicy ogłoszeń w ww. urzędach oraz na stronie internetowej GDDKiA O/Rzeszów.

Zasady bezpieczeństwa

1. Ze względu na Państwa bezpieczeństwo podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i reżimu sanitarnego określonego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. 2020 poz. 964 z późn. zm.).
2. Obowiązuje ograniczenie liczby uczestników podczas spotkania zgodnie z powyższą tabelą, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawiciela/pełnomocnika.
3. Osoby chore lub osłabione prosimy o pozostanie w domu.
4. Przed wejściem na salę należy zdezynfekować dłonie, zasłonić usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
5. Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.
6. Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć krótki i sprawny przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane gminom oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.





**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad**
Oddział w Rzeszowie

INFORMACJA DROGOWA

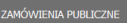
 **19 111**

 **PL**   **blp**

 **GDDKiA**

 **ODDZIAŁY**

 **GDDKiA RZESZÓW**

 **ZAMÓWIENIA PUBLICZNE**

 **KONTAKT**









**MAPA STANU
BUDOWY DROG**



**SERWIS DLA
KIEROWCÓW**



**ZBIÓRKA KRWI
Drogocenna krew**



**SERWIS DLA
PODWYKONAWCÓW**



**MAPA WARUNKÓW
DROGOWYCH**

Informacje

Oddziały

Drogi i mosty

Zamówienia publiczne

Procedury

Informacja o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Inwestycje drogowe

Serwis dla kierowców

Ogłoszenia

Strony internetowe kontraktów

Galeria

Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

Akcja informacyjna dla rozbudowy S19 na odcinku Sokółów Młp. – Jasionka

Strona główna > Oddziały > GDDKiA Rzeszów > Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

Oddziały • Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

01-07-2020

Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

1. Gmina Opatów

Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Opatów
Orientacja gmina Opatów
Plakat
Formularz opinii

2. Gmina Lipnik

Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Lipnik
Orientacja gmina Lipnik
Plakat
Formularz opinii

3. Gmina Obrazów

Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Obrazów
Orientacja gmina Obrazów
Plakat
Formularz opinii

4. Gmina Samborzec

Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Samborzec
Orientacja gminy Samborzec
Plakat
Formularz opinii

5. Gmina Sandomierz

W4 - mapa
W4 - mapa
Opis planowanych robót na terenie gminy Sandomierz
Orientacja gmina Sandomierz
Plakat
Formularz opinii

6. Gmina Gorzyce

Warianty
Orientacja gmina Gorzyce
Opis planowanych robót na terenie gminy Gorzyce
Plakat
Formularz opinii

7. Gmina Grębów

Warianty
Orientacja gminy Grębów
Opis planowanych robót na terenie gminy Grębów
Plakat
Formularz opinii

8. Gmina Tarnobrzeg

Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Tarnobrzeg
Plakat
Formularz opinii

9. Gmina Radomyśl nad Sanem

Warianty
Orientacja gminy Radomyśl nad Sanem
Opis planowanych robót na terenie gminy Radomyśl nad Sanem
Plakat
Formularz opinii

10. Gmina Nisko

Warianty
Orientacja gminy Nisko
Opis planowanych robót na terenie gminy Nisko
Plakat
Formularz opinii

11. Gmina Pysznica

Warianty
Orientacja gminy Pysznica
Opis planowanych robót na terenie gminy Pysznica
Plakat
Formularz opinii

12. Gmina Stalowa Wola

Warianty
Orientacja gminy Stalowa Wola
Opis planowanych robót na terenie gminy Stalowa Wola
Plakat
Formularz opinii

13. Gmina Zaleszany

Warianty
Orientacja gminy Zaleszany
Opis planowanych robót na terenie gminy Zaleszany
Plakat
Formularz opinii



drukuj

Deklaracja dostępności

Mapa serwisu

Media społecznościowe

 Twitter

 Facebook

Copyright 2015 GDDKiA

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, Tel. +48 22 375 66 66

Transprojekt Gdański sp. z o.o.

str. 6

Gmina Pysznica



Home > Informacje na temat S74 > Spotkanie informacyjne „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”

szukaj w serwisie

AKTUALNOŚCI

INFORMACJE DOTYCZĄCE KORONAWIRUSA

WŁADZE GMINY

PRAWO LOKALNE

SOŁECTWA

URZĄD GMINY W PYSZNICY

TABLICA OGŁOSZEŃ

DRUKI DO POBRANIA

BEZPIECZEŃSTWO

O GMINIE

EDUKACJA

KULTURA

POMOC SPOŁECZNA

SPORT I REKREACJA

ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

KSIĘGA GOŚCI

KONTAKT

MAPA GMINY

PRZECIWDZIAŁANIE UZALEŻNIENIOM

TRANSMISJE OBRAD

PROTOKOŁY GŁOSOWANIA

INFORMACJE NA TEMAT S74

Wybory Prezydenta RP

Nowe Przepisy

25 05 2018

RODO

bip biuletyn informacji publicznej

[Dla rolników](#) [Komunikaty](#) [Konkursy dla dzieci i młodzieży](#) [Konkursy dla organizacji pozarządowych](#) [Oferty szkoleń](#)
[Ogłoszenia i przetargi nieruchomości](#) [Zamówienia publiczne](#) [Zebrania wiejskie](#)

Informacje Na Temat S74, Aktualności, Tablica Ogłoszeń 02.07.2020 Paulina Mierzwia

Spotkanie informacyjne „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”

Spotkanie informacyjne dotyczące budowy drogi ekspresowej S74 Nisko – Opatów, będzie transmitowane na gminnym kanale YouTube dnia 15 lipca 2020 roku od godziny 17:00.

Ponadto, w spotkaniu ze względu na obowiązujące obostrzenia będzie mogło wziąć udział 150 osób.

W związku z powyższym, osoby zainteresowane udziałem w spotkaniu prosimy o telefoniczne zapisy pod nr telefonu 735 188 515 do dnia 10 lipca 2020 roku.



„BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S74 NA ODCINKU OPATÓW – NISKO”

Transprojekt Gdański, działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanej drogi ekspresowej S74 na odcinku przebiegającym przez tereny gminy Pysznica.

Spotkanie odbędzie się w dniu 15-07-2020 r. o godz. 17:00
w hali sportowej Publicznej Szkoły Podstawowej
im. Jana Pawła II w Pysznicy, ul. Sportowa 1, 37-403 Pysznica

Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysyłać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: Transprojekt Gdański Spółka z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa lub pocztą elektroniczną na adres: biuro.w-wa@tgd.pl z dopiskiem:

Akcja informacyjna „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”.

Przesłane Formularze opinii zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Szczegółowe materiały informacyjne oraz komunikaty dotyczące planowanych spotkań informacyjnych znajdują się w GDDKIA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49C, pokój nr 8, w Urzędzie Gminy Pysznica oraz na stronie <https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

ZAPRASZAMY!

Zasady bezpieczeństwa

1. Ze względu na Państwa bezpieczeństwo podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i reżimu sanitarnego określonego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. 2020 poz. 964 z późn. zm.).
2. Obowiązuje ograniczenie liczby uczestników podczas spotkania, które ze względu na wielkość pomieszczenia wynosi do 150 osób, dlatego zapraszamy się z próbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawiciela/pelnomocnika.
3. Osoby chore lub osłabione prosimy o pozostanie w domu.
4. Przed wejściem na salę należy zdezynfekować dłonie, zakładać maski i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
5. Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypisać listę obecności.
6. Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć krótki i sprawnie przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane gminom oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.

Print PDF



Home > Informacje na temat S74 > Materiały informacyjne dotyczące „Budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”

szukaj w serwisie

AKTUALNOŚCI

INFORMACJE DOTYCZĄCE KORONAWIRUSA

WŁADZE GMINY

PRAWO LOKALNE

SOŁECTWA

URZĄD GMINY W PYSZNICY

TABLICA OGŁOSZEŃ

DRUKI DO POBRANIA

BEZPIECZEŃSTWO

O GMINIE

EDUKACJA

KULTURA

POMOC SPOŁECZNA

SPORT I REKREACJA

ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

KSIĘGA GOŚCI

KONTAKT

MAPA GMINY

PRZECIWDZIAŁANIE UZALEŻNIENIOM

TRANSMISJE OBRAD

PROTOKOŁY GŁOSOWANIA

INFORMACJE NA TEMAT S74

Wybory Prezydenta RP

Nowe Przepisy

25 05 2018

RODO

bip biuletyn informacji publicznej

Unia Europejska
FUNDUSZE UE

BEZPŁATNE SZKOLENIA
Projekt „E-GMINA PYSZNICA 2019”

Gminny informator SMS
Pobierz aplikację BLUSKO,
zamów SMS lub e-mail
Bezpłatnie dla mieszkańców
MOBILNY SYSTEM POWIADAMIANIA

Dla rolników Komunikaty Konkursy dla dzieci i młodzieży Konkursy dla organizacji pozarządowych Oferty szkoleń
Ogłoszenia i przetargi nieruchomości Zamówienia publiczne Zebrania wiejskie

Informacje Na Temat S74 Aktualności, Tablica Ogłoszeń 09.07.2020 Paulina Mierzwa

Materiały informacyjne dotyczące „Budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”



Spotkanie informacyjne dotyczące budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko będzie transmitowane 15 lipca 2020 r. na gminnym kanale YouTube od godziny 17:00.

Ponadto, w spotkaniu ze względu na obowiązujące obostrzenia będzie mogło wziąć udział 150 osób.

Wypełniony formularz opinii, w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego, wszyscy zainteresowani mogą:

1. przysłać pocztą na adres: Transprojekt Gdański Spółka z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa,
2. przysłać pocztą elektroniczną na adres: biuro.w-wa@tgd.pl z dopiskiem: Akcja informacyjna „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”,
3. skłedać na Biurze Podawczym w Urzędzie Gminy w Pysznicy.

Formularz opinii

Opis planowanych robót na terenie gminy Pysznica

Przebieg wariantów s-74 przez teren gminy Pysznica

Szczegółowe mapy dla poszczególnych wariantów:

<https://drive.google.com/drive/folders/1novj0tYc-jgKSEK-btjvOKGceD28?usp=sharing>



„BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S74 NA ODCINKU OPATÓW – NISKO”

Transprojekt Gdański, działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanej drogi ekspresowej S74 na odcinku przebiegającym przez teren gminy Pysznica.

Spotkanie odbędzie się w dniu 15-07-2020 r. o godz. 17:00 w hali sportowej Publicznej Szkoły Podstawowej im. Jana Pawła II w Pysznicy, ul. Sportowa 1, 37-403 Pysznica

Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysłać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: Transprojekt Gdański Spółka z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa lub pocztą elektroniczną na adres: biuro.w-wa@tgd.pl z dopiskiem:

Akcja informacyjna „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”.

Przesłane Formularze opinii zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Szczegółowe materiały informacyjne oraz komunikaty dotyczące planowanych spotkań informacyjnych znajdują się w GDDKIA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49C, pokój nr 8, w Urzędzie Gminy Pysznica oraz na stronie <https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

ZAPRASZAMY!

Zasady bezpieczeństwa

1. Ze względu na Państwa bezpieczeństwo podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i reżimu sanitarnego określonego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. 2020 poz. 964 z późn. zm.).
2. Obojętne ograniczenie liczby uczestników podczas spotkania, które ze względu na wielkość pomieszczenia wynosi do 150 osób, dlatego narzucamy się z prośbą o wybranie na spotkanie przedstawicieli społeczności.
3. Osoby chore lub odczuwające dolegliwości o pozostaniu w domu.
4. Przed wejściem na salę należy zdezynfekować dłonie, zasłonić usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
5. Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić kartę ewidencji.
6. Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć formę i sprawny przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane gminom oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.

3. Opis i ogłoszenie dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia

Poniżej przedstawiono opis inwestycji przekazany gminie:

Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dokumentacji projektowej Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (wraz z analizą i weryfikacją wariantów zarekomendowanych z etapu Studium Korytarzowego) dla ok. 71 km drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko wraz z materiałami do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz jej uzyskaniem.

Podstawowe cele inwestycji

Celem planowanej inwestycji jest uwolnienie od ruchu tranzytowego terenów zabudowanych w miastach Sandomierz, Stalowa Wola, Nisko, a także w pobliskich wsiach oraz poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu na drodze łączącej centralną część kraju z rejonami południowo-wschodnimi.

Korzyści dla użytkowników dróg:

- podniesienie poziomu swobody ruchu na drodze,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- poprawa komfortu jazdy,
- zmniejszenie zużycia paliwa,
- skrócenie czasu podróży,
- poprawa jakości obsługi ruchu.

Korzyści dla społeczeństwa i społeczności lokalnej:

- wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu istniejącej drogi na otoczenie poprzez przeniesienie ruchu tranzytowego z istniejącej drogi na drogę ekspresową,
- wzrost zainteresowania inwestycjami w rejonie drogi ekspresowej.

Przebieg drogi

Projektowany przebieg drogi ekspresowej S74 zlokalizowany jest na terenie województw: świętokrzyskiego i podkarpackiego. Inwestycja obejmuje budowę pełnego zakresu drogi ekspresowej klasy S; na odcinku od końca obwodnicy Opatowa w rejonie miejscowości Okalina Kolonia, na terenie województwa świętokrzyskiego i włączenia do projektowanej drogi ekspresowej S19 w Nisku (węzeł „Zapacz” – z węzłem) na terenie województwa podkarpackiego, wraz z węzłami, skrzyżowaniami, miejscami obsługi podróżnych, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi zapewniającymi dostęp do drogi publicznej oraz usunięciem kolizji z infrastrukturą techniczną nie związaną z drogą.

Podstawowe parametry techniczne

- klasa techniczna S
- prędkość projektowa 100 km/h
- prędkość miarodajna 110 km/h
- liczba pasów ruchu 2x2,
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość pasa awaryjnego 2,50 m
- szerokość pasa dzielącego (z opaskami) 4,00 m

Gmina Pysznica

Zakres inwestycji na terenie gminy Pysznica

Warianty W1 w obszarze gminy Pysznica biegnie w kierunku południowo – wschodnim pomiędzy miejscowościami Brandwica i Jastkowice. Następnie przecina rzekę Bukowa i zbliża się do Sanu na wysokości Stalowej Woli by skrócić w kierunku wschodnim. Wariant ten na obszarze gminy prowadzony jest wzdłuż Sanu za miejscowością Sudół. Na przecięciu projektowanej drogi z drogą powiatową na wysokości miejscowości Pysznica zaproponowano lokalizację węzła. Następny węzeł zaplanowano między miejscowościami Zasanie i Kłyżów.

Od wysokości miejscowości Kłyżów trasa prowadzona jest wzdłuż linii kolejowej relacji Stalowa Wola – Biłgoraj.

Wariant W3 wchodzi na teren gminy Pysznica po przekroczeniu Sanu i biegnie w kierunku południowo – wschodnim przekraczając dwukrotnie rzekę Bukowa. Dalej biegnie po północnej stronie miejscowości Pysznica, gdzie przecina drogę powiatową, na której zlokalizowano węzeł. Następnie na wysokości miejscowości Kłyżów droga skręca w kierunku południowym.

Wariant W4 wchodzi na teren gminy Pysznica po przekroczeniu Sanu i biegnie w kierunku południowo – wschodnim przekraczając dwukrotnie rzekę Bukowa. Następnie jego przebieg pokrywa się z przebiegiem wariantu W1.

Wariant TGD wkracza na teren gminy Pysznica omijając po północnej stronie miejscowości Bąków i Jastkowice. Dalej biegnie w kierunku miejscowości Pysznica, która omija od wschodniej strony. Tam przecina drogę powiatową na której zlokalizowano węzeł. Następnie biegnie w kierunku południowo-wschodnim do granicy gminy.

Wariantowanie przebiegu drogi na terenie gminy Pysznica

Na obecnym etapie inwestycji projektowane są następujące warianty przebiegu trasy:

- **Wariant W1** – czerwony – od km 55+544 do km 68+787, o długości ok. 13,243km
 - Węzeł Pysznica na DP w km 62+056
 - Węzeł Kłyżów na DP w km 67+210
 - MOP w km 66+065
- **Wariant W3** – zielony – od km 57+666 do km 69+903, o długości ok. 12,237km
 - Węzeł Podborek na DP w km 62+094
 - MOP w km 60+372
 - MOP w km 68+570
- **Wariant W4** – różowy – od km 54+489 do km 65+855, o długości ok. 11,366km
 - Węzeł Pysznica na DP w km 58+922
 - Węzeł Kłyżów na DP w km 64+163
 - MOP w km 63+169
- **Wariant TGD** – pomarańczowy – od km 57+774 do km 71+662, o długości ok. 13,888km
 - Węzeł Podborek na DP w km 63+742
 - MOP w km 69+023

Plakat informujący o inwestycji przekazany gminie:



SPOTKANIE INFORMACYJNE

„BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S74 NA ODCINKU OPATÓW – NISKO”

Transprojekt Gdański, działając w imieniu **Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad**
Oddział w Rzeszowie, zaprasza na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanej drogi
ekspresowej S74 na odcinku przebiegającym przez tereny **gminy Pysznica**.

Spotkanie odbędzie się w dniu 15-07-2020 r. o godz. 17:00
w Hali sportowej w Szkole Podstawowej im. Jana Pawła II w Pysznicy,
ul. Sportowa 1, 37-403 Pysznica

Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysyłać w terminie **14 dni** od
daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: **Transprojekt Gdański Spółka z o.o. Pracownia**
Projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa lub pocztą elektroniczną na
adres: **biuro.w-wa@tgd.pl** z dopiskiem:

Akcja informacyjna „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”.

Przesłane Formularze opinii zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj.
możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych,
zostaną uwzględnione.

Szczegółowe materiały informacyjne oraz komunikaty dotyczące planowanych spotkań
informacyjnych znajdują się w GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49C, pokój nr 8,
w Urzędzie Gminy Pysznica oraz na stronie
<https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

ZAPRASZAMY

Zasady bezpieczeństwa

1. Ze względu na Państwa bezpieczeństwo podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i reżimu sanitarnego określonego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. 2020 poz. 964 z późn. zm.).
2. Obowiązuje ograniczenie liczby uczestników podczas spotkania, które ze względu na wielkość pomieszczenia wynosi do **150 osób**, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawiciela/pelnomocnika.
3. Osoby chore lub osłabione prosimy o pozostanie w domu.
4. Przed wejściem na salę należy zdezynfekować dłonie, zasłonić usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
5. Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.
6. Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć krótki i sprawny przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane gminom oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.

4. Potwierdzenie Urzędu Gminy o udostępnieniu projektu do wglądu

20
2020-12-04
WÓJT GMINY PYSZNICA
ul. Wolności 322
37-403 Pysznica
woj. Podkarpackie

Pysznica, 26.11.2020 r.

GP.I.671.1.2.2020

WPLYNĘŁO DNI
TG-WA 12020/699
2020-12-04
TRANSPROJEKT GDAŃSKI
Pracownia projektowa w Warszawie

Transprojekt Gdański Spółka z o.o.
Pracownia projektowa w Warszawie
Marcina Flisa 6, 02-247 Warszawa

W odpowiedzi na pismo znak: TGD/PWA/01.293.2019/ZD/466/2020 z dnia 21.10.2020 r. (data wpływu do urzędu 13.11.2020 r.) informuję, że materiały na akcję informacyjną dotyczącą budowy drogi ekspresowej S-74 na odcinku Opatów - Nisko zostały opublikowane na stronie internetowej Gminy Pysznica <https://pysznica.pl/aktualnosci/materiały-informacyjne-dotyczące-budowy-drogi-ekspresowej-s74-na-odcinku-opatow-nisko/>.

Ponadto na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Pysznica oraz na tablicach ogłoszeń w sołectwach na terenie Gminy Pysznica zostały umieszczone plakaty z informacją o spotkaniu informacyjnym.

Z up. WÓJTA
Beata Kuszyńska
Kierownik
Referatu Gospodarki, Prezentacji
i Ochrony Środowiska

0412/2020
S.P. 1

II. Raport ze spotkań informacyjnych

1. Opis przebiegu działań informacyjnych i harmonogram spotkań

Działania informacyjno-konsultacyjne dla wykonania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (wraz z analizą i weryfikacją wariantów zarekomendowanych z etapu SK) oraz materiałów do wniosku o wydanie DŚU wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S74 na odc. Opatów - Nisko” zostały przeprowadzone w dniach od 06.07.2020 r. do 16.07.2020 r.

Działania informacyjno-konsultacyjne składały się z następujących etapów:

- powiadomienie społeczeństwa o rozpoczęciu działań informacyjno-konsultacyjnych poprzez ogłoszenia w lokalnej prasie, stronach internetowych oraz na tablicy ogłoszeń w urzędach właściwych miast i gmin,
- zapoznanie się społeczeństwa z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanej inwestycji wyłożonymi w urzędach gmin,
- zorganizowanie spotkań informacyjno-konsultacyjnych z udziałem mieszkańców,
- zebranie wniosków i uwag,
- przeanalizowanie wniosków i stworzenie Raportu z działań informacyjno-konsultacyjnych.

Materiały projektowe wraz z możliwością wglądu w rozwiązania techniczne oraz ogłoszenia o rozpoczęciu działań informacyjno-konsultacyjnych zostały dostarczone i wywieszone na tablicach informacyjnych następujących urzędów:

- Urząd Gminy Opatów,
- Urząd Gminy Lipnik,
- Urząd Gminy Obrazów
- Urząd Gminy Samborzec
- Urząd Miasta i Gminy Sandomierz
- Urząd Miasta i Gminy Tarnobrzeg
- Urząd Gminy Grębów
- Urząd Gminy Gorzyce
- Urząd Gminy Zaleszany
- Urząd Miasta i Gminy Stalowa Wola
- Urząd Gminy Radomyśl nad Sanem
- Urząd Gminy Pysznica
- Urząd Gminy i Miasta Nisko

Ogłoszenie w sprawie działań informacyjno-konsultacyjnych ukazało się w prasie, w gazecie „Echo Dnia” dla woj. świętokrzyskiego – wtorek 30.06.2020 r. oraz dla woj. podkarpackiego poniedziałek 06.07.2020 r.

Materiały informacyjne zostały udostępnione na stronach internetowych Urzędów Miast i Gmin oraz GDDKiA Oddział w Rzeszowie.

W trakcie działań informacyjno-konsultacyjnych zorganizowano bezpośrednie spotkania informacyjne z mieszkańcami zainteresowanych miast i gmin. Spotkania z mieszkańcami odbyły się w następujących terminach i miejscach:

Powiat	Gmina	Termin i godzina	Miejsce
opatowski	Opatów	06.07.2020 r. godz. 16:00.	Remiza OPS Gojców 50, sala max 50 osób
	Lipnik	07.07.2020 r. godz. 17:00	Hala sportowa w Zespole Szkolno-przedszkolnym w Lipniku. Lipnik 23, 27-540 Lipnik. Sala max 80 osób.
sandomierski	Obrazów	06.07.07.2020 r. godz. 11:00.	Hala sportowa w Szkole Podstawowej w Obrazowie; Obrazów 118, 27-641 Obrazów. Sala na max 60 osób.

Powiat	Gmina	Termin i godzina	Miejsce
	Samborzec	09.07.2020 r. godz. 11:00	Hala sportowa przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w Samborcu. Samborzec 79, 27-650 Samborzec. Sala max 120 osób.
	Sandomierz	09.07.2020 r godz. 16:00	Zamek w Sandomierzu., Zamkowa 12, 27-600 Sandomierz. Sala na max 120 osób.
m. Tarnobrzeg	Tarnobrzeg	13.07.2020 r. godz. 11:00	Główne miejsce prowadzenia przez Państwa konsultacji / akcji informacyjnej. - hala MOSiR w Tarnobrzegu przy Aleja Niepodległości 2, 39-400 Tarnobrzeg. Dodatkowa lokalizacja Tarnobrzegi Dom Kultury- Juliusza Słowackiego 2, 39-400 Tarnobrzeg Dodatkowa lokalizacja Szkoła Podstawowa nr 10 im. Janusza Korczaka w Tarnobrzegu - Marii Dąbrowskiej 10, 39-400 Tarnobrzeg
tarnobrzegi	Gorzyce	14.07.2020 r. godz. 11:00	Hala Sportowa w Zespole Szkolno - Przedszkolnym w Sokolnikach ul. Sandomierska 80. 39-432 Sokolniki. Sala na max 50 osób.
	Grębów	13.07.2020 godz. 17:00	Gminne Centrum Kultury w Grębowie, Rynek 1C, 39-410 Grębów. Pojemność Sali max 50 osób
stalowowski	Zaleszany	15.07.2020 r. 11:00	Gminny Ośrodek Kultury w Zaleszanach, Plac Kościuszki 4, 37-415 Zaleszany; Sala na max 80 osób
	Radomyśl nad Sanem	14.07.2020 godz. 17:00	Wiejski Dom kultury w Rzeczy Długiej 37-455 Radomyśl nad Sanem
	Pysznica	15.07.2020 r. 17:00	Hala sportowa w Zespole Szkół im. Jana Pawła II w Pysznicy, Wolności 324, 37-403 Pysznica. Sala max 150 osób.
	Stalowa Wola	16..07.2020 godz. 11:00	Miejski Ośrodek Dom w Stalowej Woli, 1 Sierpnia 9, 37-450 Stalowa Wola. Sala duża, max 150 osób.
nizański	Nisko	16.07.2020 godz. 17:00	Hala sportowa w Szkole podstawowej w Zarzeczcu, Mickiewicza 45, 37-400 Zarzeczce, Sala na max 150 osób.

W spotkaniach uczestniczyli mieszkańcy, przedstawiciele Zamawiającego (GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Oddział w Kielcach), lokalnych władz oraz projektanci Biura projektowego.

Przebieg działań informacyjno-konsultacyjnych we wszystkich miejscowościach był tożsamy. Po przywitaniu zebranych osób projektanci Biura Projektowego prezentowali w formie multimedialnej zakres przedsięwzięcia, w tym m.in.:

- Lokalizację inwestycji,

- Przebieg wariantów projektowanej drogi w planie, lokalizację skrzyżowań oraz sposób przeprowadzenia dróg poprzecznych krzyżujących się z drogą główną,
- Sposób zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenu przyległego do inwestycji,
- Działania minimalizujące oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko,
- Projektowane parametry
- Zasady przyznawania odszkodowań za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję.

Po prezentacji odbywała się dyskusja na temat przedstawionych materiałów. W trakcie rozmów mieszkańcy mieli możliwość zadawania pytań przedstawicielom Inwestora i projektantom Biura projektowego, na które z wykorzystaniem materiałów projektowych, w miarę możliwości udzielano odpowiedzi.

Uczestnicy spotkań zostali poproszeni o wypełnienie ankiet dających możliwość wskazania preferowanego wariantu przebiegu projektowanej drogi oraz wyrażenia ewentualnych opinii. Formularze ankiet można było przekazać projektantom w dniu spotkania lub w ciągu dwóch tygodni od spotkania wysłać na adres Biura projektowego w wersji papierowej lub na podany adres e-mail w wersji elektronicznej.

2. Wyniki ankiet zamieszczonych w formularzu opinii

W ramach akcji informacyjnej głównym i oficjalnym dokumentem umożliwiającym wskazanie wariantu preferowanego były Formularze opinii. Każdy formularz opinii umożliwiał wypełnienie ankiety wyboru najkorzystniejszego przebiegu projektowanej drogi S74 oraz wyrażenie opinii dotyczącej poszczególnych przebiegów.

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 najkorzystniejszego przebiegu projektowanej drogi S74.
 - 2) **Opinia** – z miejscem do wpisania opinii, uwag, wniosków lub zastrzeżeń.
- Poniżej przedstawiono wzór formularza opinii udostępnianego mieszkańcom.

AKCJA INFORMACYJNA
Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”
Gmina Opatów

FORMULARZ OPINII

Dane osobowe są przetwarzane wyłącznie w celu ustosunkowania się do Pana/ Pani uwag, jak również w celu archiwizacji. Przysługuje Panu/Pani prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawiania.

Imię i nazwisko

Miejsce zamieszkania

Obręb i numer działki

ANKIETA

Wybór najkorzystniejszego przebiegu projektowanej drogi S74 przez Pana/Panią

	TAK	NIE
Wariant 1 (czerwony)		
Wariant 3 (zielony)		
Wariant 4 (różowy)		
Wariant TGD (pomarańczowy)		

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

OPINIA

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zawartych na niniejszym formularzu dla potrzeb związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Data i czytelny podpis.

Instrukcja:

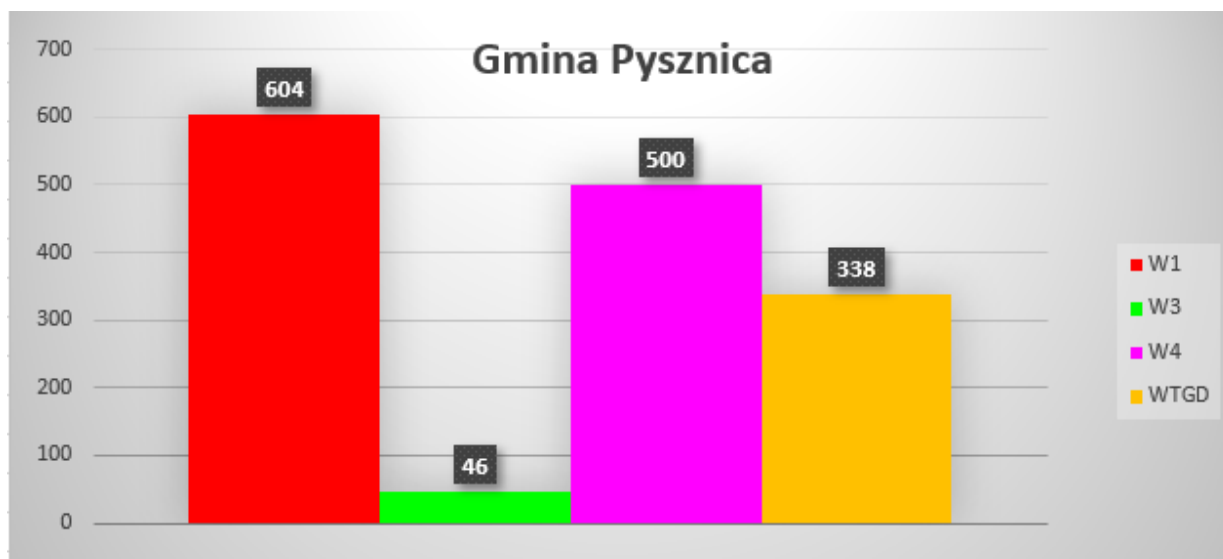
1. Prosimy czytelnie wypełnić formularz. (podanie danych osobowych i miejsca zamieszkania jest obowiązkowe)
2. W razie potrzeby można wypełnić na dwóch stronach
3. Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysyłać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: **Transprojekt Gdański Spółka z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa** lub pocztą elektroniczną na adres: **biuro.w-wa@tgd.pl** z dopiskiem: **Akcja informacyjna „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”**.
4. Szczegółowe materiały informacyjne dostępne na stronie:
<https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

Analizując formularze przyjęto następujące założenia:

- W ankietach, w których zaznaczono tylko wariant preferowany, pozostałe warianty zostały potraktowane jako najmniej preferowane.
- W tych w których wskazano tylko wariant najmniej preferowany, pozostałe warianty zostały potraktowane jako preferowane.
- Jeśli w ankiecie nie wskazano preferencji wariantu i nie wynika ona z treści komentarza, nie mogła być uwzględniona w zestawieniu.

Wyniki ankiet przedstawiono na wykresie poniżej.

Od mieszkańców gminy Pysznica, wpłynęło 1228 formularzy opinii.



III. Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków

a. Mieszkańców

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.1	Marek Piwowar	We wniosku zawarto prośbę o korektę przejścia wariantu pomarańczowego (TGD) na wysokości przecięcia ulicy Fedorowskiego w Jastkowicach i rzeki Bukowa, aby przechodził przez tereny inwestycyjne (działki z kolumny obok), jeżeli nie jest możliwe przesunięcie trasy to czy udałoby się przeprojektować zbiornik o numerze 77 na drugą stronę. Wnioskodawca poinformował, że w wypadku wyboru wariantu TGD wprowadzenie korekt jest jedynym możliwym rozwiązaniem, aby odzyskać zainwestowany kapitał.	Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Jednak należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy lokalizacjach Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania co do minimalnych parametrów technicznych. Korekta trasy głównej w sposób wskazany w wniosku spowodowałaby dodatkowe rozbiórki budynków na działkach 3019/2; 3019/3; 1049/3; 1049/7. <i>Mając na uwadze powyższe, wniosek nie został uwzględniony.</i> Zmiana lokalizacji zbiornika nr 77 jest możliwa, jednakże wiąże się to z koniecznością wydłużenia również drogi dojazdowej wzdłuż drogi ekspresowej. Zmiana lokalizacji zbiornika nie spowoduje zajęcia przedmiotowych działek, z uwagi na ich znaczne oddalenie od drogi ekspresowej. <i>Mając na uwadze propozycje zmiany lokalizacji zbiornika nr 77, wniosek nie został uwzględniony.</i>

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.2.1 PYSZ.2.2 PYSZ.2.3 PYSZ.2.4 PYSZ.2.5 PYSZ.2.6 PYSZ.2.7 PYSZ.2.8 PYSZ.2.9 PYSZ.2.10 PYSZ.2.11 PYSZ.2.12 PYSZ.2.13 PYSZ.2.14 PYSZ.2.15 PYSZ.2.16 PYSZ.2.17 PYSZ.2.18 PYSZ.2.19 PYSZ.2.20 PYSZ.2.21 PYSZ.2.22 PYSZ.2.23 PYSZ.2.24 PYSZ.2.25 PYSZ.2.26 PYSZ.2.27 PYSZ.2.28 PYSZ.2.29 PYSZ.2.30 PYSZ.2.31 PYSZ.2.32 PYSZ.2.33 PYSZ.2.34 PYSZ.2.35	Amelia Gremśka Anna Wołoszczak Artur Pęziół Damian Bis Dariusz Paleń Ewelina Pęziół Grażyna Pęziół Grzegorz Wołoszczak Henryk i Bernadetta Kapusta Janina Kukowska Janusz Sudoł Jolanta Mrak Justyna Trawińska Kacper Paleń Karolina Trewińska Katarzyna Sarzyniak Kazimierz Rostek Klaudia Paleń Konrad Trawiński Krystian Pęziół Krzysztof Sarzyniak Lucyna Kuziora Magdalena Krysiak Marcin Gremśki Marian Kosierb Marta Rostek Michał Młynarski Mikołaj Pęziół Monika Bis Monika Dawikowska Monika Gremśka Nadia Pęziół Natalia Gremśka Robert Trewiński	We wniosku zawarto preferencję wobec wariantu TGD. Sprzeciw wobec wariantowi 1 i 4 z uwagi na przebieg w bliskości terenów mieszkalnych Chłopskiej Woli, Podborka, Ziaren, Sudołowa, Zasania oraz Kłyżowa. Wskazano, że wariant 1 i 4 przebiega po terenach zalewowych oraz po bardzo wysokich klasach gruntów rolnych. Obawa przed zamknięciem miejscowości m.in. Zasania i Sudołowa pomiędzy obwodnicą Stalowej Woli, a S74 – zagrożenie powodziowe. Wniosek o ponowne rozważenie wariantu, który przebiegałby na terenach przemysłowych Stalowej Woli, gdzie w ogóle nie ma terenów mieszkalnych. Zwrócenie uwagi na propozycję poprowadzenia drogi jako obwodnicy Stalowej Woli i Niska, gdzie na odcinku będzie miała parametry drogi ekspresowej	Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tutaj Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.2.36 PYSZ.2.37 PYSZ.2.38 PYSZ.2.39 PYSZ.2.40 PYSZ.2.41 PYSZ.2.42 PYSZ.2.43 PYSZ.2.44 PYSZ.2.45 PYSZ.2.46 PYSZ.2.47 PYSZ.2.48 PYSZ.2.49 PYSZ.2.50 PYSZ.2.51 PYSZ.2.52 PYSZ.2.53 PYSZ.2.54 PYSZ.2.55 PYSZ.2.56 PYSZ.2.57 PYSZ.2.58 PYSZ.2.59 PYSZ.2.60 PYSZ.2.61 PYSZ.2.62 PYSZ.2.63 PYSZ.2.64 PYSZ.2.65 PYSZ.2.66 PYSZ.2.67 PYSZ.2.68 PYSZ.2.69 PYSZ.2.70	Sławomir Zadrzeźniak Stanisław Młynarski Stanisław Pęziół Stefania Sudoł Agnieszka Czarnota Adam Bejgderowski Agata Czernik Aleksandra Farمیńska Aleksandra Gorula Alina Giecor De Lauro Andrzej i Marta Woszczyzna Andrzej Tkacz Anna Świeca Antoni Marchut Antoni Tkacz Artur Pliszka Barbara Baranowska Barbara Kłobut Beata Belzak Beata Foss Beata Portka Bogdan Pliszka Bogdan Tkacz Beata Kuźnicka Bronisława Perlich Damian (nazwisko nieczytelne) Danuta Jachim Dariusz Farمیński Dariusz Kamiński Dorota Pliszka		16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoisk kraski i podgorzańki - ok. 20 % krajowej populacji. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STES jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.2.71 PYSZ.2.72 PYSZ.2.73 PYSZ.2.74 PYSZ.2.75 PYSZ.2.76 PYSZ.2.77 PYSZ.2.78 PYSZ.2.79 PYSZ.2.80 PYSZ.2.81 PYSZ.2.82 PYSZ.2.83 PYSZ.2.84 PYSZ.2.85 PYSZ.2.86 PYSZ.2.87 PYSZ.2.88 PYSZ.2.89 PYSZ.2.90 PYSZ.2.91 PYSZ.2.92 PYSZ.2.93 PYSZ.2.94 PYSZ.2.95 PYSZ.2.96 PYSZ.2.97 PYSZ.2.98 PYSZ.2.99 PYSZ.2.100 PYSZ.2.101 PYSZ.2.102 PYSZ.2.103 PYSZ.2.104 PYSZ.2.105	Elżbieta Smal Elżbieta Sobilo Ewa Tkacz Grzegorz Rainer Halina Ziarnowska Irena Duży Jadwiga Tkacz Jan (nazwisko nieczytelne) Jan Bucior Jan Cichoń Janina Jestek Janina Marchut Janina Tkacz Jolanta Duży Jerzy Portka Julian Rainer Kamil Baranowski Karolina Zastawny Katarzyna Ziarno Kazimierz Tęcza Krzysztof Kłobut Krzysztof Ziarno Lesława Młynarska Łukasz Kuryś Łukasz Tkacz Małgorzata Nowak Marcin Nowak Marek Gosiml Maria Rainer Marta Portka Michał Lebioda Miroslaw Ziarnowski Monika Bełzak Patrycja Butryn		wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Przebieg drogi S74 został określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia przebiegu dróg krajowych i nie ma możliwości połączenia przebiegu obwodnicy Stalowa Wola – Nisko z przebiegiem drogi ekspresowej. Wpisanie drogi ekspresowej w ciąg obwodnicy wiązałoby się z rozbudową do dwóch pasów ruchu co w kilku przypadkach byłoby bardzo trudne do zrealizowania m.in. w okolicach Elektrowni Stalowa Wola. Będą to drogi o różnych funkcjach, parametrach technicznych, przekroju (obwodnica jedna jezdnia po jednym pasie ruchu w każdą stronę, droga ekspresowa dwujezdniowa po 2 pasy w każdą stronę), klasie drogi (obwodnica to klasa GP, a droga ekspresowa klasa S). Dodatkowo zwrócić należy uwagę na odstępy między skrzyżowaniami. Według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odległości między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego lub średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km. Dopuszcza się wyjątkowo, pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno – ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. Mnogość planowanych skrzyżowań w ciągu obwodnicy, umożliwiających obsługę ruchu lokalnego w tym m.in. węzeł z drogą powiatową 1024R (ul. Czarneckiego) i 4 ronda komunikujące Stalową Wolę, Hutę Stalowa Wola, Nisko i DK19 wykluczają budowę drogi w klasie drogi ekspresowej, której główną rolą jest łączenie ze sobą największych miast, drogowych przejść granicznych i prowadzenie transportu długodystansowego i tranzytowego. Przeprowadzona została analiza w zakresie przebudowy dróg przecinanych drogą ekspresową. Zachowano ciągłość drogi powiatowej DP2505R celem zapewnienia mieszkańcom gminy możliwości przejazdu na drugą stronę drogi ekspresowej. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.2.106 PYSZ.2.107 PYSZ.2.108 PYSZ.2.109 PYSZ.2.110 PYSZ.2.111 PYSZ.2.112 PYSZ.2.113 PYSZ.2.114 PYSZ.2.115 PYSZ.2.116 PYSZ.2.117 PYSZ.2.118 PYSZ.2.119 PYSZ.2.120 PYSZ.2.121 PYSZ.2.122 PYSZ.2.123 PYSZ.2.124 PYSZ.2.125 PYSZ.2.126 PYSZ.2.127 PYSZ.2.128 PYSZ.2.129 PYSZ.2.130 PYSZ.2.131 PYSZ.2.132 PYSZ.2.133 PYSZ.2.134 PYSZ.2.135 PYSZ.2.136 PYSZ.2.137 PYSZ.2.138 PYSZ.2.139 PYSZ.2.140	Paulina Rainer Paweł Tkacz Piotr Bełzak Piotr Kółko Piotr Smal Rafał Baranowski Rafał Marchut Roksana Nowak Roman Duży Roman Portka Sabina Zajac Stanisław Haliniak Stanisław Majcher Stanisław Maślach Stanisław Sudoł Stanisława Bełzak Stanisława Tkacz Tadeusz Jachim Tadeusz Portka Waldemar Jaż Wiesława Haliniak Wioleta Kółko Wojciech Bardowski Wojciech Rainer Zbigniew Rabka Zbigniew Witych Zdzisław Buława Marzena Małagocka Wiesław Pliszka Katarzyna i Krzysztof Ziarno Janina Jestal Stefan Tkacz Jerzy Maślach Emilia Młynarska		przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz.1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”. Nie oznacza to, że projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwrócić należy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym. Podyktowane jest to tym, że przy projektowaniu dróg publicznych, a w szczególności dróg ekspresowych uwzględnić należy liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. W Państwa gminie rozpatrywane są również inne przebiegi drogi ekspresowej – wariant 3 i TGD. Należy podkreślić, że przebieg wariantu 1 i 4 pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Jednocześnie informujemy, że wybór wariantu w gminie Pysznica w dużej mierze uzależniony jest od stanowiska Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do poszczególnych wariantów (w szczególności wariantów 1 i 4 zlokalizowanych w bliskiej odległości od rzeki San). W ramach przedmiotowego zadania Projektant jest zobowiązany do wykonania analizy wpływu inwestycji na zagrożenie powodziowe. W przypadku wzrostu zagrożenia powodziowego, Projektant zobowiązany będzie do zastosowania rozwiązań projektowych niepowodujących tego wzrostu. <i>Mając na uwadze powyższe, wniosek nie został uwzględniony.</i>

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.2.141	Elżbieta Tęcza		
PYSZ.2.142	Jan Sadej		
PYSZ.2.143	Adam Cudziło		
PYSZ.2.144	Adam Mazur		
PYSZ.2.145	Adam Miazga		
PYSZ.2.146	Agnieszka Taradyś		
PYSZ.2.147	Aleksandra Nieradka		
PYSZ.2.148	Andrzej Pityński		
PYSZ.2.149	Aneta Łopaciuch		
PYSZ.2.150	Angelika Seroka		
PYSZ.2.151	Anna Haleiger		
PYSZ.2.152	Anna Lebioda		
PYSZ.2.153	Anna Miazga		
PYSZ.2.154	Barbara Nieradka		
PYSZ.2.155	Barbara Zdunek		
PYSZ.2.156	Bogusława		
PYSZ.2.157	Lachowicz		
PYSZ.2.158	Czesław Zwolak		
PYSZ.2.159	Damian Golec		
PYSZ.2.160	Danuta Niemiec		
PYSZ.2.161	Dawid Gonula		
PYSZ.2.162	Edward Rostek		
PYSZ.2.163	Elżbieta Bąk		
PYSZ.2.164	Ewa Sołtysik		
PYSZ.2.165	Genowefa Lebioda		
PYSZ.2.166	Grzegorz Gorczyca		
PYSZ.2.167	Grzegorz Warchoł		
PYSZ.2.168	Henryk Młynarski		
PYSZ.2.169	Henryk Prawica		
PYSZ.2.170	Henryk Sudoł		
PYSZ.2.171	Ilona Golec		
PYSZ.2.172	Iwona Cudziło		
PYSZ.2.173	Jadwiga Mazur		
PYSZ.2.174	Jan Lebioda		
PYSZ.2.175	Janina Żak		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.2.176	Jerzy Młynarski		
PYSZ.2.177	Józef Maślach		
PYSZ.2.178	Karolina Nieradka		
PYSZ.2.179	Krystyna Opała		
PYSZ.2.180	Krystyna Sudoł		
PYSZ.2.181	Krzysztof		
PYSZ.2.182	Surowaniec		
PYSZ.2.183	Magdalena i Łukasz		
PYSZ.2.184	Podstawscy		
PYSZ.2.185	Magdalena Sołtysik		
PYSZ.2.186	Malwina Pławiak-		
PYSZ.2.187	Malinowska		
PYSZ.2.188	Małgorzata Wiącek		
PYSZ.2.189	Marek Sudoł		
PYSZ.2.190	Marek Surowiec		
PYSZ.2.191	Marek Zdunek		
PYSZ.2.192	Maria Adamus		
PYSZ.2.193	Maria Ziarnowska		
PYSZ.2.194	Marian Młynarski		
PYSZ.2.195	Mariusz Bąk		
PYSZ.2.196	Paweł Butryn		
PYSZ.2.197	Paweł Nieradka		
PYSZ.2.198	Rafał Bąk		
PYSZ.2.199	Renata Fila		
PYSZ.2.200	Rozalia Kutyla		
PYSZ.2.201	Rozalia Lebioda		
PYSZ.2.202	Ryszard i Joanna		
PYSZ.2.203	Kaźmierczak		
PYSZ.2.204	Sławomir Adamus		
PYSZ.2.205	Stanisław Kuziora		
PYSZ.2.206	Stanisław Nowak		
PYSZ.2.207	Sławomir Wiącek		
PYSZ.2.208	Stanisław (nazwisko nieczytelne)		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Tomasz (nazwisko nieczytelne) Tomasz Kuziora Tomasz Lebioda Tomasz Sołtysik Wanda Pałka Wiesława Golec Wiktoria Dżhamgazowa Wojciech Nieradka Wojciech Seroka Zbigniew Szewczyk Zofia Czech Zygmunt Golec Wiesława Pliszka		
PYSZ.3.1 PYSZ.3.2 PYSZ.3.3 PYSZ.3.4 PYSZ.3.5 PYSZ.3.6 PYSZ.3.7 PYSZ.3.8 PYSZ.3.9 PYSZ.3.10 PYSZ.3.11 PYSZ.3.12 PYSZ.3.13 PYSZ.3.14 PYSZ.3.15 PYSZ.3.16 PYSZ.454	Bogdan Tkacz Danuta Cichoń Elżbieta i Piotr Smal Elżbieta Tęcza Grzegorz Rainer Henryk Warchoń Jan Sadej Katarzyna i Krzysztof Ziarno Rafał Marchat Roksana Nowak Stanisław Haliciak Stanisława Tkacz Sylwia Cichoń Wojciech Rainer Zbigniew Rabka Genowefa Raiw Stanisław Maślach	We wnioskach zawarto preferencję wariantu 4. Wnioski dotyczą odstąpienia od budowy węzła „Kłyżów” na przecięciu z drogą powiatową DP1019R z uwagi na bliskość węzła Zapacz. Wnioski o poprowadzenie drogi powiatowej bezkolizyjnie nad lub pod drogą ekspresową.	Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74 i dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. W związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa Dodać należy, że przebieg drogi S74 został określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia przebiegu dróg krajowych. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. Według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odległości między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego lub średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km. Dopuszcza się wyjątkowo, pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno – ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. Zgodnie z powyższym zapisem konieczne było dostosowanie lokalizacji węzła do aktualnych wymagań. Na etapie Studium Korytarzowego wskazano lokalizację węzła „Zasanie” na skrzyżowaniu z drogą gminną DG 101233R o klasie L. Na początkowym stadium STEŚ dokonano analizy rozwiązań projektowych z SK i tym samym zmieniono lokalizację węzła na skrzyżowanie drogi ekspresowej S74 z drogą powiatową DP1019R o klasie Z. Taka zmiana pozwoliła na dostosowanie rozwiązań projektowych do obowiązujących wymagań warunków technicznych. Węzeł Zapacz jest węzłem krzyżującym drogi ekspresowe S19 i S74 i nie ma możliwości wjazdu na niego z zewnątrz, dlatego likwidując węzeł „Kłyżów”, najbliższy węzeł

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			wjazdowy na drogę ekspresową będzie znajdował się w odległości ok. 7 km (węzeł „Pysznica”) oraz w ciągu drogi S19 (węzeł „Rudnik nad Sanem” oraz węzeł „Zdziary”). <i>Rezygnacja z węzła „Kłyżów” i zaprojektowanie przejazdu w ciągu drogi DP1019R jest technicznie możliwe, natomiast brak węzła spowoduje zmniejszenie dostępności do drogi ekspresowej z tego terenu. Powyższy wniosek uwzględniono i zaproponowano rozwiązanie wariantowe w tym zakresie. Ostateczną decyzję w zakresie likwidacji węzła „Kłyżów” zapadnie na posiedzeniu ZOPI/KOPI. Zmianę oznaczona na planie orientacyjnym pod nr 1.</i>
PYSZ.4.1 PYSZ.4.2 PYSZ.4.3 PYSZ.4.4 PYSZ.4.5 PYSZ.4.6 PYSZ.4.7 PYSZ.4.8 PYSZ.4.9 PYSZ.4.10 PYSZ.335 PYSZ.338	Agnieszka Thiede-Jędrak Anita Stefaniak Maciej Stefaniak Dominik Jędrak Konrad Kołodziejczyk Małgorzata Kołodziejczyk Małgorzata Kuśmierz Ola Kuśmierz-Jędrak Ryszard Kuśmierz Waldemar Jędrak Małgorzata Kołodziejczyk Małgorzata Kuśmierz	W formularzach zawarto wnioski o odrzucenie wariantów 1(czerwonego), 3 (zielonego) i 4 (różowego) w aspekcie: 1)ekonomicznym- duża ilość wyburzeń, przebieg przez gęsto zaludniony teren, stawianie barier dźwiękochłonnych czyni całą inwestycję droższą, budowa mostu na Sanie 2)środowiskowym- droga szybkiego ruchu po obu stronach rzeki San, mocna ingerencja w faunę i florę przy rzece San, brak miejsca, aby zostawić pasy ziemi ograniczające hałas. 3)społecznym – obniżenie komfortu życia mieszkańców oraz wartości ich nieruchomości, spokój największej liczby gospodarstw, zastopowanie rozwoju Gminy oraz wpływ	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		na degradację, kolidując z cmentarzem w Pysznicy. Zgłoszono wniosek o przyjęcie wariantu TGD z uzasadnieniem w aspekcie ekonomicznym, społecznym i środowiskowym: 1) odpowiada zrównoważonemu rozwojowi gminy Pysznica 2) omija bokiem główną linię zabudowań gminy Pysznica	Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolinia o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dopiero po wykonaniu analizy będzie można określić ilość potrzebnych ekranów oraz przeanalizować koszty z tym związane oraz w dalszym toku prac porównać kryterium ekonomiczne wariantu drogi. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. Na etapie opracowywania <i>Raportu oddziaływania na środowisko</i> zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróżnicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu. Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na: ➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane; ➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe; ➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe. Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednio i pośrednio określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb). Oddziaływania powstałe w następstwie oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na wybrany element środowiska określa się terminem oddziaływań wtórnych. Przykładem takich oddziaływań mogą być wtórne zanieczyszczenia powietrza substancjami

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			uwalnianymi z zanieczyszczonych wód lub gleb lub emisjami związanymi z utylizacją powstałych odpadów. Oddziaływania skumulowane wynikają z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne działania, które zostały dokonane w przeszłości, występują obecnie lub dają się logicznie przewidzieć w przyszłości. Inny podział mówi o wpływach stałych i chwilowych. Oddziaływania związane z pracami budowlanymi (podwyższone poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza) można określić jako okresowe – krótkoterminowe i chwilowe. Oddziaływania związane z etapem eksploatacji drogi to oddziaływania stałe i długoterminowe. Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w <i>Raporcie oddziaływania na środowisko</i>. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Poinformować należy, że wybór wariantu w gminie Pysznica w dużej mierze uzależniony jest od stanowiska Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do poszczególnych wariantów (w szczególności wariantów 1 i 4 zlokalizowanych w bliskiej odległości od rzeki San). W ramach przedmiotowego zadania Projektant jest zobowiązany do wykonania analizy wpływu inwestycji na zagrożenie powodziowe. W przypadku wzrostu zagrożenia powodziowego, Projektant zobowiązany będzie do zastosowania rozwiązań projektowych niepowodujących tego wzrostu. Po obu stronach rzeki San powstaną nowe drogi. Jednak zaznaczyć należy, że będą to drogi o różnych funkcjach, parametrach technicznych, przekroju (obwodnica jedna jezdnia po jednym pasie ruchu w każdą stronę, droga ekspresowa dwujezdniowa po 2 pasy w każdą stronę), klasie drogi (obwodnica to klasa GP, a droga ekspresowa klasa S). Obwodnica zapewni komunikację Stalowej Woli, Huty Stalowa Wola, Niska i DK19. Główną rolą drogi ekspresowej jest łączenie ze sobą największych miast, drogowych przejść granicznych i prowadzenie transportu długodystansowego i tranzytowego. Wszystkie warianty drogi ekspresowej w swoim przebiegu przecinają rzekę San co wymaga zaprojektowania przeprawy w postaci nowego mostu, który będzie dostosowany do warunków tejże drogi.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Należy wskazać, że przebieg drogi ekspresowej w wariantcie zielonym nie koliduje z cmentarzem w Pysznicy, a jego przebieg oddalony jest o 200 m od granicy działki, na której znajduje się cmentarz. W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny P Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.5.1 PYSZ.5.2 PYSZ.5.3	Beata Froń Paweł Froń	We wniosku zawarto preferencję wariantu TGD jako najkorzystniejszego.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.5.4	Julita Froń Marek Froń	Najmniejsza liczba wyburzeń, najmniejsza liczba obiektów oraz brak ingerencji drogi w tereny zalewowe. Wnioski do przeanalizowania w Wariancie 1: - w przebiegu wariantu nr 1 jest możliwa korekta wg załącznika graficznego, gdyż budynek nr 1 jest do wyburzenia, czy możliwe jest maksymalne przesunięcie przebiegu trasy w miejsce wyburzonego obiektu odsuwając ją maksymalnie od zabudowań mieszkalnych. - czy budowa nr 2 na załączniku jest konieczna? czy do dojazdu do gruntów zakreskowanych na załączniku nie byłoby tańszym i lepszym rozwiązaniem pozostawienie kawałka drogi nr 3 oraz umożliwienie na nią wjazdu z drogi nr 4. Rozwiązanie nie powodowałoby pocięcia gruntów na przez 2 nr 2 na załączniku.	Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Linia zielona na planach sytuacyjnych zgodnie z zamieszczoną legendą informuje, że jest to rezerwa terenowa przedsięwzięcia, która może zostać wykorzystana na kolejnych etapach projektowych wraz z uszczegóławianiem rozwiązań projektowych, ale nie musi. Rezerwa pod inwestycje w postaci zielonej linii nie oznacza, że budynek na kolejnych etapach zostanie przeznaczony do rozbiórki. Budynek oznaczony jako nr 1 znajduje się w zakresie zielonej linii. Przesunięcie drogi ekspresowej skutkować będzie kolizją nie tylko z budynkiem oznaczonym jako nr 1, ale dodatkowo z budynkami gospodarczymi zlokalizowanymi o ok. 200 m wcześniej. Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Jakakolwiek zmiana czy przesunięcie pociąga za sobą skutki sięgające do kilkuset metrów w jedną i w drugą stronę. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. Droga oznaczona w wniosku jako nr 2 pełni funkcję dojazdu do działek wskazanych w wniosku oraz zapewnia ciągłość drogi gminnej o numerze 101205T. Nie ma możliwości zlokalizowania zjazdów bezpośrednio z drogi powiatowej oznaczonej w wniosku nr 3, ponieważ droga ta zlokalizowana jest na wysokim nasypie stanowiąc przejazd nad drogą ekspresową. <i>Wniosek nie został uwzględniony.</i>
PYSZ.6	Kinga i Tomasz Tkacz	Wniosek dotyczył następujących kwestii: - czy wariant biegnący wzdłuż Sanu został skonsultowany z Wodami Polskimi? - czy przeprowadzono analizę na jakich terenach po wybudowaniu drogi w przypadku powodzi wystąpi zalanie? - czy droga będzie stanowić wały powodziowe? - czy posadowienie drogi na takim terenie nie wiąże się z dużo większą inwestycją? - czy zaprojektowanie drogi na wysokich klasach bonifikacji jest zgodne z ustawą o ochronie gruntów rolnych i leśnych.	Podczas prac projektowych wykonywana jest analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. Na tym etapie prac projektowych zakładamy, że nasyp drogowy nie będzie pełnił funkcji wału przeciwpowodziowego. Zostanie zaprojektowany szereg urządzeń, które pozwolą na sprawny spływ wody. Przebiegi projektowanej drogi zostały zaprojektowane z uwzględnieniem obowiązujących warunkami technicznych oraz przy założeniu realizacji inwestycji zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 721). Ocena przebiegów poszczególnych wariantów wraz z uwzględnieniem lokalizacji drogi na terenach zagrożenia powodziowego zostanie wykonana w ramach analizy wielokryterialnej. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Jednym z opracowań dokumentacji STEŚ jest Raport z badań geologicznych w którym zawarte będą wyniki badań i rodzaju gruntu. Nośność i rodzaj gruntu mają olbrzymi wpływ na sposób posadowienia budowli liniowej jaka jest droga ekspresowa. Po opracowaniu takiego raportu możliwa będzie analiza oraz przygotowanie zestawienia ekonomicznego dla każdego z wariantów. Dzięki tym opracowaniom możliwe będzie dodanie kryterium ekonomicznego do analizy wielokryterialnej. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.). Ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych w swojej treści zawiera informacje, kiedy grunty mogą być przeznaczone na cele nierolnicze i nieleśne.
PYSZ.7.1 PYSZ.7.2 PYSZ.7.3 PYSZ.7.4 PYSZ.7.5 PYSZ.7.6 PYSZ.7.7 PYSZ.7.8 PYSZ.7.9 PYSZ.7.10 PYSZ.97	Artur Szklener Dariusz Małek Dariusz Sobito Halina Szklener Janusz Kurlej Jolanta i Piotr Stępień Mariusz Dobek Marta Samborska Piotr Stępień Robert Maślach	We wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegu wariantu pomarańczowego i zielonego. W przypadku wybrania wariantu pomarańczowego wniosek o zmianę przebiegu w rejonie Pysznicy Kaczyłów na przebieg za lub przed budynek świniań – uniknięcie rozbiórki domów i zmniejszenie uciążliwości.	W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Pysznica. W dniu 14.03.2011 r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4)

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Anna Suroń	Propozycja łącznika pomiędzy wariantem 3 i TGD w rejonie węzła „Podborek”	zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Wariant pomarańczowy (TGD) i zielony (3) przecinają w rejonie wspomnianej we wniosku świnia z drogą powiatową 1023R, gdzie zlokalizowany jest węzeł „Podborek”. W wariantcie TGD występuje kolizja rozwiązań węzła z budynkiem świnia wyłączę w drugim wariantcie węzła i aby jej uniknąć można zmienić kąt obiektu w ciągu drogi powiatowej. Natomiast w wariantcie 3 występuje kolizja z całym gospodarstwem i w tym przypadku zmiana przebiegu trasy głównej wiąże się z kolizjami z osiedlem domków jednorodzinnych i gospodarstwami przy ulicy Podlesie oraz rozbiórką kilkunastu

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			budynków. Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zmiana przebiegu wprowadzona w danej lokalizacji powoduje konieczność zmiany przebiegu na kilku kilometrach i wpływa na istniejące zagospodarowanie. <i>Wnioski uwzględniono. Zaproponowano dodanie łącznika pomiędzy wariantem 3 i wariantem TGD w rejonie Pysznica Kaczyłów przebiegającego za budynkiem świniań. Łącznik pomiędzy wariantami będzie oceniany w analizie wielokryterialnej. W nawiązaniu do informacji zawartej we wniosku w celu zmniejszenia rozbiórek zaproponowano dwa nowe rozwiązania węzła Podborek na skrzyżowaniu S74 i drogi powiatowej w wariantcie TGD. W pierwszym wariantcie węzła liczba wyburzeń zmniejszyła się z 35 budynków do 6, a w drugim z 27 do 1. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 6.</i>
PYSZ.8	Krystyna Bis	Wniosek o maksymalne oddalenie przebiegu trasy S74 w wariantcie TGD na odcinku 58+700;58+800, gdyż aktualny przebieg ingeruje ok 100 m w działkę, która przeznaczona jest pod budownictwo jednorodzinne.	Przebieg drogi ekspresowej w wariantcie TGD nie ingeruje w działkę wskazaną w wniosku. Najbliższy punkt granicy działki znajduje się w odległości ok. 75 m od krawędzi drogi. Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zmiana przebiegu wprowadzona w danej lokalizacji powoduje konieczność zmiany przebiegu na kilku kilometrach i wpływa na istniejące zagospodarowanie. W tym przypadku przesunięcie drogi ekspresowej w wariantcie TGD spowodowałoby wyburzenie oraz zbliżenie do innych budynków mieszkalnych. Informujemy, że w ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. <i>Jest techniczna możliwość zmiany przebiegu drogi ekspresowej na wskazanym odcinku. Wniosek uwzględniono.</i>
PYSZ.9.1 PYSZ.9.2	Agata Praga Wojciech Praga	Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu TGD w tak bliskiej odległości od zabudowy. Wniosek o maksymalne oddalenie przebiegu trasy na odcinku 58+700;58+800 i przecięciu DP1019R (poprzez poprowadzenie tej drogi w linii prostej pomiędzy odcinkiem 58+000 a 61+000) przy wyborze wariantu TGD	Przebieg drogi ekspresowej w wariantcie TGD nie ingeruje w działkę wskazaną w wniosku. Najbliższy punkt granicy działki znajduje się 120 m od krawędzi drogi i oddzielony jest od trasy lasem. Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zmiana przebiegu wprowadzona w danej lokalizacji powoduje konieczność zmiany przebiegu na kilku kilometrach i wpływa na istniejące zagospodarowanie. W tym przypadku przesunięcie spowodowałoby wyburzenie oraz zbliżenie do innych budynków mieszkalnych. Celem dodatkowej ochrony w ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. <i>Jest techniczna możliwość zmiany przebiegu drogi ekspresowej na wskazanym odcinku. Dodatkowo wprowadzono korektę w postaci zmiany lokalizacji wiaduktu drogowego z skrzyżowania z drogą gminną w km 60+100 na skrzyżowanie z drogą powiatową w km 58+700. Zachowanie ciągłości drogi powiatowej DP1019R. Wniosek uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 8 i 9</i>
PYSZ.10	Marcin Sobota	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi nr 1 (czerwony) od km	W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Pysznica. W dniu 14.03.2011 r. Departament Przygotowania

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		55+544 do km 67+787. Taki przebieg powoduje, że obiekt będzie wyburzony lub działka będzie zmniejszona. Budynek jest zakładem produkcyjnym zakładem produkcyjnym zatrudniającym blisko 100 osób. Na działce rozpoczęto kolejną inwestycję mającą na celu powiększenie zakładu. Przeniesienie firmy wiązać się będzie w dużej mierze z odbudową kadry pracowniczej i ogromnymi z tego tytułu kosztami. Wniosek o odsunięcie przebiegu drogi od działki.	Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STeŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STeŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Linia zielona na planach sytuacyjnych zgodnie z zamieszczoną legendą informuje, że jest to rezerwa terenowa przedsięwzięcia, która może zostać wykorzystana na kolejnych etapach projektowych wraz z uszczegóławianiem rozwiązań projektowych, ale nie musi. Rezerwa pod inwestycje w postaci zielonej linii nie oznacza, że budynek zostanie przeznaczony do rozbiórki. Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zmiana przebiegu wprowadzona w danej lokalizacji powoduje konieczność zmiany przebiegu na kilku kilometrach i wpływa na istniejące zagospodarowanie. W ramach zmniejszenia ingerencji w działkę 944/1, na której zlokalizowany jest budynek przemysłowy, proponujemy poprowadzenie drogi gminnej DG101205T wzdłuż działki 939, co pozwoli ominąć budynek i również zapewni dojazd do drogi powiatowej DP1020R. <i>Powyższe rozwiązanie pozwoli na zminimalizowanie ingerencji w działkę wnioskodawcy. Wniosek został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 2.</i>
PYSZ.11	Krzysztof Skrzypek	We wnioski zawarto uwagi do wariantów: 1. Wariant 1- wskazane podłączenie drogi dojazdowej prowadzonej od ulicy Mickiewicza w Jastkowicach (DP1021R) do drogi DP1020R w Brandwicy (obecnie w projekcie kończy się przy wiadukcie). 2. Wariant 1- przecięcie ulicy Mickiewicza w Jastkowicach (DP1021R) poprowadzenie drogi ok. 40 m na zachód (bliżej Chłopskiej Woli) mniejsza ilość wyburzeń oraz	Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. 1. Przeanalizowano wprowadzenie wskazanego połączenia drogi dojazdowej z drogą powiatową 1020R. Droga ta została zakończona przed wiaduktem drogowym z uwagi na zapewnienie dojazdu do działek, które w wyniku budowy drogi ekspresowej utracą dojazd. Na podstawie wniosku zaproponowano inne rozwiązanie w postaci zmiany przebiegu drogi powiatowej DP1020R. Taka korekta drogi powiatowej i poprowadzenie jej nad drogą ekspresową pozwoli na zachowanie dotychczasowego dojazdu do działek

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		pozwala na ominięcie oczyszczalni ścieków 3. Wariant 3- konieczność połączenia drogą dojazdową ulicy Bukowej od strony Chłopskiej Woli z projektowanym wiaduktem nad drogą ekspresową. Zapewni to niezmienny dojazd do oczyszczalni od strony Jastkowic. Droga DP1021R jest często zalewana przez rz. Bukową 4. Wariant 4- przełożenie ulicy Mickiewicza (drogi DP1021R) i przejście pod drogą ekspresową w okolicy Chłopskiej Woli – niezasadnym wydają się rozpoczynanie przekładki drogi DP1021R już na działce 1609/11. 5. Wariant TGD- przecięcie ulicy Armii Krajowej w Jastkowicach (DP1019R) wskazane połączenie drogą dojazdową przecinanej przez drogę ekspresową ulicy Armii Krajowej w Jastkowicach (droga 1019R) z wiaduktem na ulicy Ludian i z drogą	podzielonych na skutek przebiegu drogi S74. Obsługę działek i dostępność do drogi publicznej zapewni również droga znajdująca się na działce 1056. <i>Wniosku w tym zakresie uwzględniono i połączono drogę powiatową z drogą dojazdową za pomocą drogi na działce 1056. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 2</i> 2. Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zmiana przebiegu wprowadzona w danej lokalizacji powoduje konieczność zmiany przebiegu na kilku kilometrach i wpływa na istniejące zagospodarowanie. Przebieg wariantu W1 omija oczyszczalnię ścieków. <i>Zaproponowano rozwiązanie polegające na przesunięciu śladu drogi ekspresowej ok. 60m na południe. Pozwoliło to na zminimalizowanie wyburzeń z 10 do 5 budynków oraz na ominięcie oczyszczalni ścieków. Wniosek uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 3</i> 3. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego Wprowadzono przedłużenie drogi dojazdowej pod obiektem WD i połączono ją z istniejącym śladem ulicy Bukowej, a następnie włączono do drogi biegnącej nad drogą ekspresową wiaduktem drogowym w celu poprawy warunków dojazdu do oczyszczalni ścieków. <i>Wniosek uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 4</i> 4. Należy zauważyć, że przebieg geometrii dróg nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Kształtowanie drogi powiatowej nr 1021R takimi wymogami jest ograniczone. Przerywając jej przebieg drogą ekspresową należy zachować jej ciągłość oraz zapewnić połączenie z istniejącym lokalnym układem komunikacyjnym. Wskazane jest, że względów bezpieczeństwa i zapewnienia odpowiedniej widoczności, aby kąt skrzyżowania dróg bliski był kątowi prostemu. Podczas opracowywania dokumentacji etapu studialnego wykonywane są również Ocena

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		dojazdową w miejscowości Bąków, zapewni przejezdność w obu kierunkach bez konieczności wracania do centrum Jastkowic.	i Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które pozwolą określić warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określić potencjalne rozwiązania, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. <i>Przeanalizowano ponownie przełożenie drogi. Zastosowano mniejsze parametry łuku poziomego co pozwoliło na zminimalizowanie wyburzeń do zera oraz skróciło długość drogi na odcinku przełożenia pod drogą ekspresową. Wniosek uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 5</i> 5. Przeanalizowano wniosek, skutkiem czego zmieniono rozwiązanie projektowe. Wiadukt drogowy zlokalizowano w ciągu drogi powiatowej DP1019R zachowując jej ciągłość. Drogi dojazdowe poprowadzono wzdłuż drogi ekspresowej w kierunku węzła „Radomyśl” oraz w kierunku ulicy Ludian (droga gminna DG 101200R). Takie rozwiązanie pozwoli zachować integralność układu komunikacyjnego. <i>Mając na uwadze powyższe, wniosek został uwzględniony.</i>
PYSZ.12.1 PYSZ.12.2 PYSZ.12.3 PYSZ.12.4 PYSZ.12.5 PYSZ.12.6 PYSZ.12.7 PYSZ.12.8 PYSZ.12.9 PYSZ.12.10 PYSZ.12.11 PYSZ.12.12 PYSZ.12.13 PYSZ.12.14 PYSZ.12.15 PYSZ.12.16 PYSZ.12.17 PYSZ.12.18 PYSZ.12.19 PYSZ.12.20 PYSZ.12.21 PYSZ.12.22	Adam Dziuba Adam Kaczor Adam Zięba Adolf Butryn Agata Kutyla Agnieszka Reichert Agnieszka Rozwadowska Aleksandra Kondefer Aleksandra Strużyńska Alfred Poleń Alicja Buława Andrzej Szostek Aneta Bobińska Aneta Słomiany Aniela Działo Aniela Skrzypek Anna Baran Anna Butryn	We wnioskach zawarto preferencja wobec wariantu 1 i 4. Sprzeciw wobec wariantowi TGD i 3. Argumentacja dotycząca aspektu: 1)społecznego – zniszczą lokalną społeczność, doprowadzą do problemów finansowych wielu rodzin (kredyty na dom, spadek wartości nieruchomości) argumenty poruszane na wizji lokalnej 15.07.2020, zniszczą wielopokoleniowy dorobek rodzimej kultury oraz prorodzinne dziedzictwo Podkarpacia, spowodują odpływ mieszkańców, obniżenie podatków dla gminy od lokalnych przedsiębiorców, zubożenie	Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.12.23 PYSZ.12.24 PYSZ.12.25 PYSZ.12.26 PYSZ.12.27 PYSZ.12.28 PYSZ.12.29 PYSZ.12.30 PYSZ.12.31 PYSZ.12.32 PYSZ.12.33 PYSZ.12.34 PYSZ.12.35 PYSZ.12.36 PYSZ.12.37 PYSZ.12.38 PYSZ.12.39 PYSZ.12.40 PYSZ.12.41 PYSZ.12.42 PYSZ.12.43 PYSZ.12.44 PYSZ.12.45 PYSZ.12.46 PYSZ.12.47 PYSZ.12.48 PYSZ.12.49 PYSZ.12.50 PYSZ.12.51 PYSZ.12.52 PYSZ.12.53 PYSZ.12.54 PYSZ.12.55 PYSZ.12.56 PYSZ.12.57	Anna Leja Anna Tomaszewska Artur Błażejowski Artur Żelasko Barbara Poleń Bartosz Garbacz Bartosz Kondefer Beata Kutyla Beata Leń Beata Stępień Bożena Zięba Damian Sałek Daniel Kotawa Danuta Strużyńska Dominika Stępień Edward Działo Ewa Garbacz Ewelina Dziuba Ewelina Jachim Ewelina Kochwan Grażyna Kołacz- Antosik Grażyna Pelewicz Grzegorz Drabik Grzegorz Słodkowski Iwona Garbacz Iwona Słodkowska Jacek Kapusta Jacek Leja Jacek Spychała Jacek Szwedo Jakub Butryn Jakub Dąbkowski	gminy, a zatem zakusy gmin ościennych do likwidacji gminy jako jednostki samorządowej. Utrata pracy przez pracowników Urzędu Gminy. 2)ekologicznego- zatrucie spalinami czystych terenów 3)środowiskowego- gmina z jednej strony zostanie rozjeżdżona przez tiry z ciężkimi ładunkami z terenów przemysłowych Stalowej Woli z drugiej strony spowodują, iż funkcja rolno-mieszkaniowa zacznie zanikać. Jako jedynie słuszny wspomniany został wariant z Studium Korytarzowego przebiegający po terenach Huty Stalowa Wola. Znajdują się tam tereny niezabudowane, strefa przemysłowa i poligon.	11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoji kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz łęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.12.58 PYSZ.12.59 PYSZ.12.60 PYSZ.12.61 PYSZ.12.62 PYSZ.12.63 PYSZ.12.64 PYSZ.12.65 PYSZ.12.66 PYSZ.12.67 PYSZ.12.68 PYSZ.12.69 PYSZ.12.70 PYSZ.12.71 PYSZ.12.72 PYSZ.12.73 PYSZ.12.74 PYSZ.12.75 PYSZ.12.76 PYSZ.12.77 PYSZ.12.78 PYSZ.12.79 PYSZ.12.80 PYSZ.12.81 PYSZ.12.82 PYSZ.12.83 PYSZ.12.84 PYSZ.12.85 PYSZ.12.86 PYSZ.12.87 PYSZ.12.88 PYSZ.12.89 PYSZ.12.90 PYSZ.12.91 PYSZ.12.92	Jakub Strużyński Janusz Kozak Jarosław Dąbkowski Joanna Tryczyńska Jolanta Kaczor Jolanta Rusin Józef Butawa Józef Dziedzic Julia Kutyla Julia Leja Justyna Żuraw Justyna Ciba Justyna Szymanik- Sałek Justyna Zięba Kamil Kupiec Kamil Małek Katarzyna Butryn Katarzyna Dąbkowska Katarzyna Paleń Katarzyna Pelc- Delekta Katarzyna Szwedo Kazimiera Kochwan Kazimierz Baran Kazimierz Dubiel Kazimierz Kochwan Kazimierz Szostek Klaudia Stępień Krzysztof Rusin		na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.12.93	Krzysztof Ważny		27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04): 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w
PYSZ.12.94	Leokadia Dubiel		
PYSZ.12.95	Leszek Garbacz		
PYSZ.12.96	Lucyna Maślach		
PYSZ.12.97	Lucyna Żelasko		
PYSZ.12.98	Magdalena Drabik		
PYSZ.12.99	Magdalena Fudala		
PYSZ.12.100	Magdalena Żuraw		
PYSZ.12.101	Małgorzata		
PYSZ.12.102	Gmyrek		
PYSZ.12.103	Małgorzata Kaczor		
PYSZ.12.104	Małgorzata Likus		
PYSZ.12.105	Małgorzata Świtoń		
PYSZ.12.106	Marcin Słomiany		
PYSZ.12.107	Maria Dziedzic		
PYSZ.12.108			
PYSZ.12.109	Maria Rechert		
PYSZ.12.110			
PYSZ.12.111	Maria Szostek		
PYSZ.12.112	Marian Młynarski		
PYSZ.12.113	Mariusz Szkutnik		
PYSZ.12.114	Marta Błażejowska		
PYSZ.12.115	Marta Żelasko		
PYSZ.12.116	Martyna Habert		
PYSZ.12.117	Martyna Lidia		
PYSZ.12.118	Martyna Zygmunt		
PYSZ.12.119	Mateusz Kazimiruk		
PYSZ.12.120	Mateusz		
PYSZ.12.121	Strużyński		
PYSZ.12.122	Michał Strużyński		
PYSZ.12.123	Michał Żuraw		
PYSZ.12.124	Mieczysław		
PYSZ.12.125	Czarnecki		
PYSZ.12.126	Mieczysława		
PYSZ.12.127	Skrzypek		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.12.128	Monika Głowela		szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywanych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.
PYSZ.12.129	Natalia Antozik		
PYSZ.12.130	Dagmara		
PYSZ.12.131	Oleksowicz		
PYSZ.12.132	Olefa Rusin		
PYSZ.12.133	Patrycja Szkutnik		
PYSZ.12.134	Patryk Dziuba		
PYSZ.12.135	Paulina Kotniak		
PYSZ.12.136	Paulina Małek		
PYSZ.12.137	Paweł Bobiński		
PYSZ.12.138	Paweł Maślach		
PYSZ.12.139	Piotr Poleń		
PYSZ.12.140	Halina Powęzka		
PYSZ.12.141	Jan Powęzka		
PYSZ.12.142	Radosław Kaczor		
PYSZ.12.143	Radosław Szat		
PYSZ.12.144	Rafał Kutyla		
PYSZ.12.145	Rafał Czubski		
PYSZ.12.146	Robert Pelc		
PYSZ.12.147	Roman Stępień		
PYSZ.12.148	Ryszard Leń		
PYSZ.12.149	Stanisław Dziedzic		
PYSZ.12.150	Stanisław Kutyla		
PYSZ.12.151	Stanisław Paleń		
PYSZ.12.152	Stanisław		
PYSZ.12.153	Skrzypek		
PYSZ.12.154	Stanisława		
PYSZ.12.155	Młynarska		
PYSZ.12.156	Sylwia Wojtala		
PYSZ.12.157	Waldemar Gmyrek		
PYSZ.12.158	Wanda Dziuba		
	Weronika Dziedzic		
	Wincenty Likus		
	Wojciech Dziura		
	Wojciech Hopko		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Zuzanna Dąbkowska Zygmunt Tyczyński Anna Karkoszka Anna Mazurek Anna Młynarska Anna Paleń Daniel Karkoszka Dariusz Dziedzic Dariusz Krawiec Dawid Młynarski Joanna Drobek Justyna Potocka Katarzyna Hopko Łukasz Potocki Michał Kowalski Tomasz Młynarski Wiesław Mazurek Włodzimierz Ziejko		Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. Na etapie opracowywania <i>Raportu oddziaływania na środowisko</i> zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróżnicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu. Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na: ➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane; ➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe; ➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednio i pośrednio określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb). Oddziaływania powstałe w następstwie oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na wybrany element środowiska określa się terminem oddziaływań wtórnych. Przykładem takich oddziaływań mogą być wtórne zanieczyszczenia powietrza substancjami uwalnianymi z zanieczyszczonych wód lub gleb lub emisjami związanymi z utylizacją powstałych odpadów. Oddziaływania skumulowane wynikają z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne działania, które zostały dokonane w przeszłości, występują obecnie lub dają się logicznie przewidzieć w przyszłości. Inny podział mówi o wpływach stałych i chwilowych. Oddziaływania związane z pracami budowlanymi (podwyższone poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza) można określić jako okresowe – krótkoterminowe i chwilowe. Oddziaływania związane z etapem eksploatacji drogi to oddziaływania stałe i długoterminowe. Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w raporcie oddziaływania na środowisko. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej. Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
PYSZ.12A	Mirosława Czarnecka	Formularz zawierający treść PYSZ.12 oraz dodatkowy wniosek: - Węzeł na ulicy Fedorowskiego jest złym rozwiązaniem. Przewiduje zamknięcie ul. Brzozowej a cały ruch przenosi na ulicę osiedlową która będzie obsługiwać mieszkańców Rudy, Moskali i Majdanu. - Zbiornik retencyjny umieszczony na terenie zalewowym przy rz. Bukowa. Zwiększy zagrożenie powodziowe przy dużych ulewach.	Wiadukt w ciągu drogi gminnej 101210R (ul. Fedorowicza) przebiega nad drogą ekspresową i nie jest to węzeł drogowy. Ulica Brzozowa – droga gminna 101229R nie zostaje zamknięta, a przełożona i włączona do ul. Fedorowicza. Takie rozwiązanie pozwala na integralność całego lokalnego układu komunikacyjnego oraz zachowanie dojazdów do działek. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. Pojemności zbiorników są wynikiem obliczeń uwzględniających obfite deszcze czy zagrożenie powodziowe. Zarządca cieku Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie określa ilość wody w jednostce czasu, jaką można przekazać z zbiornika do cieku wodnego. Woda jest retencjonowana oraz podczyszczana w specjalnie do tego zaprojektowanych separatorach. Szczegółowo przeanalizowano układ drogowy opisany we wniosku, skutkiem czego zmieniono lokalizację wiaduktu drogowego zachowując ciągłość drogi gminnej DG101229R (ul. Brzozowa). Takie rozwiązanie pozwoliło na odsunięcie się projektowanej drogi od istniejącej zabudowy oraz zachowanie ciągłości układu komunikacyjnego. <i>Wniosek uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 7</i>

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.12B	Tomasz Partyka	Formularz zawierający treść PYSZ.12 oraz dodatkowy wniosek: - droga zniszczy tereny cenne przyrodnicze, stanowiące otulinę Rezerwatu Jastkowice - dla wariantu TGD i 3 przewiduje się 3 przejścia dla zwierząt dużych, co jest dowodem na wielką ingerencję w środowisko i zwiększa koszty.	Podczas etapu Studium Korytarzowego przeprowadzono Analizę Środowiskową. Zawarto tam opis możliwych do zastosowania działań mających na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko. W analizie środowiskowej wskazano propozycje lokalizacji przejść dla zwierząt. W wariantach 1 i 4 wskazano 4 lokalizacje, w wariantach 3 i 4 wskazano po 3 lokalizacje. Podkreślić należy, że etap Studium Korytarzowego jest etapem o dużej ogólności, a szczegółowa ilość przejść dla zwierząt określana jest na etapie STEŚ po całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej. Całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzana jest w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny. Następnie określa się lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt na podstawie wielokryterialnej waloryzacji krajobrazu pod kątem możliwości przemieszczania się zwierząt. Celem inwentaryzacji jest określenie lokalizacji występowania zwierząt, ich siedlisk i szlaków migracyjnych. Inwentaryzowane są gatunki chronione oraz część florystyczna środowiska. Skutki oddziaływania inwestycji minimalizuje się budując m.in. przejścia dla zwierząt. Wszystkie wyniki inwentaryzacji zamieszczone są w Raporcie oddziaływania na środowisko. Na etapie opracowywania <i>Raportu oddziaływania na środowisko</i> zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróznicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu. Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na: ➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane; ➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe; ➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe. Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednio i pośrednio określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb). Oddziaływania powstałe w następstwie oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na wybrany element środowiska określa się terminem oddziaływań wtórnych. Przykładem takich oddziaływań mogą być wtórne zanieczyszczenia powietrza substancjami uwalnianymi z zanieczyszczonych wód lub gleb lub emisjami związanymi z utylizacją powstałych odpadów. Oddziaływania skumulowane wynikają z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne działania, które zostały dokonane w przeszłości, występują obecnie lub dają się logicznie przewidzieć w przyszłości. Inny podział mówi o wpływach stałych i chwilowych. Oddziaływania związane z pracami budowlanymi (podwyższone poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza) można określić jako okresowe – krótkoterminowe i chwilowe. Oddziaływania związane z etapem eksploatacji drogi to oddziaływania stałe i długoterminowe. Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w <i>Raporcie oddziaływania na środowisko</i>.
PYSZ.12C	Piotr Rozwadowski	Formularz zawierający treść PYSZ.12 oraz dodatkowy wniosek: - wiele domów na nieaktualnych mapach nie zostało ujętych przy wariantcie pomarańczowym. - Zostanie zniszczona infrastruktura gminy Pysznica	Ortofotomapy zostały pozyskane z Ośrodka Geodezyjnego. Aktualność materiałów jest na dzień ich pozyskania. Z postępowaniem prac projektowych będą one aktualizowane. Projektant nie bazuje tylko na zdjęciach satelitarnych. Projekt opracowywany jest również na tle mapy ewidencyjnej, z numerami działek i z budynkami. Część budynków nie będzie jednak występowała na tych mapach, gdyż jest w budowie i nie zostały jeszcze oddane do użytkowania. W dalszych etapach projektowania tj. Koncepcji Programowej i Projekcie Budowlanym, plany będą sporządzane na mapach do celów projektowych, co oznacza, że każda zgłoszona do właściwego PODGiK nieruchomość powinna znajdować się na mapie. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. Dodatkowo wszystkie drogi, które w trakcie budowy zostaną uszkodzone, zostaną doprowadzone do stanu sprzed budowy drogi ekspresowej. Zobowiązany będzie do tego Wykonawca prac budowlanych, a naprawy zostaną dokonane na podstawie inwentaryzacji dróg na terenie gminy.
PYSZ.13.1 PYSZ.13.2 PYSZ.13.3 PYSZ.13.4 PYSZ.13.5 PYSZ.13.6 PYSZ.13.7 PYSZ.13.8 PYSZ.13.9 PYSZ.13.10 PYSZ.13.11 PYSZ.13.12 PYSZ.13.13 PYSZ.13.14 PYSZ.13.15 PYSZ.13.16	Andrzej Ziemiński Małgorzata Ziemińska Karol Drobek Wiesław Świątek Karol Praga Karolina Iiewska- Fuzel Krystian Kościółek Leokadia Guzek Maciej i Magdalena Baniuch Małgorzata i Janusz Kopacz Marcin Iiewski Wiesław Guzek Wanda Chmiel	We wnioskach zawarto sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej blisko działki lub przez działkę wnioskodawcy ze względu na duże utrudnienia oraz obniżenie wartości nieruchomości. Budowa drogi pozbawi mieszkańców ciszy i spokoju. W momencie zakupu działki nie było mowy o drodze ekspresowej w pobliżu.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy. W ramach przedmiotowego zadania wykonana zostanie analiza dostępności do dróg publicznych z działek, które w wyniku budowy drogi ekspresowej S74 mogłyby zostać pozbawione dostępu do drogi publicznej. Dostępność do wszystkich działek przyległych do inwestycji w tym działek drogowych, które zostały "przecięte" przez projektowaną drogę ekspresową zostanie zapewniona poprzez zaprojektowany układ jezdni dodatkowych, węzłów i skrzyżowań. Dodatkowo zostanie przeprowadzona analiza w zakresie przebudowy dróg przecinanych drogą ekspresową S74. W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań, aby inwestycja w jak najmniejszym stopniu zmieniała istniejący układ komunikacyjny, jednakże nie zawsze jest to możliwe. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” W aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej.
PYSZ.14.1 PYSZ.14.2 PYSZ.14.3 PYSZ.14.4 PYSZ.14.5 PYSZ.14.6 PYSZ.14.7 PYSZ.14.8 PYSZ.14.9 PYSZ.14.10	Adrian Gwizdała Angelika Ciupak Grzegorz Sowa Arkadiusz i Dorota Głód Barbara Żywczak Bogdan Żywczak Bożena Jaworska Ilona Szado Ewa Bolembach	Sprzeciw wobec wszystkim wariantom drogi ekspresowej S74 przez gminę Pysznica oraz zaniechanie dalszych działań według rekomendowanego korytarza wynikającego ze Studium Korytarzowego, wnioski są nieaktualne i w całości błędne. Nie	Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.14.11	Grażyna Żelik	wyjaśniono na spotkaniu	Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla
PYSZ.14.12	Helena Rychlak	informacyjnym w dniu	kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli
PYSZ.14.13	Iwona Oszust	15.07.2020	studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi
PYSZ.14.14	Jacek Nowicki	zainteresowanym stronom	wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego
PYSZ.14.15	Jacek Szczepański	tj. mieszkańcom gmin, przez	wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych.
PYSZ.14.16	Janina Kukowska	które ma przebiegać droga.	Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały
PYSZ.14.17	Janusz Sudoł	- Co oznacza	odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie
PYSZ.14.18	Katarzyna Gwizdała	„zarekomendowany	STEŚ.
PYSZ.14.19	Katarzyna Sarowiec	korytarz” przebiegów	W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym
PYSZ.14.20	Stefania Klimek	zaproponowanych	rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant
PYSZ.14.21	Krzysztof Bolembach	wariantów?	2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z
PYSZ.14.22	Łukasz Żywczak	- Kto i kiedy	ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica.
PYSZ.14.23	Małgorzata Sudoł	zarekomendował korytarz	Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od
PYSZ.14.24	Małgorzata	przebiegający przez tereny,	11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej
PYSZ.14.25	Szczepańska	które są czynne	został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin
PYSZ.14.26	Marek Oszust	urbanistycznie i dynamicznie	oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji
PYSZ.14.27	Mirosław Żelik	rozwijane?	informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został
PYSZ.14.28	Stanisław Rychlak	- Dlaczego zostały porzucone	najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok.
PYSZ.14.29	Wiesław Bolembach	i nie realizowane na	50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska.
PYSZ.14.30	Zdzisław Siembida	obecnym etapie warianty	W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na
PYSZ.14.31	Zofia Błażejowicz	przebiegające przez Stalową	którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia
PYSZ.14.32	Dominika Wasil	Wolę w sąsiedztwie SSE oraz	stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut.
PYSZ.14.33	Anna Wasil	terenów przemysłowych?	Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1.
PYSZ.14.34	Anna i Samuel Krupa	- Dlaczego nie	Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze
PYSZ.14.35	Zuzanna Kozik	przeanalizowano jak na	względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg
PYSZ.14.36	Zofia Sałach	przestrzeni czasu do chwili	wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około
PYSZ.14.37	Zofia (nazwisko	obecnej zmieniły się dość	16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy
PYSZ.14.38	nieczytelne)	radikalnie uwarunkowania	Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z
PYSZ.14.39	Wojciech Surowaniec	urbanistyczne dla	najważniejszych w Polsce ostoji kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W
PYSZ.14.40	Wojcich Bąk	proponowanego korytarza?	skali lokalnej to obszar ważny dla lalka, dzięcioła średniego i lorki. Liczna jest również
PYSZ.14.41	Witold Werdil	-Nie przedstawiono analizy	populacja derkacza, a także populacje gąsiorka, jarzębatki i ortolana. Istotnym
PYSZ.14.42	Wiesław Sałach	urbanistycznej	gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik
PYSZ.14.43	Wiesław Kochan	przedmiotowych terenów,	i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu
PYSZ.14.44	Urszula Sudoł	która koliduje z	największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz łęgi mowy czarnogłowej.
PYSZ.14.45	Urszula Sotwin	rekomendowanych	Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.14.46	Tomasz Kunyś	korytarzem oraz	tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie
PYSZ.14.47	Tomasz Kosierb	przebiegiem analizowanych	podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36
PYSZ.14.48	Tomasz Gołkowski	wariantów przebiegu drogi	to ptaki lęgowe
PYSZ.14.49	Teresa Wołoszyn	ekspresowej.	Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r.
PYSZ.14.50	Teresa Mierzwa	- Nie przedstawiono analizy	w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory:
PYSZ.14.51	Tadeusz Smoleń	wynikającej z Inżynierii	➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio
PYSZ.14.52	Tadeusz Bąk	Ruchu, mającej wpływ na	związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny
PYSZ.14.53	Stefania Klimek	uświadomienie stronom	sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub
PYSZ.14.54	Stanisława Kosierb	stopnia zagęszczenia ruchu o	przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu
PYSZ.14.55	Stanisław Maślach	obciążenia ruchem,	z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny
PYSZ.14.56	Stanisław (nazwisko	skierowania ruchu	oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na
PYSZ.14.57	nieczytelne)	transzytowego krajowego	ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie
PYSZ.14.58	Sławomir Stasiak	oraz międzynarodowego	na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego
PYSZ.14.59	Sławomir Sobiło	wynikającego z	społeczeństwa.
PYSZ.14.60	Sławomir Skrzypek	bezpośredniego połączenia z	➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz
PYSZ.14.61	Sławomir Dąbal	drogą S19 z drogą S7 oraz	braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać
PYSZ.14.62	Ryszard Sobiło	autostradą A1, a	zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego
PYSZ.14.63	Ryszard Młynarski	konsekwencji wpływu hałasu	interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy,
PYSZ.14.64	Robert Sałach	na środowisko oraz	państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia
PYSZ.14.65	Renata i Uwe Pnietzel	zabudowań przyległych do	ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących
PYSZ.14.66	Rafał Bąk	drogi s74.	państwo członkowskie informuje Komisję.
PYSZ.14.67	Paweł Ros	- Nie uświadomiono stronom	Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i
PYSZ.14.68	Paweł Oprych	konsekwencji przebiegu	wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy.
PYSZ.14.69	Nieczytelne imię i	budowy drogi, gdyż w trakcie	W szczególności należy udokumentować, że:
PYSZ.14.70	nazwisko	trwania, tereny przyległe do	1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie
PYSZ.14.71	Monika i Paweł	budowy będą zdegradowane	najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura
PYSZ.14.72	Miazek	drogi dojazdowe zniszczone,	2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna
PYSZ.14.73	Monika i Krzysztof	w tym ścieżka rowerowa	alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na
PYSZ.14.74	Janiec	Green Vello, a szerokość	integralność terenu (terenów);
PYSZ.14.75	Monika Bis	terenu budowy	2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu
PYSZ.14.76	Mirosław Wasil	przedsięwzięcia liniowego	publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”;
PYSZ.14.77	Mieczysław Denila	drogi S74 wymagać będzie	3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony
PYSZ.14.78	Michał Ćwikła	100-150 m i w miejscach	ogólnej spójności sieci Natura 2000.
PYSZ.14.79	Mateusz Chamera	węzłów oraz budowy MOP-	Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału
PYSZ.14.80	Marta Rybak	ów 300-400 m.	(druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.14.81	Mariusz Szoja	W wniosku nawiązano do Ustawy Prawo Budowlane i do zapisu art.3 pkt. 20 określającego obszar oddziaływania.	przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000]
PYSZ.14.82	Mariusz Sałach		
PYSZ.14.83	Mariusz Pyko		
PYSZ.14.84	Mariusz Jagieło		
PYSZ.14.85	Mariusz Bąk		
PYSZ.14.86	Marian Surowaniec		
PYSZ.14.87	Marian Kosierb		
PYSZ.14.88	Maria Skrzypek		
PYSZ.14.89	Maria Paleń		
PYSZ.14.90	Maria Kozik		
PYSZ.14.91	Maria Kosierb	Wnioskujący zwrócili uwagę na omawiane od wielu lat przez Miasto i Gminę Stalowa Wola problemów z brakiem oraz pozyskiwaniem terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz przemysłową. Określono stanowisko, że: - Przebieg wariantów drogi ekspresowej S74 powinien zostać zaktualizowany, na nowo przeanalizowany i dostosowany do obecnej formy zabudowy Gminy i Miasta Stalowej Woli oraz gmin ościennych w tym Gminy Pysznica. - Studium Korytarzowe powinno zostać na nowo przeanalizowane i dostosowane do analizy urbanistycznej dla Gminy i Miasta Stalowej Woli oraz gmin ościennych w tym Gminy Pysznica. - Nic nie stoi na przeszkodzie, aby obydwie analizy SK oraz STEŚ były	1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04): 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z
PYSZ.14.91	Maria Butryn		
PYSZ.14.93	Marek Surowaniec		
PYSZ.14.94	Marek Siembida		
PYSZ.14.95	Marek Kozik		
PYSZ.14.96	Marek Drel		
PYSZ.14.97	Marcin Zalewski		
PYSZ.14.98	Małgorzata Wiącek		
PYSZ.14.99	Małgorzata Szoja		
PYSZ.14.100	Małgorzata		
PYSZ.14.101	Surowaniec		
PYSZ.14.102	Małgorzata Kosierb		
PYSZ.14.103	Małgorzata Kopała		
PYSZ.14.104	Magdalena Stój		
PYSZ.14.105	Magdalena Sobiło		
PYSZ.14.106	Magdalena		
PYSZ.14.107	Krzysztof Paproczy		
PYSZ.14.108	Łukasz Kunyś		
PYSZ.14.109	Lucyna Stanowska		
PYSZ.14.110	Liza i Robert Boreccy		
PYSZ.14.111	Krzysztof		
PYSZ.14.112	Surowaniec		
PYSZ.14.113	Krzysztof Stój		
PYSZ.14.114	Krystyna Sobiło		
PYSZ.14.115	Krystyna Bis		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.14.116	Krystyna Bąk	wykonywane równolegle	obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania
PYSZ.14.117	Kazimierz Mazur	przy współdziale konsultacji społecznych, urzędników przedmiotowych Urzędów Gmin i Miast.	
PYSZ.14.118	Katarzyna Zdanek	- Sąsiedztwo tak ważnej arterii jaką ma być droga ekspresowa S74 z terenami SEE Huta Stalowa Wola staje się bardziej zasadne niż przebieg przez tereny zabudowy mieszkaniowej.	
PYSZ.14.119	Karolina Sudoł	- Przebieg drogi ekspresowej S74 przez tereny Gminy Pysznica nie są dla niej żadną wartością dodaną, ale w sposób zasadniczy wpłyną na zastopowanie jej rozwoju lub bardziej degradację	
PYSZ.14.120	Kamil Surowaniec	- Tylko rozbudowa dróg dojazdowych oraz z tym związanej infrastruktury do projektowanej drogi ekspresowej S74 w korytarzu poza Huta może przyczynić się do rozwoju Gminy Pysznica oraz Miasta Stalowej Woli i SEE Huta Stalowa Wola.	
PYSZ.14.121	Kacper Tomaszewski	- Nielogicznym jest wyprowadzanie ruchu transportu ciężkiego ze SSE w kierunku drogi poprowadzonej terenami zabudowy mieszkaniowej,	
PYSZ.14.122	Kacper Kozik		
PYSZ.14.123	Jolanta Pluta		
PYSZ.14.124	Joanna Kurowska		
PYSZ.14.125	Jaromir Kurowski		
PYSZ.14.126	Janusz Skrzypek		
PYSZ.14.127	Jan Tofil		
PYSZ.14.128	Jan Kłak		
PYSZ.14.129	Jakub Bis		
PYSZ.14.130	Jadwiga i Mirosław		
PYSZ.14.131	Borzkiewicz		
PYSZ.14.132	Iwona Stasiak		
PYSZ.14.133	Hubert Rybak		
PYSZ.14.134	Halina Ogonowska		
PYSZ.14.135	Halina i Zdzisław		
PYSZ.14.136	Gawęccy		
PYSZ.14.137	Grzegorz Wołoszczak		
PYSZ.14.138	Grzegorz Kopala		
PYSZ.14.139	Ewelina Pyko		
PYSZ.14.140	Ewa Stój		
PYSZ.14.141	Ewa Pękała		
PYSZ.14.142	Ewa i Zbigniew		
PYSZ.14.143	Chamera		
PYSZ.14.144	Eugeniusz Maślach		
PYSZ.14.145	Eugeniusz Kurkowski		
PYSZ.14.146	Elżbieta Tofil		
PYSZ.14.147	Elżbieta Pyko		
PYSZ.14.148	Elżbieta Bąk		
PYSZ.14.149	Alżbieta Martyna		
PYSZ.14.150	Dorota Trela-Bąk		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.14.151 PYSZ.14.152 PYSZ.14.153 PYSZ.14.154 PYSZ.14.155 PYSZ.14.156 PYSZ.14.157 PYSZ.14.158 PYSZ.14.159 PYSZ.14.160 PYSZ.14.161 PYSZ.14.162 PYSZ.14.163 PYSZ.14.164 PYSZ.14.165 PYSZ.14.166 PYSZ.14.167	Dominika Dołowy Dawid Sobilo Dariusz Sotwin Dariusz Rybak Danuta i Tadeusz Szewczyk Danuta Bis Daniel Bober Damian Bis Celina Bąk Bożena Rostek Bożena i Grzegorz Domańscy Bożena i Andrzej Kloc Bogusław Urban Bogusław Sudół Bernadetta Kunys Anna Wołoszczak Anna Kochan Angela Cypak Aneta i Robert Brodziak Andrzej Surowaniec Andrzej Bąk Aleksandra Oprych Aleksandra i Jakub Konieczny Agnieszka Kunyś Agnieszka i Tomasz Kajdust Agnieszka i Bernard Hunke Agnieszka Ćwikła Adrianna Stój	czyli arteriami miejskimi oraz gminnymi do drogi S74. Celem wyjaśnienia nie logiczny jest proponowany wielowariantowy przebieg drogi ekspresowej S74 głównie przez terenu zurbanizowane i gęsto zamieszkałe od Niska do Tarnobrzega. Był on może prawidłowy dla rozważań 15-20 lat temu. W międzyczasie zmianie uległa mentalność społeczna. Każdy proponowany wariant będzie niósł za sobą konsekwencje wyburzeń i z tym związane tragedie ludzkie. Rekomendowany obecnie korytarz drogowy po stronie północno wschodniej względem rz. San jest w całej rozciągłości błędny. Teren południowo-zachodni względem rz. San, Miasta Stalowej woli, terenów Huty Stalowa Wola, terenów SEE jest obszarem właściwym dla zaprojektowania i wybudowania drogi klasy S.	informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy we wskazanych lokalizacjach mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania co do minimalnych parametrów technicznych. Istotnym elementem wpływającym na przebieg trasy jest również ilości budynków do wyburzenia. Projektant stara się minimalizować konieczność wyburzeń jednak ze względu na wysoką klasę drogi nie ma możliwości poprowadzenia w całości trasy przez tereny całkowicie niezabudowane. Analiza i prognoza ruchu została opracowana już na etapie Studium korytarzowego w 2010 r. i jej wyniki zostały uwzględnione w dokumentacji SK. Na etapie STEŚ Analiza i prognoza ruchu została opracowana i zatwierdzona w grudniu 2019 r., a jej wyniki uwzględnione m.in. w przekazanych materiałach dotyczących akcji informacyjnej. Dokument jest czysto technicznym elementem opracowania i nie było konieczności prezentowania go na spotkaniach. Zakres budowy drogi ekspresowej został oznaczony na prezentowanych planach sytuacyjnych jako projektowana linia zakresu przedsięwzięcia oznaczona kolorem zielonym. Nie potwierdzamy stwierdzenia, że tereny przyległe do budowy będą całkowicie zdegradowane, drogi dojazdowe zniszczone, w tym ścieżka rowerowa Green Vello, ponieważ jest to stwierdzenie teoretyczne. Podczas spotkań w gminach przedstawiono 4 warianty poprowadzenia trasy S74 (1, 3, 4, TGD). W każdym z wariantów wrysowana została wstępna linia zakresu inwestycji. Podczas kolejnych etapów pracy ustalona zostanie ostateczna linia rozgraniczająca dla wybranego wariantu. Linia ta stanowiła będzie granice pasa drogowego oraz teren, który przejdzie na własność Skarbu Państwa. Podczas budowy Wykonawca robót nie będzie mógł prowadzić prac poza wyznaczonym pasem drogowym. Dodatkowo będzie miał obowiązek pozostałe drogi, np. zniszczone podczas budowy, przywrócić do stanu sprzed rozpoczęcia prac. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Adam Zdenek	Korytarz tej drogi powinien przebiegać przez teren zrekultywowanych stawów osadowych po byłych osadach hucianych Huty Stalowa Wola S.A., w sąsiedztwie terenu wysypiska smieci, przecinać obszar zalesiony i niezabudowany Gminy Grębów i dalej poprzez tereny wyrobisk górniczych po nieczynnej Kopalni Siarki w Jeziórku oraz omijać miasto Tarnobrzeg od strony południowej. Wymaga to uzgodnień z MON, Lasami Państwowymi oraz RDOŚ, ale nie znaczy, że nie jest możliwe do realizacji.	zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych.
PYSZ.15.1 PYSZ.15.2 PYSZ.15.3	Ewa Zakielarz Sebastian Zakielarz Tomasz Czarnecki	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wszystkim wariantom drogi ekspresowej S74. Domy wnioskujących znajdują się przy projektowanym węźle „Pysznica” w wariantcie nr 1 i 4. Przy węźle Karo dom będzie się znajdował tuż przy połączeniu zjazdu z węzła Pysznica na drogę powiatową 1025R, natomiast przy wyborze węzła „Koniczynka” powodował będzie całkowite	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		zajęcie nieruchomości. Minimalna odległość planowej drogi ekspresowej S74 od naszych działek to co najmniej 0,5 km od rzeczki Pyszenki, jak również zabezpieczenie przed hałasem poprzez budowę ekranów dźwiękochłonnych co było zawarte w piśmie protestacyjnym z dnia 13.02.2020 jak również przy studium korytarzowym opracowanym przez firmę Ayesa. Kopię pisma z dnia 13.02.2020 wraz z 88 podpisami załączono do wniosku. Załącznik 1 do wniosku: Formularz przedstawiony przez Zamawiającego i Projektanta jest tendencyjny. Wprowadza złudne poczucie rzekomego udziału społeczeństwa w ustaleniu przebiegu drogi ekspresowej S74. Sprzeciw wobec wszystkim czterem wariantom przebiegu drogi ekspresowej. Niezrozumiałe jest całkowite zrezygnowanie z podjęcia choćby próby	środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Po opracowaniu Raportu z akcji informacyjnej zostanie on przekazany do informacji publicznej. Na etapie uzyskiwania Decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska obwieszcza wszczęcie postępowania oraz możliwość składania wniosków dotyczących projektowanej drogi ekspresowej S74. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolinia o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		oceny (po 10 latach poprzedniej oceny oddziaływań na środowisko i Studium Korytarzowego) obecnego wpływu na środowisko oraz możliwości budowy wariantu niebieskiego (nr 2) przebiegającego w bezpośrednim sąsiedztwie SSE Stalowej Woli. Logicznym i ekonomicznie uzasadnionym byłby wariant przebiegający przez strefę przemysłową, z której cały ciężki ruch kołowy mógłby zostać wprowadzony bezpośrednio do korytarza drogi ekspresowej. Zapewniłoby to przedsiębiorcom możliwość rozwoju a miastu Stalowa Wola pozyskanie nowych inwestorów. Wariant niebieski nie generuje dodatkowych wielomilionowych kosztów związanych z budową mostu nad rz. San, czy przykładowo konieczność wzmocnienia gruntów na zalewowych terenach. W związku z trwającym procesem budowlanym drogi S19, wariant mógłby połączyć się	wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoisk kraski i podgorzańki - ok. 20 % krajowej populacji. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		z S19 na węźle Nisko Południe. Zaproponowane warianty przebiegają przez obszary chronione natura 2000 tj. Dolina Dolnego Sanu oraz Uroczyska Lasów Janowskich. W wniosku przytoczono zapis z strony internetowej Inwestora GDDKiA o Studium Korytarzowym. Wniosek o ponowne podjęcie rozmów na temat innych wariantów przebiegu drogi ekspresowej, ze szczególnym uwzględnieniem wariantu niebieskiego. Apel, aby wizja budowy dróg nie przysłoniła zdroworozsądkowego myślenia oraz intencji nadrzędnej, czyli ochrona środowiska i mieszkańców gminy Pysznica oraz gmin sąsiednich. Wniosek o zgodne z Ustawą z dnia 03.10.2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w	drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarza ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny. Następnie określa się lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt na podstawie wielokryterialnej waloryzacji krajobrazu pod kątem możliwości przemieszczania się zwierząt. Inwentaryzacja przyrodnicza powoli dobiega końca, a po jej zakończeniu określone zostaną lokalizacje przejść dla zwierząt. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy. W ramach przedmiotowego zadania wykonana zostanie analiza dostępności do dróg publicznych z działek, które w wyniku budowy drogi ekspresowej S74 mogłyby zostać pozbawione dostępu do drogi publicznej. Dostępność do wszystkich działek przyległych do inwestycji w tym działek drogowych, które zostały "przecięte" przez projektowaną drogę ekspresową zostanie zapewniona poprzez zaprojektowany układ jezdni dodatkowych, węzłów i skrzyżowań. Dodatkowo zostanie przeprowadzona analiza w zakresie przebudowy dróg przecinanych drogą ekspresową S74. W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań,

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko i realne zapewnienie udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko drogi S74.	aby inwestycja w jak najmniejszym stopniu zmieniała istniejący układ komunikacyjny, jednakże nie zawsze jest to możliwe. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” W aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej.
PYSZ.16	Justyna Nieznalska-Kata Marcin Kata	W formularzu zawarto wnioszek o odrzucenie wariantu TGD. Droga w tym wariantcie podzieli działkę na pół oraz spowoduje wyburzenie domu. Wnioski z SK są nieaktualne i błędne. Ponadto na spotkaniu informacyjnym 15.07.2020 r nie zostały dokładnie wyjaśnione wszystkie kwestie dot. przebiegu drogi. Teren, na którym wnioskodawca postawił dom jest czynny urbanistycznie. Droga spowoduje natężenie hałasu. Wniosek o rozpatrzeni innych wariantów przebiegu S74.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.17	Krzysztof Burdzy	Prośba o rozważenie połączenia wariantu TGD i wariantu 3 zgodnie z załącznikiem do formularza.	Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy we wskazanych lokalizacjach mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania co do minimalnych parametrów technicznych.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Istotnym elementem wpływającym na przebieg trasy jest również ilości budynków do wyburzenia. Projektant stara się minimalizować konieczność wyburzeń jednak ze względu na wysoką klasę drogi nie ma możliwości poprowadzenia w całości trasy przez tereny całkowicie niezabudowane. Przeanalizowano zaproponowane połączenie wariantów. Połączenie przebiegu drogi ekspresowej zaczynałoby się w kilometrze ok. 61+900 wg wariantu TGD i kończyłoby się w kilometrze ok. 67+600 wg wariantu 3. Łącznik o długości 7,2 km, byłby krótszy od aktualnego przebiegu wariantów o ok. 0,4 km (łączna długość wariantu TGD i 3 w zakresie korekty wynosi ok. 7,6 km). Porównując kolizje związane z przebiegiem wariantów w zaproponowanym łączniku wariantów TGD i 3 oraz przebiegu wariantów na odcinku korekty otrzymano: Rozbiórki na trasie przebiegu łącznika wariantów TGD i 3: - 21 budynków mieszkalnych - 19 budynków gospodarczych Rozbiórki na trasie przebiegu wariantu 3 (km 61+900 – 65+300) i wariantu TGD (km 63+200 – 67+600): - 5 budynków mieszkalnych - 11 budynków gospodarczych (w tym budynki świniaarni) Na odcinku korekty na skrzyżowaniu drogi ekspresowej i drogi powiatowej DP1023R zlokalizowany jest węzeł „Podborek”. Celem zlokalizowania węzła na nowym przebiegu drogi ekspresowej (zaproponowany w wniosku odcinek łączący) konieczna będzie aktualizacja opracowania Analizy i Prognozy Ruchu. W rejonie rzeki Bukowej wariant TGD przecina ciek pod kątem zbliżonym do kąta prostego, a propozycja łącznika przebiega nad przeszkodą pod kątem ostrym co powoduje wydłużenie obiektu oraz zwiększenie kosztów związanych z budową. Ponadto propozycja nowego przebiegu ingeruje znacznie w otulinę Parku Krajobrazowego Lasy Janowskie i powoduje konieczność dodatkowej wycinki blisko 125 tys. m² lasu. <i>Mając na uwadze powyższe, wniosek nie został uwzględniony.</i>

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.18.1 PYSZ.18.2 PYSZ.279	Jacek Szwedo Wojciech Kusiński Katarzyna Szwedo	Preferowany wariant 1 i 4. Wybrane warianty najmniej ingerują w miejscowość Jastkowice i przebiegają najbliżej rzeki San. Wariant TGD przebiega po działce wnioskującego. W obrębie domu planowane są zjazdy techniczne. Takie rozwiązanie wiąże się z ogromnym stresem oraz zakłóceniem ciszy, spokoju i zanieczyszczeniem otoczenia. Wniosek o kateryczne odrzucenie wariantu TGD. W przypadku wyboru wariantu pomarańczowego prośba o rozpatrzenie zmiany lokalizacji planowanego zjazdu technicznego z ul. Fedorowskiego na ul. Brzozową. Z tej ulicy jest bezpośredni dostęp do nowo powstałego ronda w Pysznicy. Powyższa zmiana będzie ingerowała jedynie w lasy, nie zakłócając życia mieszkańców.	Na obecnym etapie przygotowywania dokumentacji jakim jest STES wszystkie warianty przebiegu drogi S74 są możliwe i żadne z nich nie jest preferowany. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych Analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Wspomniane w formularzu zjazdu techniczne, są w rzeczywistości drogami dojazdowymi zapewniającymi dojazd do działek, które w wyniku przebiegu drogi ekspresowej utracą dostęp do drogi publicznej. Analizując propozycje wskazaną we wniosku przeniesiono przejazd nad drogą ekspresową z drogi gminnej DG 101210R (ul. Fedorowskiego) na drogę gminną DG 101229R (ul. Brzozowa). Dzięki takiemu rozwiązaniu liczba wyburzeń zmniejszyła się o 3 budynki mieszkalne. <i>Wnioski uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 7</i>
PYSZ.19.1 PYSZ.19.2	Michał Słuchocki Joanna Słuchocka	We wnioskach zawarto preferencja wariantu 1 i 4 oraz sprzeciw wobec wariantu 3 i TGD.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		Wariant 3 i TGD – sprzeciw ze względu na bliskie sąsiedztwo projektowanej drogi w stosunku do terenów mieszkalnych i leśnych. Wzrost zanieczyszczeń i hałasu w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych. Lokalizacja węzła na tej drodze ukierunkuje strumień ruchu pojazdów na lokalne drogi gminy w celu dojazdu do węzła. Zwiększenie ryzyka wypadków i utrudnienia związane z przemieszczaniem się. Budowa drogi w wariantcie 3 i TGD będzie miała negatywny wpływ na rozwój gminy Pysznica. Z jednej strony jest naturalna granica w postaci rz. San, a z drugiej będzie granica w postaci S74 wariant 3 lub TGD. Gmina Pysznica i jej okolice pełnią głównie rolę terenów mieszkalnych, rekreacyjnych i wypoczynkowych. W szybkim tempie rozwija się budownictwo jednorodzinne głównie w kierunku wschodnim gminy w bezpiecznej odległości od rz. San. Gmina zostanie	wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Lokalizacja węzła „Pysznica” i „Podborek” została wskazana w dokumentacji Studium Korytarzowego. Węzeł „Pysznica” został zlokalizowany na przecięciu z drogą powiatową DP1024R (W1, W4) i natomiast węzeł „Podborek” na przecięciu z drogą powiatową DP2023R (W3, WTGD). Należy zwrócić uwagę, że lokalizacja węzła na danym obszarze zwiększa jego atrakcyjność inwestycyjną oraz skraca czas dojazdu mieszkańców do drogi ekspresowej poprzez istniejący układ dróg powiatowych i gminnych. Podczas opracowywania dokumentacji etapu studialnego wykonywane są również Ocena i Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które pozwolą określić warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określa potencjalne rozwiązania, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Projektant uwzględnił w opracowaniu fakt przebiegu przez gminę szlaku rowerowego Green Velo. Aktualnie ruch rowerowy odbywa się po pasach rowerowych przyległych do jezdni i ścieżkach rowerowych np. wzdłuż DP 1024R (ul. Szubargi) oraz po ciągu pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Wolności (DP 1019R). Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Drogi przecięte przebiegiem drogi ekspresowej zostaną poprowadzone nad lub pod drogą ekspresową, a inne poprowadzone w sposób pozwalający na odtworzenie integralnego, lokalnego układu dróg w gminie. Przerwane ciągi rowerowe zostaną odtworzone. Również w rejonie węzła poprowadzone zostaną odseparowane ciągi rowerowe w sposób bezpieczny co niezbędne jest do zatwierdzenia rozwiązań przez Audytorów BRD.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		zamknięta droga ekspresowa, a tereny po obu stronach drogi w szerokim pasie przestaną być atrakcyjne. Spowoduje to spadek zainteresowania tymi terenami. Węzeł „Podborek” (3, TGD) lub każdy inny węzeł w tych wariantach – spowoduje znaczny wzrost ruchu drogowego w całym obszarze gminy. Węzeł stanie się jednym z ważniejszych i większych punktów komunikacyjnych nie tylko dla mieszkańców gminy Pysznica, ale również mieszkańców Stalowej Woli dla których wjazd przez węzeł „Podborek” będzie najkrótszą drogą dojazdu do S19 w kierunku Janowa Lubelskiego, Lublina i dalej na północ. Polski oraz zjazdową z S19 z kierunku północnego. Wystąpi wzrost natężenia ruchu ciężarowego. Dojazd do węzła będzie odbywał się głównymi drogami gminy, którymi odbywa się ruch lokalny. Lokalna ulica Wolności w Pysznicy stanie się drogą tranzytową z	Na etapie opracowywania <i>Raportu oddziaływania na środowisko</i> zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróznicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu. Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na: ➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane; ➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe; ➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe. Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb). Oddziaływania powstałe w następstwie oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na wybrany element środowiska określa się terminem oddziaływań wtórnych. Przykładem takich oddziaływań mogą być wtórne zanieczyszczenia powietrza substancjami uwalnianymi z zanieczyszczonych wód lub gleb lub emisjami związanymi z utylizacją powstałych odpadów. Oddziaływania skumulowane wynikają z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne działania, które zostały dokonane w przeszłości, występują obecnie lub dają się logicznie przewidzieć w przyszłości. Inny podział mówi o wpływach stałych i chwilowych. Oddziaływania związane z pracami budowlanymi podwyższone poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza) można określić jako okresowe – krótkoterminowe i chwilowe. Oddziaływania związane z etapem eksploatacji drogi to oddziaływania stałe i długoterminowe. Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w <i>Raporcie oddziaływania na środowisko</i>.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		dużym natężeniem ruchu pojazdów chcących przedostać się do węzła lub Stalowej Woli. Przez gminę przebiega szlak rowerowy Green Velo. Szlak znajdzie się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg dojazdowych do węzła. Spowoduje to mieszanie ruchu lekkiego z ciężkim i zwiększy ryzyko wypadków m.in. z udziałem rowerzystów. Zwiększy się obciążenie mostu na rzece San, który stanowił będzie główną przeprawę w kierunku węzła „Podborek” na S74. Zwiększy się emisja spalin i hałasu w rejonie zabudowy znajdującej się w bliskim lub bezpośrednim sąsiedztwie dróg dojazdowych do węzła. Znacznie pogorszy się bezpieczeństwo ruchu drogowego i wzrośnie ryzyko wypadków. Wariant 1 i 4 – Wyrażona aprobatą z zastrzeżeniem co do lokalizacji węzła „Pysznica”. W ostatnich latach zmienił się charakter gminy Pysznica. Duża	Należy zauważyć, że Obwodnica Stalowej Woli i Niska spełnia całkowicie inną funkcję niż planowana droga ekspresowa S74 i nie przewiduje się ich połączenia. Droga objazdowa klasy GP jest aktualnie budowana, a jej przekrój poprzeczny zakłada jedną jezdnię po jednym pasie ruchu w każdą stronę (2x1). Jej zadaniem jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta. Wskazana w wniosku lokalizacja węzła „Pysznica” pomiędzy km 64+000 a 68+000 w wariantcie czerwonym lub pomiędzy 61+000 a 65+000 w wariantcie różowym jako zastępstwo węzła „Pysznica” i „Kłyżów” jest bezpodstawna. Obecna lokalizacja odpowiada wymaganiom warunków technicznych, a wskazana lokalizacja obejmuje teren działek niezabudowanych, skomunikowanych za pomocą dróg niskiej klasy, nie mających nadanych numerów. Zgodnie z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wynika jasno, że droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. Rejon gminy Pysznica i sąsiednich gmin z uwagi na obecność dwóch dróg ekspresowych S74 i S19 wskazuje na obecność wielu węzłów. Do odpowiedniego skomunikowania rejonu i zapewnienia odpowiedniej dostępności do dróg ekspresowych wskazano na węzły „Podborek” (wariant TGD i 3), Pysznica (wariant 1 i 4), Kłyżów (wariant 1 i 4) oraz w ciągu S19 węzeł „Zdziary”, „Rudnik nad Sanem” i „Nisko Południe”. W ramach inwestycji budowy drogi ekspresowej S74 Opatów – Nisko przewiduje się budowę mostu na rzece San w rejonie Stalowej Woli wyłącznie w wariantach W3 i W4. Pragniemy zauważyć, że projektowany układ drogowy w wariantach W3 i W4, oprócz przeprawy mostowej przewiduje również lokalizację węzła na przecięciu z drogą wojewódzką nr 855, co umożliwi sprawny dojazd ze Stalowej Woli do drogi ekspresowej. Należy również zauważyć, że dodatkowy most na rzece San projektowany jest w ramach trwającej inwestycji PZDW „Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 855 Olbięcín-Zaklików-Stalowa Wola wraz z budowa mostu na rzece San”.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		dostępność terenów budownictwa jednorodzinne, bliskość natury i terenów rekreacyjnych. Nastąpił przyrost ilości mieszkańców oraz wzrost natężenia ruchu, który obecnie znacząco odbiega od sytuacji z roku 2010 i który w kolejnych latach będzie przybierał na sile. Ulica Szubargi w Pysznicy jest główną drogą dojazdową do/z Stalowej Woli. Z tej samej drogi korzystają mieszkańcy Stalowej Woli udając się do ogródków działkowych zlokalizowanych w gminie Pysznica oraz rowerzyści chcący skorzystać ze szlaku Green Velo. Wybudowanie w ciągu tej drogi węzła z pewnością spowoduje skutki: - wzrost natężenia ruchu samochodowego i ciężarowego. Czy obecny most na rzece San jest odpowiedni na wyższe natężenie ruchu? - będzie to najkrótsze połączenie z strefą przemysłową poprzez	<i>Z uwagi na powyższe, wniosku nie uwzględniono</i>

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		obwodnicę Stalowej Woli i most na rz. San do S74. - wydłuży czas dojazdu do Stalowej Woli. W obecnym szczycie porannym tworzą się korki, mniej więcej od projektowanego węzła „Pysznica” do ronda Pileckiego w Stalowej Woli. Spowoduje to w przyszłości korki na S74 przed węzłem i zwiększy ryzyko wypadków na drodze ekspresowej. - pogorszy się bezpieczeństwo w ruchu drogowym na odcinku od ronda Pileckiego w Stalowej woli do projektowanego węzła „Pysznica”. - wzrośnie ryzyko wypadków drogowych - węzeł „Pysznica” będzie głównym węzłem S74 dla ok. 100 tys. Mieszkańców gminy Stalowa Wola, Nisko, Pysznica i okolic oraz wielu zakładów i firm na tych terenach. Projektowany węzeł „Stalowa Wola” jedyny dla miasta nie rozładuje ruchu, węzeł „Radomyśl” podobnie i jest projektowany poza aglomeracją.	

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		Usytuowanie węzła „Pysznica” powinno mieć charakter niemal centralny dla Stalowej Woli, Niska, Pysznicy. Obecnie żaden z wariantów przebiegu S74 nie tworzy synergii z budowaną obwodnicą Stalowej Woli i Niska i nie uwzględnia możliwości takiego rozwiązania. Rozwiązaniem w projektowanych wariantach 1 i 4 byłoby zastąpienie węzła „Pysznica” i „Kłyżów” budową jednego węzła nieco dalej, w kierunku południowym. np. usytuowanego pomiędzy km 64+000 a 68+000 w wariantcie czerwonym lub km 61+000 a 65+000 w wariantcie różowym i połączenie go nową drogą/drogami z gminą Pysznica. Dodatkowo należałoby węzeł skomunikować z obecnie budowaną obwodnicą Stalowej Woli poprzez wybudowanie nowoczesnego, przystosowanego do wysokiego natężenia ruchu i	

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		obciążen mostu na rzece San. Most ten powinien powstać niezależnie od planowanej budowy drogi wojewódzkiej DW855. W ten sposób powstałby dobrze skomunikowany węzeł obsługujący teren Stalowej Woli Południe, strefy przemysłowej, Niska, Kłyżowa oraz Pysznicy. W długiej perspektywie czasowej będzie to rozwiązanie, które zapewni: - zwiększenie bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego - zmniejszenie ryzyka wypadków - podwyższenie jakości podróżowania - wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny mieszkalne - uniknięcie łączenia ruchu pojazdów ciężkich z ruchem osobowym, rowerowym i pieszym. - uniknięcie łączenia się ruchu tranzytowego z lokalnym na obecnym moście na Sanie i drodze Pysznica-Stalowa Wola.	

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		- łatwe włączenie się i zjazd wszystkich użytkowników ruchu z drogi ekspresowej do obwodnicy Stalowej Woli i z powrotem. - łatwy, bliski i szybki dojazd z S74 i S19 do strefy przemysłowej Stalowej Woli pojazdom ciężkim. - bardzo dobry dojazd obwodnicą do S74 dla mieszkańców Stalowej Woli, Niska, Pysznicy i okolic. - obniżenie natężenia ruchu pojazdów, emisji hałasu i spalin osiedlom mieszkaniowym, a także odciążenie obecnego mostu na rzece San. - bardzo dobre skomunikowanie się z drogą S19 na kierunku Lublin. - zachowanie płynności ruchu na kierunku S74 – obwodnica Stalowej Woli i Niska.	
PYSZ.20	Alina Kostka	Sprzeciw wobec wszystkim wariantom. Wariant 1 powoduje wskazanie domu do rozbiórki. Ewentualnie możliwa budowa, lecz bez węzła „Kłyżów”. Wariant TGD jest niesprawiedliwy, ponieważ nie było go na mapie wcześniej. Nowo	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		postawiony dom na posesji. Do zamieszkania za kilka miesięcy. Droga przebiegać będzie przed oknem, a droga dojazdowa przecinałaby drogę wewnętrzną, prywatną która stanowi jedyny dojazd. Wniosek o rozpatrzenie ponownie wariantu tzw. „hucianego”.	wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. Dzięki takiemu rozwiązaniu droga wewnętrzna nie będzie zamknięta lecz włączona do drogi dojazdowej, a dojazd do posesji odbywać się będzie jak dotychczas. Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi,

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			(4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoisk kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lalki, dzięcioła średniego i lorki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz łęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04): 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odległości między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego lub średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km. Dopuszcza się wyjątkowo, pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno – ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. Zgodnie z powyższym zapisem konieczne było dostosowanie lokalizacji węzła do aktualnych wymagań. Na etapie Studium Korytarzowego wskazano lokalizację węzła „Zasanie” na skrzyżowaniu z drogą gminną DG 101233R o klasie L. Na początkowym stadium STEŚ dokonano analizy rozwiązań projektowych z SK i tym samym zmieniono lokalizację węzła na skrzyżowanie drogi ekspresowej S74 z drogą powiatową DP1019R o klasie Z. Taka zmiana pozwoliła na dostosowanie rozwiązań projektowych do obowiązujących wymagań warunków technicznych. Węzeł Zapacz jest węzłem krzyżującym drogi ekspresowe S19 i S74 i nie ma możliwości wjazdu na niego z zewnątrz, dlatego likwidując węzeł „Kłyżów”, najbliższy węzeł wjazdowy na drogę ekspresową będzie znajdował się w odległości ok. 7 km (węzeł „Pysznica”) oraz w ciągu drogi S19 (węzeł „Rudnik nad Sanem” oraz węzeł „Zdziary”). <i>Rezygnacja z węzła „Kłyżów” i zaprojektowanie przejazdu w ciągu drogi DP1019R jest technicznie możliwe, natomiast brak węzła spowoduje zmniejszenie dostępności do drogi ekspresowej z tego terenu. Powyższy wniosek uwzględniono i zaproponowano rozwiązanie wariantowe w tym zakresie. Ostateczną decyzję w zakresie likwidacji węzła „Kłyżów” zapadnie na posiedzeniu ZOPI/KOPI.</i>
PYSZ.21 PYSZ.256	Anna Wojtala Mateusz Wojtala Jolanta Kubicka	Wniosek zawiera sprzeciw wobec planowanemu przebiegowi wariantu 3 (zielony). Ulica Jasna Polana to zagospodarowane posesje sąsiadujące z lasem (teren Otuliny Parku	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		Krajobrazowego Lasy Janowskie). Osiedle objęte MPZP w którym teren przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Przebieg wariantu 3 jest nie do przyjęcia. Uwagi do rozwiązań komunikacyjnych w km 62+000, przejazdu w ciągu drogi DP 1017R, WD w km 62+017,43. Oprócz zanieczyszczenia środowiska i hałasu negatywnie oddziałują na budynki (pękanie ścian poprzez wstrząsy). Poprzez samochody przemieszczające się planowaną drogą ekspresową oraz planowanym przejazdem nad nią w 62+000 km wzrośnie ruch, który narazi nas – mieszkańców na utratę zdrowia.	Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz.1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”. Nie oznacza to, że projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwrócić należy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym. Podyktowane jest to tym, że przy projektowaniu dróg publicznych, a w szczególności dróg ekspresowych uwzględnić należy liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne. W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny. Następnie określa się lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt na podstawie wielokryterialnej waloryzacji krajobrazu pod kątem możliwości przemieszczania się zwierząt. Inwentaryzacja przyrodnicza powoli dobiega końca, a po jej zakończeniu określone zostaną lokalizacje przejść dla zwierząt. Zaproponowane rozwiązanie wiaduktu drogowego i przekładanej drogi powiatowej nr 1019R zaprojektowane zostało w sposób minimalizujący kolizję z zabudową i spełniające warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Zielona linia wskazana na planach sytuacyjnych jest to rezerwa przeznaczona na możliwe korekty związane z uszczegółowianiem rozwiązań projektowych na kolejnych etapach. Wskazuje ona rezerwę pod m.in. przebudowy infrastruktury technicznej, wysokościowe zmiany przebiegu drogi. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.22	Barbara Dul	Wniosek zawiera sprzeciw wobec wszystkim proponowanym przez GDDKiA i Transprojekt Gdański Sp. zo.o. wariantom drogi ekspresowej. Jedyny możliwy do przyjęcia w ostateczności może być wariant 1 – czerwony.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.
PYSZ.23	Dagmara Guzek	Wniosek zawiera sprzeciw wobec drogi przebiegającej w pobliżu działki rodziców wnioskodawcy. Działka była zakupiona z powodu ciszy i spokoju i dlatego wnioskodawca chce, żeby tak zostało.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Na etapie opracowywania <i>Raportu oddziaływania na środowisko</i> zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróżnicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu. Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na: ➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane; ➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe; ➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe. Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb). Oddziaływania powstałe w następstwie oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na wybrany element środowiska określa się terminem oddziaływań wtórnych. Przykładem takich oddziaływań mogą być wtórne zanieczyszczenia powietrza substancjami uwalnianymi z zanieczyszczonych wód lub gleb lub emisjami związanymi z utylizacją powstałych odpadów. Oddziaływania skumulowane wynikają z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne działania, które zostały dokonane w przeszłości, występują obecnie lub dają się logicznie przewidzieć w przyszłości.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Inny podział mówi o wpływach stałych i chwilowych. Oddziaływania związane z pracami budowlanymi (podwyższone poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza) można określić jako okresowe – krótkoterminowe i chwilowe. Oddziaływania związane z etapem eksploatacji drogi to oddziaływania stałe i długoterminowe. Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w <i>Raporcie oddziaływania na środowisko</i> .
PYSZ.24.1 PYSZ.24.2	Dorota Mizak Sławomir Zadrzewiak	Wariant pomarańczowy (wyznaczony nagle, co urąga zasadom współżycia społecznego) i zielony niszczy życie tysiącom osób. Jest to zielony teren z setkami domów. Wiele z nich jest nowo – wybudowanych. Droga ekspresowa powinna przebiegać wzdłuż terenów przemysłowych Stalowej Woli. Swoją kategorię sprzeciw mieszkańcy wyrazili w petycji z dnia 08.02.2020 w ilości 1200 głosów.	Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowe – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoji kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz lęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwe najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) : 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregoś z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.
PYSZ.25 PYSZ.47	Grzegorz Zalot Agnieszka Kolba	Wniosek zawiera sprzeciw wobec wariantowi zielonemu	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.52 PYSZ.56 PYSZ.63 PYSZ.74 PYSZ.85 PYSZ.97 PYSZ.116 PYSZ.150 PYSZ.161 PYSZ.197 PYSZ.198 PYSZ.201 PYSZ.215 PYSZ.217 PYSZ.227 PYSZ.241 PYSZ.245 PYSZ.248 PYSZ.262 PYSZ.264 PYSZ.273 PYSZ.278 PYSZ.281 PYSZ.283 PYSZ.286 PYSZ.298 PYSZ.320 PYSZ.328 PYSZ.332 PYSZ.333 PYSZ.339 PYSZ.334 PYSZ.348 PYSZ.354 PYSZ.358	Aleksander Markut Aleksandra Koczwara Alina Bazan- Jędrzejewska Andrzej Siwek Anna Buczek Anna Suroń Benedykt Stępień Dorota Lipiec Elżbieta Partyka Adrian Gwizdała Katarzyna Gwizdała Halina Szwedo Iwona i Paweł Wojciechowski Iwona Portyka Jadwiga i Bogdan Buczek Jacek Brzozowski Jerzy Strugalski Joanna Kopala Józef Portka Julian Wójcik Katarzyna Pyz Krzysztof Pyz Katarzyna Szwed	i TGD. Wnioskodawca informuje, że warianty będą przebiegać przez tereny zielone, otulinę Parku krajobrazowego „Lasy Janowskie”. Droga ekspresowa będzie znajdowała się daleko od strefy ekonomicznej Stalowej Woli. Wariant TGD pojawił się nagle i nie było go w wcześniejszych przebiegach z Studium Korytarzowego. Przebieg S74 podzieli gminę na pół i spowoduje dewastację naturalnego środowiska. Utrudni dojazd do szkoły, pracy oraz dostępność dla niepełnosprawnych. Droga przejdzie przez tereny oddalone od zgiełku, szumu, i spalin aut	Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Pysznica. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W roku 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.360 PYSZ.361 PYSZ.363 PYSZ.364 PYSZ.367 PYSZ.382 PYSZ.389 PYSZ.391 PYSZ.409 PYSZ.414 PYSZ.416 PYSZ.421 PYSZ.429 PYSZ.433 PYSZ.435 PYSZ.439 PYSZ.453 PYSZ.456 PYSZ.458 PYSZ.460 PYSZ.473 PYSZ.482 PYSZ.485 PYSZ.488 PYSZ.503 PYSZ.520 PYSZ.522	Katarzyna Kubik Kazimierz Przygodzki Konrad i Katarzyna Powęzka Krzysztof Karnat Łukasz Szwedo Paweł Partyka Magdalena Pasztaleniec Małgorzata Tomasz Iskra Małgorzata Koczwara Małgorzata Łączkowska Ałgorzata Ziemińska Marcin Kosiba Marek Kozik Marek Stępień Marek Tofil Maria Brucińska Maria Dziedzic Maria Kozik Maria Wójcik Marzena Sarżyńska Michał Pietroniec		S74, w związku z tym przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny. Następnie określa się lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt na podstawie wielokryterialnej waloryzacji krajobrazu pod kątem możliwości przemieszczania się zwierząt. Inwentaryzacja przyrodnicza powoli dobiega końca, a po jej zakończeniu określone zostaną lokalizacje przejść dla zwierząt. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Michał Stańczak Patryk Kolba Paweł Majewski Piotr Koczwara Rafał Cznoski Renata Komosa Renata Wójtowicz Roman Karaś Stefan Gęśła Stanisław Markut Stanisław Skromak Stanisław Stępień Teresa Portka Tomasz Portka Urszula Kędziera Waldemar Łączkowski Wojciech Balicki Piotr Haliniak Adam Hałaj		drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.26	Małgorzata Majdanik-Wietecha Tomasz Wietecha	Dom wnioskodawcy znajduje się bezpośrednio przy węźle „Pysznica” w wariantach 1 i 4. Dla każdego z wariantów przedstawiono dwa rodzaje węzłów typu „Karo” i „Koniczyna”. Jeden z nich zakłada całkowite zburzenie	Według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odległości między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km. Dopuszcza się wyjątkowo, pojedyncze odstępstwa między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy. Lokalizacja węzła Pysznica została wskazana w dokumentacji Studium Korytarzowego. W opracowaniu dokumentacji studialnej każdy węzeł został zaproponowany w dwóch wariantach. W kolejnym etapie projektowana tj. Koncepcja Programowa, opracowanie wybranego

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		domów. Trasa w w/w wariantach jest nie do przyjęcia. Zupełnie logicznym i ekonomicznie uzasadnionym byłby wariant przebiegający za strefą przemysłową – służyłby rozwojowi miasta Stalowa Wola. Wariant niebieski zabezpieczałby interes społeczny – mieszkańców Pysznicy jak i interes firm zlokalizowanych na terenach przemysłowych wokół HSW.	wariantu przebiegu drogi ekspresowej i obu propozycji węzła podlegać będzie większej szczegółowości. Docelowo do etapu Projektu Budowlanego, wybrany zostanie jeden wariant węzła. Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoji kraski i podgorzańki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz lęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwe najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) : 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zalecomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.
PYSZ.27.1 PYSZ.27.2	Artur Swara	Żaden z proponowanych wariantów nie jest	Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.27.3	Małgorzata Stępień Paulina Stępień-Swara	korzystny. Sprzeciw wobec wariantowi 3 i TGD ze względu na bliskie sąsiedztwo projektowanej drogi z budynkami mieszkalnymi. Wszystkie warianty były opracowane ok.10 lat temu, a w tym czasie w gminie powstało wiele domów jednorodzinnych. Należałoby wziąć pod uwagę i aktualizować dane. Wniosek o ponowne rozpatrzenie wariantu odrzuconego (niebieskiego) na obszarze Stalowej Woli.	(1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STES. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STES. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoi kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiorka, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz lęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) : 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.
PYSZ.28.1 PYSZ.28.2 PYSZ.28.3	Stanisław Bejdas Eugeniusz Buława Marek Oszust	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wszystkim wariantom. Przebieg drogi ekspresowej pogorszy sytuację działek wnioskodawcy. Propozycja opracowania innego wariantu biegnącego poza gminą Pysznica.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STES. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej. Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe. Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
PYSZ.29	Grzegorz Kunicki	We wniosku zawarto informacje, że według opinii wnioskodawcy wszystkie warianty biegnące przez gminę Pysznica są złe. Droga powinna służyć strefie przemysłowej Stalowej Woli tzw. „wariant huciany”. Wariant 3 niweczy możliwość życia w domu, który powstanie na działce wnioskodawcy	Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoji kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz lęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwe najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) : 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.30	Stanisław Młynarski	We wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegowi drogi ekspresowej po działce wnioskodawcy w Kłyżowie. Przy takim natężeniu ruchu i hałasie nie będzie można normalnie żyć. Istnieje lepsza lokalizacja tej drogi – za huta Stalowa Wola lub ostatecznie wzdłuż rzeki San	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalecomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Pozostałe warianty brane pod uwagę w Studium Korytarzowego, w tym przechodzące w sąsiedztwie SSE oraz terenów przemysłowych, zostały odrzucone przez na etapie Studium Korytarzowego na podstawie analizy dokumentacji. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie SK, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.33	Adam Olak	We wniosku zawarto preferencję wobec wariantu TGD. Wariant ten najmniej będzie oddziaływał na środowisko poprzez ulokowanie go na piaszczystych glebach z dala od zabudowań. W przypadku wariantu 1 i 4 ulokowanie ich na otwartej przestrzeni rzeki San negatywnie oddziaływałoby akustycznie na mieszkańców. Wariant 1 i 4 przebiegałby po licznych madał rzecznych które byłyby zanieczyszczone związkami ropopochodnymi.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalecomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			(RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.42	Agnieszka Bolembach-Bądek	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1. W przypadku wariantu TGD dom wnioskodawcy znajdować się będzie w odległości 54m od krawędzi jezdni. W opinii wnioskodawcy nawet ekrany akustyczne nie zapewnią ochrony.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.35 PYSZ.37	Adrianna Stój Agata Żmuda	We wnioskach zawarto preferencje odnośnie	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.43 PYSZ.46 PYSZ.54 PYSZ.64 PYSZ.67 PYSZ.71 PYSZ.76 PYSZ.77 PYSZ.82 PYSZ.87 PYSZ.99 PYSZ.102 PYSZ.106 PYSZ.108 PYSZ.113 PYSZ.114 PYSZ.118 PYSZ.126 PYSZ.128 PYSZ.130 PYSZ.134 PYSZ.135 PYSZ.138 PYSZ.144 PYSZ.145 PYSZ.146 PYSZ.153 PYSZ.162 PYSZ.165 PYSZ.167 PYSZ.169 PYSZ.173 PYSZ.176	Agnieszka Buczek-Stój Agnieszka Koczwara Aleksander Zieliński Alina i Bartłomiej Kukiołka Andrzej Andrzej Bolembach Andrzej Powęske Andrzej Sroka Andrzej Wilusz Anna Biernat Anna i Grzegorz Mazur Arkadiusz Gierak Artur Kupiec Gabriela Karbar-Kochańczyk Barbara Tkacz Beata Kuziora Beata Majewska Bogdan Cichoń Damian Stępak Danuta Wesołowska Dariusz Domagała Dariusz Rybak Dawid Breska Dawid Sołtysik Dorota Bzdoń Dorota Czarnecka Dorota Dziedzic Dorota Sroka	najkorzystniejszego wariantu jakim był wariant pochodzący z etapu Studium Korytarzowego, odrzucony przez Komisję Oceny Przedsięwzięcia Inwestycji. Wnioskodawcy oceniają, że najlepszym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie trasy przez obszary przemysłowe Stalowej Woli. We wnioskach wskazano argumentacje przeciwko wyborowi wariantów z STEŚ. Wskazano, że aktualne przebiegi dzielą gminę na pół, będą powodować hałas i emisję zanieczyszczeń. Warianty 1 i 4 przebiegają po terenach zalewowych niszcząc liczne zabudowania. Wariant 3 i TGD koliduje z lasami i parkiem krajobrazowym „Lasy Janowskie”, niszczy osiedla mieszkalne. Poinformowano, że warianty 3 i TGD kolidują z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.	Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy. W ramach przedmiotowego zadania wykonana zostanie analiza dostępności do dróg publicznych z działek, które w wyniku budowy drogi ekspresowej S74 mogłyby zostać pozbawione dostępu do drogi publicznej. Dostępność do wszystkich działek przyległych do inwestycji w tym działek drogowych, które zostały "przecięte" przez projektowaną drogę ekspresową zostanie zapewniona poprzez zaprojektowany układ jezdni dodatkowych, węzłów i skrzyżowań. Dodatkowo zostanie przeprowadzona analiza w zakresie przebudowy dróg przecinanych drogą ekspresową S74. W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań, aby inwestycja w jak najmniejszym stopniu zmieniała istniejący układ komunikacyjny, jednakże nie zawsze jest to możliwe. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.177 PYSZ.178 PYSZ.186 PYSZ.187 PYSZ.188 PYSZ.200 PYSZ.204 PYSZ.214 PYSZ.220 PYSZ.222 PYSZ.224 PYSZ.233 PYSZ.239 PYSZ.243 PYSZ.246 PYSZ.247 PYSZ.254 PYSZ.255 PYSZ.257 PYSZ.258 PYSZ.259 PYSZ.261 PYSZ.267 PYSZ.268 PYSZ.292 PYSZ.295 PYSZ.297 PYSZ.304 PYSZ.305 PYSZ.310 PYSZ.311 PYSZ.319 PYSZ.322 PYSZ.326	Elżbieta Zymróż Ewa Hys Ewa Kupiec Ewa Stój Ewelina Ornowska Ewelina Stępak Ewelina Toś Ewelina Wilusz Grażyna Zelik Grzegorz Biszczał Grzegorz Breśka Halina Ozdoba Henryk Bartuś Ireneusz Łoin Izabela Powęske Jacek Buczek Jacek Michałowski Jan Konarski Janusz Kowalczuk Jarosław Kudelski Joanna Breśka Joanna Kasprowicz Joanna Skrzypek Joanna Sobiło Jolanta Mazur Jolanta Powęske Józef Kwaśnik Józef Miklus Kamil Majewski Kamil Żmuda Krzysztof Bolembach Krzysztof Ciupak		przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” W aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.327 PYSZ.341 PYSZ.342 PYSZ.346 PYSZ.353 PYSZ.357 PYSZ.371 PYSZ.373 PYSZ.375 PYSZ.376 PYSZ.377 PYSZ.378 PYSZ.380 PYSZ.384 PYSZ.385 PYSZ.388 PYSZ.395 PYSZ.398 PYSZ.402 PYSZ.406 PYSZ.412 PYSZ.418 PYSZ.419 PYSZ.424 PYSZ.425 PYSZ.442 PYSZ.463 PYSZ.470 PYSZ.472 PYSZ.475 PYSZ.478 PYSZ.487	Krzysztof i Monika Stępak Krzysztof Stój Krzysztof Tracz Lesław Hołysz Lucyna Bartuś Łukasz Skiba Maciej Bródka Magdalena Łoin Magdalena Malecka Małgorzata Majkowska Małgorzata Ryczko Marcin Bartuś Marcin Sanecki Marek Ryczko Mariola i Zbigniew Wierny Mariola Szawdo Mariusz Maślach Mariusz Ozdoba Mariusz Partyka Marlena Zadrużniak Marzena Domagała Maria Breś Michalina Żukowska Michał Mizak Miroslaw Balcerzak Monika Kolańska Monika Ros Oliwia Skiba Paweł Jarosz		oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoisk kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz lęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.498 PYSZ.499 PYSZ.500 PYSZ.501 PYSZ.504 PYSZ.505 PYSZ.508 PYSZ.509 PYSZ.512 PYSZ.514 PYSZ.523	Paweł Szczęćk Pawael Zacharzewski Piotr Ludyjan Piotr Portka Ryszard Mazur Sylwester Ozdoba Tadeusz Paż Teresa i Marek Stańczyk Tomasz Breś Tomasz Gotkowski Wacław Jaworch Wiktor Skrzypek Wioleta Pawłow Wioletta Korpa Witold Dziedzic Wojciech Biernat Wojciech Kasprowicz Wojciech Skiba Zbigniew Kiełbowicz Zdzisław Ochał Zofia Bąk Adam i Elżbieta Stępak		➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) : 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zalecomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zalecomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.40 PYSZ.62 PYSZ.89 PYSZ.90 PYSZ.96 PYSZ.104	Agnieszka Bielecka Alicja Stasiak Anna Krawiec Anna Maziarz Anna Pyz Barbara Bielecka	We wnioskach zawarto sprzeciw wobec każdego z wariantów przebiegających przez gminę Pysznica. Teren gminy Pysznica w dużej części zajęty jest pod	Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.112 PYSZ.117 PYSZ.122 PYSZ.123 PYSZ.156 PYSZ.160 PYSZ.163 PYSZ.164 PYSZ.168 PYSZ.171 PYSZ.192 PYSZ.194 PYSZ.196 PYSZ.199 PYSZ.203 PYSZ.205 PYSZ.207 PYSZ.288 PYSZ.299 PYSZ.312 PYSZ.331 PYSZ.337 PYSZ.392 PYSZ.427 PYSZ.436 PYSZ.438 PYSZ.443 PYSZ.451 PYSZ.457 PYSZ.468 PYSZ.492 PYSZ.496 PYSZ.516 PYSZ.521	Beata Kozłowska Bernadetta Kapusta Cecylia Torba Celina Zarzycka Edward Rak Elżbieta Karnat Emilia Rak Eugeniusz Surowaniec Ewa Michalak Ewa Dziura Grzegorz Kopała Grzegorz Krawiec Grzegorz Zarzycki Halina Maślach Helena Pyz Henryk Kapusta Henryk Partyka Krystyna Partyka Krzysztof Lebioda Łukasz Pyz Małgorzata Błażejowska Małgorzata Kopała Mieczysław Kopała Piotr Zięba Robert Karnat Roman i Krystyna Szkutnik	zabudowę jednorodziną. Droga ekspresowa zniszczy budynki mieszkalne, zabierze spokój i spowoduje zatrucie powietrza oraz hałas. Droga przetnie działki i utrudni dojazd do gruntów rolnych. Na terenie gminy jest obszar Natura2000, ochrona ptaków i rezerwatu i każdy wariant poważnie utrudni życie miejscowej ludności. Warianty 1,3,4 są położone na obszarze terenów zalewowych oraz gruntów o wysokiej klasie ziemi I i II.	mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy. W ramach przedmiotowego zadania wykonana zostanie analiza dostępności do dróg publicznych z działek, które w wyniku budowy drogi ekspresowej S74 mogłyby zostać pozbawione dostępu do drogi publicznej. Dostępność do wszystkich działek przyległych do inwestycji w tym działek drogowych, które zostały "przecięte" przez projektowaną drogę ekspresową zostanie zapewniona poprzez zaprojektowany układ jezdni dodatkowych, węzłów i skrzyżowań. Dodatkowo zostanie przeprowadzona analiza w zakresie przebudowy dróg przecinanych drogą ekspresową S74. W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań, aby inwestycja w jak najmniejszym stopniu zmieniała istniejący układ komunikacyjny, jednakże nie zawsze jest to możliwe. W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Pysznica. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W roku 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DSU. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Ryszard Pyz Stanisław Chmiel Stanisław Stasiak Tadeusz Kołpa Wiesław Dybka Wiesław Baran Żaneta Opnaluk Adam Dziura		zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny. Następnie określa się lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt na podstawie wielokryterialnej waloryzacji krajobrazu pod kątem możliwości przemieszczania się zwierząt. Inwentaryzacja przyrodnicza powoli dobiega końca, a po jej zakończeniu określone zostaną lokalizacje przejść dla zwierząt. Lokalizacja przejść dla zwierząt zostanie ustalona na podstawie wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej. Wskazane zostaną w niej szlaki migracyjne zwierząt i w odpowiednich miejscach zaprojektowane przejścia dla zwierząt. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.107 PYSZ.127 PYSZ.452 PYSZ.462 PYSZ.469	Barbara Śliz Danuta Kuziora Stanisław Herdzik Sylwester Kuziora Tadeusz Kuziora	We wniosku zawarto sprzeciw wobec każdego z wariantów. Najbardziej niekorzystny jest wariant 3. Sprzeciw wobec projektowaniu węzła „Podborek”. Węzeł	W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Pysznica. W dniu 14.03.2011 r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		spowoduje nadmierny ruch w stronę Stalowej Woli. Droga powiatowa w obecnej chwili jest bardzo obciążona. Przebieg drogi ekspresowej spowoduje hałas i brak spokoju.	W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DSU. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Wariant pomarańczowy (TGD) i zielony (3) przecinają się z drogą powiatową 1023R, gdzie zlokalizowany jest węzeł „Podborek”.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			W celu zmniejszenia rozbiórek zaproponowano dwa nowe rozwiązania węzła Podborek na skrzyżowaniu S74 i drogi powiatowej w wariantcie TGD. W pierwszym wariantcie węzła liczba wyburzeń zmniejszyła się z 35 budynków do 6, a w drugim z 27 do 1.
PYSZ.48 PYSZ.49 PYSZ.115 PYSZ.232 PYSZ.269 PYSZ.270 PYSZ.296 PYSZ.301 PYSZ.308 PYSZ.309 PYSZ.313 Pysz.318 PYSZ.343 PYSZ.349 PYSZ.350 PYSZ.355 PYSZ.386 PYSZ.407 PYSZ.417 PYSZ.446 PYSZ.517 PYSZ.519	Agnieszka Kowal Agnieszka Kusiowska Beata Opalińska Jan Kochańczyk Karolina i Robert Skrzypek Karolina Cichoń Krzysztof Pędrak Krzysztof Haliniak Krzysztof Woźniak Krzysztof Zagulski Łukasz Gierak Łukasz Opaliński Małgorzata Skiba Marcin Kowal Marcin Malecki Marek Młynek Michał i Agnieszka Ćwikła Paweł Ros Łukasz Opaliński	We wnioskach zawarto preferencje wariantów „nadszańskich”. Nie dewastują one gminy i nie utrudniają życia mieszkańcom. Powyższe warianty powodują najmniej wyburzeń budynków mieszkalnych. Wariant 1 (czerwony) był planowany od lat przez tereny mniej zaludnione. Wariant TGD utrudni życie mieszkańcom, dojazd do szkoły, pracy i działek. Wariant 3 i TGD dzieli gminę na pół. We wniosku zawarto informację, że sugerując się planami mpzp zakupiono działkę.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy. W ramach przedmiotowego zadania wykonana zostanie analiza dostępności do dróg publicznych z działek, które w wyniku budowy drogi ekspresowej S74 mogłyby zostać pozbawione dostępu do drogi publicznej. Dostępność do wszystkich działek przyległych do inwestycji w tym działek drogowych, które zostały "przecięte" przez projektowaną drogę ekspresową zostanie zapewniona poprzez zaprojektowany układ jezdni dodatkowych, węzłów i skrzyżowań. Dodatkowo zostanie przeprowadzona analiza w zakresie przebudowy dróg przecinanych drogą ekspresową S74. W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań, aby inwestycja w jak najmniejszym stopniu zmieniała istniejący układ komunikacyjny, jednakże nie zawsze jest to możliwe. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” W aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Sebastian Kusiowski Wojciech Portka Piotr Bielecki		etapu Studium Korytarzowego. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej.
PYSZ.131	Dariusz Sotwin Urszula Sotwin	We wniosku zawarto preferencje wobec przebiegu wariantu1 i 4. Droga ekspresowa powinna być jak najbliżej miast. Przebieg drogi blisko Stalowej Woli skutkowałby w przyszłości zmniejszeniem ruchu na drogach lokalnych gminy Pysznica. Wariant TGD i 3 wygenerują dodatkowy ruch TIRów który będzie uciążliwy, a drogi lokalne nie są przystosowane. Warianty TGD i 3 przebiegają przez tereny bogate przyrodniczo i krajobrazowo, a hałas drogi będzie uciążliwy dla mieszkańców. Przebieg drogi spowoduje wysiedlenia i wyburzenia budynków mieszkalnych. Zwiększy się emisja spalin, zanieczyszczenia i hałas. Budowie takiej drogi powinno przyświecać hasło: „nie szkodzić ludziom” Wariant 1 i 4 przebiega bliżej	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ, (3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		Stalowej Woli co jest korzystne bo zapewni dojazd do miasta, obwodnicy i strefy przemysłowej. Podsumowując, najlepszym rozwiązaniem będzie powrót do wariantu z SK tzw. „huciany” bo żaden z aktualnych przebiegów drogi nie jest korzystny.	Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoisk kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiorka, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz lęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04): 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zalecomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zalecomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej. Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe. Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolinią o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.271 PYSZ.272 PYSZ.274 PYSZ.397 PYSZ.434 PYSZ.448	Karolina Kozdra Karolina Ważny Katarzyna Kozdra-Skakuj Monika Hołaj Renata Ochał Sławomir Libera	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu 3 (zielony). Jest nie do przyjęcia. Niszczy gminę i przecina ją na pół. Niesie za sobą największą ilość wyburzeń. Wprowadza niepokój u ludzi, zwierząt i ptaków. Utrudnia dostęp i poruszanie się po gminie.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.148 PYSZ.334 PYSZ.356	Dorota Lebioda Małgorzata Kogut Marek Ornowski	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu 1 i 4. Prowadzenie ich wzdłuż Sanu jest bardzo niekorzystne dla gminy, ponieważ niszczy tereny rolnicze i rekreacyjne. Dodatkowo warianty są nie ekonomiczne ponieważ koszty budowy zwiększają tereny zalewowe. Droga ekspresowa spowoduje pogorszenie się warunków życia.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.184	Grażyna Korefat	We wniosku zawarto sprzeciw wobec węzła na skrzyżowaniu drogi powiatowej i ekspresowej w pobliżu stacji RiA. Węzeł spowoduje nadmierny ruch od strony Stalowej Woli. Droga już jest bardzo obciążona	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odległości między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego lub średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km. Dopuszcza się wyjątkowo, pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno – ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. Lokalizacja węzła Pysznica została wskazana w dokumentacji Studium Korytarzowego.
PYSZ.284 PYSZ.489	Kazimierz Swara Wanda Swara	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu 1,3 i TGD. Wpływa negatywnie na życie, środowisko, zanieczyszczenie powietrza. Powoduje hałas i złe warunki dla zwierząt.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.293	Krzysztof Bożena Tabor	We wniosku nawiązano do Studium Korytarzowego które odbyło się 10 lat temu. Przez ten czas nastąpiło wiele zmian urbanistycznych na terenie gminy Pysznica co znacząco zmienia uwarunkowania. Węzeł „Podborek” w wariantach 3 i TGD jest bardzo złym pomysłem. Umieszczenie go w danej lokalizacji spowoduje wzrost ruchu w gminie, ponieważ samochody będą musiały przejechać całą gminę do stalowowolskiej strefy ekonomicznej.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalecomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			(RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.440	Roman Kuźniarz	We wniosku zawarto preferencję wobec wariantu 1. Zgłoszono uwagi: 1)Czy została dokonana analiza i ocena wpływu tak zaprojektowanych wariantów drogi S74 na szeroko pojęty tzw. dobrostan gminy Pysznica? 2)Czy nie należałoby w kontekście wniosków i sprzeciwów powrócić do wariantu biegnącego za hutą Stalowa Wola? 3)W opinii wnioskodawcy, kryterium społeczne powinno mieć priorytetową wagę. Wariant przebiegu drogi powinien jak najmniej ingerować w zabudowę.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STES. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoji kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz lęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			ochrony ogólnej spójności» Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwe najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) : 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy.
PYSZ.467	Tadeusz Koczwar	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu TGD gdyż znajduje się w kolizji z działką 1216 która wnioskodawca zamierza przekształcić w budowlana. Sprzeciw również wobec wariantu 1 i 4 które przebiegają w pobliżu działki	Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		2494. Preferencja wariantu 3.	realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej. Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe. Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wywłaszczone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
PYSZ.428 PYSZ.432 PYSZ.455	Przemysław Kmak Renata i Janusz Kuziora Stanisław Pastuch	We wnioskach zawarto preferencję wobec wariantu 1. Wariant jest najkorzystniejszy pod względem ekonomicznym, społecznym, środowiskowym	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		i technicznym. W najmniejszym stopniu ingeruje w zabudowę. Nie logiczne będzie nie wykorzystanie nowobudowanej obwodnicy Stalowej woli i Niska co rozwiązałoby problemy gminy i mieszkańców.	środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy. Inwestycja związana z drogą ekspresową i inwestycja dotycząca budowy obwodnicy Stalowej Woli i Niska to dwa różne, niezależne od siebie projekty. Wskazać należy, że droga ekspresową różni się od budowanej obwodnicy klasą drogi i parametrami technicznymi. Również funkcje dróg są inne tzn. Obwodnica będzie miała na celu skomunikować Stalową Wolę, Hutę Stalowa Wola, Nisko i DK19 zaś droga ekspresowa, połączy ze sobą największe miasta, drogowe przejścia graniczne i poprowadzi transport długodystansowy i tranzytowy.
PYSZ.172 PYSZ.189	Ewelina Gul Grzegorz Gul	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantów „nadszańskich” 1 i 4 które w opinii wnioskodawcy nie zdewastują gminy. Wariant 3 i TGD niszczy tereny zielone i powoduje wiele wyburzeń. Prośba o usunięcie wiaduktu na ul.Wolności w wariantcie 3. Wiadukt zniszczy życie ludzi i przyrodę. Przesunięcie wiaduktu kilkadziesiąt metrów da efekt, że mieszkańcy nie będą mieszkac przy moście.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		Początek wiaduktu zaplanowano na działce wnioskodawcy co spowoduje duże utrudnienia i spowoduje, że miejsce będzie nie do życia. Drogi dojazdowe do wiaduktu niszczą przyrodę, a także osiedle „Jasna Polana”.	środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 poz.1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”. Nie oznacza to, że projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwrócić należy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym. Podyktowane jest to tym, że przy projektowaniu dróg publicznych, a w szczególności dróg ekspresowych uwzględnić należy liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne. Zaproponowane rozwiązanie wiaduktu drogowego i przekładanej drogi powiatowej nr 1019R zaprojektowane zostało w sposób minimalizujący kolizję z zabudową i spełniające warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zielona linia wskazana na planach sytuacyjnych jest to rezerwa przeznaczona na możliwe korekty związane z uszczegółowianiem rozwiązań projektowych na kolejnych etapach. Wskazuje ona rezerwę pod m.in. przebudowy infrastruktury technicznej, wysokościowe zmiany przebiegu drogi. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DŚU będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.190	Grzegorz Hys	We wniosku zawarto preferencję wobec wariantu TGD. Wniosek o odsunięcie drogi w kierunku północno-wschodnim, aby odsunąć się od zabudowań i tym samym zmniejszyć wyburzenia. Przesunięcie drogi w kierunku Natura2000 w opinii wnioskodawcy jest bez znaczenia dla zwierząt,	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
		natomiast dla ludzi ważne bo nie tracą dorobku życia.	z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
PYSZ.53	Aleksandra Stępień	We wniosku wskazano na problem z dojazdem do działki.	Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych.
PYSZ.60 PYSZ.70 PYSZ.91 PYSZ.206 PYSZ.218	Alicja Nieznalska Andrzej Moskal Anna Moskal Henryk Nieznalski Izabela Drozd	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu TGD. Wariant ten jest najkorzystniejszy ponieważ jego realizacja powoduje	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.221 PYSZ.237 PYSZ.253 PYSZ.285 PYSZ.303 PYSZ.306 PYSZ.325 PYSZ.340 PYSZ.347 PYSZ.369 PYSZ.408 PYSZ.441 PYSZ.513	Izabela Siembida Janina Bańka Joanna Samecka Kinga Moskal Krzysztof Rojan Krzysztof Trzuskot Magdalena Kida Małgorzata Maciąg Marcin Kida Marian Maciąg Patrycja Rojan Ryszard Drozd Zdzisław Siembida	najmniej wyburzeń Nie powoduje wystąpienia pogorszenia warunków dotychczasowego użytkowania terenu przy znacznej ilości takich terenów w przypadku wariantów pozostałych. Realizacja wariantu TGD wiąże się z koniecznością wybudowania najmniejszej liczby wiaduktów. Wariant nie przebiega po terenach zalewowych gdzie budowa drogi może nasilać efekt bariery w zakresie spływu wody.	realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywanych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego.
PYSZ.88 PYSZ.101 PYSZ.143 PYSZ.157 PYSZ.230 PYSZ.238 PYSZ.260 PYSZ.345 PYSZ.351	Anna Maj Kędzior Artur Książek Dorota Anioł Edyta Mach Jakub Pelc Janusz Gajda	We wnioskach zawarto preferencje wobec wariantu TGD (pomarańczowy) i 3(zielonego). W opinii wnioskodawców wariant ten będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców ponieważ przebiega najdalej od obszarów zabudowy.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywanych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.366 PYSZ.368 PYSZ.370 PYSZ.430 PYSZ.465 PYSZ.474 PYSZ.484 PYSZ.507 PYSZ.511 PYSZ.518	Józef Maślach Rafał Kędzior Marcin Anioł Sylwia Książek Teresa Sendek Marcin Olak Maria Olak Marian Anioł Marian Ziarnowski Tomasz Tofil Wojciech Kogut Zbigniew Tkacz Piotr Anioł	Wskazać należy że warianty 1 i 4 przebiegają po terenach zalewowych w bezpośredniej bliskości terenów mieszkalnych i po bardzo wysokich klasach gruntów rolnych. W tym obszarze znajduje się wiele ciągów widokowych, dominant przyrodniczych w postaci doliny sanu i starorzeczy.	wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			(RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej. Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe. Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
			Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
PYSZ.401 PYSZ.411 PYSZ.431 PYSZ.459	Monika Portka Paweł Blicharz Rafał Pelc Stanisław Skrzypek	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 4. Wariant ten nie zakłóca ciszy i spokoju. Przebieg wariantu najmniej koliduje z zabudową mieszkalną.	Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Dzięki realizacji inwestycji drogowych poprawi się dostępność do potencjalnych terenów inwestycyjnych na terenie gminy. Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74.
PYSZ.31 PYSZ.32 PYSZ.33 PYSZ.34 PYSZ.36 PYSZ.38 PYSZ.39 PYSZ.41 PYSZ.44 PYSZ.45 PYSZ.50 PYSZ.51 PYSZ.55	Adam i Maria Majewscy Adam Kłodnicki Adam Olak Adam Sęk Agata Kręcichrost Agata Stańczyk Agnieszka Pukalak Agnieszka Biszczat Agnieszka i Paweł Miklus Agnieszka i Tomasz Kajpust	We wniosku zawarto preferencje i sprzeciwu odnośnie wyboru wariantu trasy S74 wraz z komentarzem argumentującym wybór.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.57	Agnieszka Sibiga		
PYSZ.58	Aldona		
PYSZ.59	Łukasiewicz		
PYSZ.61	Aleksandra		
PYSZ.65	Haniecka		
PYSZ.66	Aleksandra		
PYSZ.68	Kwiatkowska		
PYSZ.69	Aleksandra		
PYSZ.72	Śpiewak		
PYSZ.73	Alicja Majewska		
PYSZ.75	Alicja Sołtysik		
PYSZ.78			
PYSZ.79	Alina Kozdyla		
PYSZ.80	Alina Wierny		
PYSZ.81	Andrzej Kochan		
PYSZ.83	Andrzej Kołodziej		
PYSZ.84	Andrzej Pyzan		
PYSZ.86	Andrzej Rainer		
PYSZ.92	Andrzej Skromak		
PYSZ.93	Andrzej Ziemiński		
PYSZ.94	Aneta Strugalska		
PYSZ.95	Aniela Sęk		
PYSZ.98	Anna Bida		
PYSZ.100	Anna Blicharz		
PYSZ.103	Anna Bryan		
PYSZ.105	Anna Haniecka		
PYSZ.109	Anna Mróz		
PYSZ.110			
PYSZ.111	Anna Niemiec		
PYSZ.119	Anna Partyka-		
PYSZ.120	Cacaj		
PYSZ.121	Anna Przygodzka		
PYSZ.124	Anna i Paweł Bąk		
PYSZ.125			
PYSZ.129			

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.133	Arkadiusz Sołtysik		
PYSZ.136			
PYSZ.137	Augustyn Sołtysik		
PYSZ.139			
PYSZ.140	Barbara,		
PYSZ.141	Włodzimierz		
PYSZ.142	Pikulscy		
PYSZ.147	Barbara Warchoła		
PYSZ.149	Iwan		
PYSZ.151	Bartłomiej Karnat		
PYSZ.152	Beata Kołodziej		
PYSZ.154	Bogumił Pelic		
PYSZ.155	Bogusław Sobota		
PYSZ.158	Bożena Skromak		
PYSZ.159	Damian Marczak		
PYSZ.166	Damian Skakaj		
PYSZ.170	Daria Siembida		
PYSZ.174	Dariusz Rogala		
PYSZ.175			
PYSZ.179	Dawid Cichoń		
PYSZ.180	Dawid Sobiło		
PYSZ.181	Diana Stępak		
PYSZ.182	Dominik		
PYSZ.185	Kurzelewski		
PYSZ.191			
PYSZ.193	Dominik Sałek		
PYSZ.195	Dorota Zięba		
PYSZ.202	Dorota		
PYSZ.208	Grochowska		
PYSZ.209	Dorota Lesiczko		
PYSZ.210	Dorota Pelc		
PYSZ.211	Dorota Rzekęć		
PYSZ.212			
PYSZ.213	Dorota Szczupak		
PYSZ.214	Edward Cichoń		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.216	Eliza Lichowicz		
PYSZ.219	Elwira Anioł		
PYSZ.223	Ewa Katarzyna		
PYSZ.225	Stępień		
PYSZ.226	Ewa Zielińska		
PYSZ.228			
PYSZ.229	Ewelina Potocka		
PYSZ.234	Ewelina Sołtysik		
PYSZ.235			
PYSZ.236	Filip Maślach		
PYSZ.240	Franciszek Dołowy		
PYSZ.242			
PYSZ.244	Franciszek Maślach		
PYSZ.249	Franciszek Krawiec		
PYSZ.250	Grażyna i		
PYSZ.251	Bronisław Drop		
PYSZ.252	Grzegorz Janik		
PYSZ.263	Grzegorz		
PYSZ.265	Krajewski		
PYSZ.266	Grzegorz Nowak		
PYSZ.275	Helena i Stanisław		
PYSZ.276	Rychlak		
PYSZ.277	Henryk Korwat		
PYSZ.280	Irena Balcerzak		
PYSZ.282			
PYSZ.287	Irena Kiełbowicz		
PYSZ.289	Irena Miklus		
PYSZ.290	Irena Słowik		
PYSZ.291	Irena Ziarnowska		
PYSZ.294			
PYSZ.300			
PYSZ.302	Iwona Kmak		
PYSZ.307			
PYSZ.314	Izabela		
PYSZ.315	Źródłowska-Macko		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.316	Jacek Kmak		
PYSZ.317	Jacek Pinuka		
PYSZ.321	Jacek Sklany		
PYSZ.323	Jakub Grochowski		
PYSZ.329	Jakub Kapuściński		
PYSZ.330			
PYSZ.336			
PYSZ.352	Jan Kozdra		
PYSZ.359	Jan Pyz		
PYSZ.362	Jan Szajowski		
PYSZ.365	Janusz Skromak		
PYSZ.372	Jarosław Burtyn		
PYSZ.374			
PYSZ.379			
PYSZ.381			
PYSZ.383	Jerzy Niemiec		
PYSZ.387	Joanna Krzych		
PYSZ.390	Joanna		
PYSZ.393	Kwiatkowska		
PYSZ.394	Joanna Miklus		
PYSZ.396			
PYSZ.399	Joanna Nowak		
PYSZ.400	Józefa		
PYSZ.403	Kwiatkowska		
PYSZ.404			
PYSZ.405	Justyna Sołtysik		
PYSZ.410			
PYSZ.413	Kamil (nazwisko		
PYSZ.415	nieczytelne)		
PYSZ.420	Katarzyna Portka		
PYSZ.422	Katarzyna Sibiga		
PYSZ.423	Katarzyna Zajac		
PYSZ.426	Kazimiera		
PYSZ.437	Bolembach		
PYSZ.444			

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
PYSZ.445	Krystyna		
PYSZ.447	Kapuścińska		
PYSZ.449	Krystyna Sobiło		
PYSZ.450	Krzysztof		
PYSZ.461	Krewchworst		
PYSZ.464	Krzysztof		
PYSZ.466	(nazwisko		
PYSZ.471	nieczytelne)		
PYSZ.476	Krzysztof Buława		
PYSZ.477	Krzysztof Lichniarz		
PYSZ.479	Krzysztof Portka		
PYSZ.480	Krzysztof Wierny		
PYSZ.481	Łukasz Hanula		
PYSZ.483	Łukasz Ludyjan		
PYSZ.486	Łukasz Miklus		
PYSZ.490			
PYSZ.491	Łukasz Niedziałek		
PYSZ.493	Łukasz Wojtala		
PYSZ.494			
PYSZ.495	Magdalena Bąk		
PYSZ.497	Maja Ryczko		
PYSZ.502	Małgorzata		
PYSZ.506	Biszczał		
PYSZ.510	Małgorzata Kołpa		
PYSZ.515	Marcin Pyzara		
	Marek Szczypek		
	Marta Cichoń		
	Marta Kuzniarz		
	Mariola Suska		
	Mariusz Kołpa		
	Marta Zachara		
	Marzena Pyzara		
	Mateusz Nowak		
	Michał Macko		
	Michał Powęska		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Mikołaj Grochowski Miłosz Zając Monika Pędrak Mirosław Kapuściński Monika Pikuła Monika Walec Natalia Kunicka Natalia Kwiatkowska Paweł Bazan Paweł Łangowski Paweł Maślach Piotr i Małgorzata Majewscy Piotr Krawiec Piotr Lebioda Piotr Śliwiński Robert Mróz Ryszard Słowik Sabina Pikulska-Pyzara Sławomir Haniecki Sonia Kosak Stanisław Bazan Stefan Nowak Sylwia Krawiec Sylwia Zdan Teresa Bazan Tomasz Dołowy		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Tomasz Gizna Tomasz Grochowski Tomasz i Izabela Antosiewicz Tomasz Jędrzejewski Tomasz Sołtysik Urszula Niemiec Weronika Biszczał Wiesław Bolembach Wiesław Garbacz Wiesław Klimek Wiesława Kuczyńska Wiktor Miklus Witold Wierny Wojciech Kędziera Zbigniew Mach Zofia Janas		

b. Przedstawiciele władz lokalnych

Lp.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do wniosku
	Gmina Pysznica	Główną funkcją drogi klasy „S” jest połączenie dużych aglomeracji miejskich w związku z czym, w ocenie zarówno władz jak i mieszkańców gminy	Proces projektowania nowym dróg jest wieloletni (5-7lat) i wieloetapowy (1) studium korytarzowego – studia nad wszystkimi możliwymi wariantami trasy drogi – ustalenie możliwych do realizacji wariantów drogi, (2) etap studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – wybór optymalnej trasy i wydania DUŚ,

	Pysznica, najbardziej korzystnym przebiegiem drogi ekspresowej pomiędzy Opatowem, a Niskiem byłby wariant drogi, przebiegający przez tereny południowo-zachodnie względem miasta Stalowa Wola, obejmujący tereny byłej Huty Stalowa wola oraz Specjalnej Strefy Ekonomicznej i łączący się z drogą ekspresową S19 w miejscowości Nowosielec. Najbardziej niekorzystny dla gminy Pysznica jest wariant 3 - zielony i TGD – pomarańczowy. W piśmie zawarto szereg argumentacji wskazujących na funkcjonowanie struktur przestrzennych jak tereny mieszkalne, usługowe i produkcyjne, obrazujący kierunki rozwoju gminy oraz negatywne skutki jakie wiążą się z budową drogi ekspresowej w gminie Pysznica. Żaden z zaprojektowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74 dla gminy Pysznica nie jest korzystny. W sytuacji, gdy nie będzie możliwości opracowania wariantu drogi ekspresowej przebiegającego przez tereny południowo-	(3) etap Koncepcji programowej – ustalenie szerokości pasa drogowego i niezbędnych obiektów budowlanych drogi, (4) etap Projektu budowlanego - uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZnRID) i opracowania Projektu wykonawczego. Każdy etap na swoje cele i kończy się rozstrzygnięciami, które są obowiązujące dla kolejnych etapów prac projektowych. Obecnie jesteśmy na drugim (2) etapie, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym i zajmujemy się konkretnymi wariantami z etapu SK m.in. poprzez akcję informacyjną poszukujemy optymalnego wariantu trasy i jego najlepszych rozwiązań technicznych. Z uwagi na to, iż warianty przebiegające po terenach Huty Stalowa Wola zostały odrzucone na etapie Studium Korytarzowego, nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ. W latach 2010 – 2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywane było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym również wariant 2, który nie przebiega przez Gminę Pysznica oraz warianty 1 i 4, które pokrywają się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Wszystkie warianty zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 – do 15.10.2010 r. w 13 gminach akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został przekazany do zainteresowanych urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. W wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej Wariant 2 (biegnący po terenach przemysłowych Stalowej Woli) został najbardziej oprotestowany w gminie Nisko m. in. ze względu na dużą ilość wyburzeń (ok. 50 szt. budynków) oraz kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. W dniu 15.02.2011 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie odbyło się spotkanie, na którym przeanalizowano rozpatrywane przebiegi drogi ekspresowej S74 celem ustalenia stanowiska Oddziału odnośnie rekomendacji wariantów do STEŚ. Ustalono, że tut. Oddział rekomenduje warianty 4, 5, oraz 1. Wariant 2 rekomendowany przez Projektanta na 2-gim miejscu został odrzucony ze względu na dużą kolizję z Obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Przebieg wariantu 2 charakteryzuje się znaczną ingerencją w obszary ochrony przyrody (na około 16-17 km) – Obszar Specjalnej Ochrony, Puszcza Sandomierska. Obszar Puszczy Sandomierskiej stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków m. in. jest jedną z najważniejszych w Polsce ostoisk kraski i podgorzałki - ok. 20 % krajowej populacji. W skali lokalnej to obszar ważny dla lelka, dzięcioła średniego i lerki. Liczna jest również populacja derkacza, a także populacje gąsiora, jarzębatki i ortolana. Istotnym gatunkiem jest także cietrzew. Z rzadkich ptaków szponiastych gniazduje tu orzeł bielik i orlik krzykliwy, a z sów – puszczyk uralski. W roku 2010, po powodzi, odnotowano tu
--	---	--

	zachodnie względem miasta Stalowa Wola, wariantem powodującym najmniej konfliktów przestrzennych w gminie Pysznica byłby wariant 1 – czerwony. W załączeniu do stanowiska Gminy Pysznica w sprawie budowy drogi ekspresowej S74 przekazano uwagi i korekty do wariantu 1 (czerwony): 1. Czy zakres realizacji dróg przewiduje w każdym przypadku wykonanie jezdni, chodnika oraz ścieżki rowerowej? 2. 57+000 - Zmiana obsługi komunikacyjnej z drogami publicznymi dla terenu usług i produkcji (również objętych planem miejscowym) na ciągu drogi DG 101205R. Projektowana droga serwisowa zmniejsza obszar przeznaczonych w mpzp pod zabudowę (teren posiada ograniczenie w zabudowie: w obszarze oddziaływania sieci energetycznej 220 kV wskazuje zakaz lokalizacji budynków, dodatkowo ograniczenia związane z projektowaną drogą dodatkowo uszczuplą	największą na Podkarpaciu kolonię rybitwy rzecznej oraz łęgi mewy czarnogłowej. Ogółem w Puszczy Sandomierskiej odnotowano występowanie 245 gatunków ptaków, w tym 161 lęgowych, co czyni ją obszarem o najbogatszej awifaunie w województwie podkarpackim. W załączniku I Dyrektywy ptasiej ujętych jest 65 gatunków, z których 36 to ptaki lęgowe. Ponadto wyjaśniamy, iż zgodnie z Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory: ➤ art. 6 ust. 3. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. ➤ art. 6 ust. 4. Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, państwo członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności »Natury 2000«. O przyjętych środkach kompensujących państwo członkowskie informuje Komisję. Decyzja o pozwoleniu na realizację planu lub przedsięwzięcia musi spełniać warunki i wymogi art. 6 ust. 4. w/w dyrektywy. W szczególności należy udokumentować, że: 1. realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru (obszarów) Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych, oraz że nie istnieje wykonalna alternatywa dla przedstawionego planu, która nie miałaby niekorzystnego wpływu na integralność terenu (terenów); 2. istnieją powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”; 3. zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000. Zaznacza się, iż przepis ten, musi być interpretowany w sposób ścisły (Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich
--	---	--

	powierzchnię zabudowy). Na wskazanym terenie zostało wydane pozwolenie na rozbudowę istniejącej hali produkcyjno – usługowej. 3. 57+000 – Projektowane przełożenie drogi wojewódzkiej nr 855 wraz z inwestycją S74 wyklucza możliwość dalszego funkcjonowania zabudowy na działkach nr ew. 650/11 oraz 650/4. 4. 57+000 – Projektowana droga serwisowa od strony Stalowej Woli (dz. ew. nr 952) koliduje z planowaną drogą 855 5. 58+700 – Brak ciągłości komunikacyjnej na ciągu drogi powiatowej DP 1021R. (z przedstawionego przebiegu wariantu 1 nie wynika, że zachowana zostanie ciągłość drogi powiatowej DP1021R). 6. 59+600 – Zajęcie dz. 2314 pod planowany przebieg drogi ekspresowej S74 całkowicie eliminuje tereny będące rezerwą dla rozbudowy istniejącej oczyszczalni ścieków. 7. 61+500 – 62+500 Wersja I – Maksymalne przesunięcie drogi S74 w kierunku Zachodnio –	przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04) i może być stosowany jedynie w sytuacji, w której wszystkie warunki wymagane przez dyrektywę są w pełni spełnione. Powyższe znalazło również odzwierciedlenie w Polskim prawie: Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55) Art. 34.[Zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na obszarach Natura 2000] 1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Treść w/w wyroku Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r. - Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej (Sprawa C-239/04): 1) Realizując przedsięwzięcie polegające na budowie autostrady, której trasa przebiega przez specjalny obszar ochrony Castro Verde, mimo negatywnej oceny jego oddziaływania na środowisko i nie wykazując braku rozwiązań alternatywnych w stosunku do wspomnianej trasy, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r. W nawiązaniu do powyższego w przypadku wyboru tego wariantu wystąpiłoby duże ryzyko w procesie uzyskiwania decyzji środowiskowej, co byłoby potencjalnym zagrożeniem dla realizacji całej inwestycji. Ponadto informujemy, że wydatki związane z ochroną środowiska w ramach projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków Unii Europejskiej podlegają refundacji, natomiast zrealizowanie inwestycji z naruszeniem wymogów prawa wspólnotowego może spowodować, że projekt nie otrzyma dofinansowania, a jeżeli już otrzymał – dotacja będzie musiała zostać zwrócona. W związku z powyższym pod uwagę został wzięty wariant nr 1, który zajmował czwarte miejsce po analizie wielokryterialnej. Ponadto wariant ten pokrywa się z ujętym przebiegiem S74 w studium i kierunkach zagospodarowania gminy Pysznica. Dodatkowo informujemy, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Pysznica jest jednym z elementów wyjściowych do opracowania wariantów. Jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych
--	---	---

	południowym (w kierunku miasta Stalowa Wola) w celu odsunięcia od istniejącej zabudowy oraz terenów wskazanych w obowiązującym mpzp pod zabudowę mieszkaniową. 8. 61+500 – 62+500 Wersja II – Rozwiązanie przedstawione w tej wersji dla węzła drogi ekspresowej całkowicie eliminuje teren objęty mpzp z przeznaczeniem pod zabudowę mieszkaniową. Ponadto zwiększa liczbę budynków wymagających wyburzenia o kolejne 4 w związku z czym jest nie do przyjęcia przez gminę Pysznica. 9. Wskazuje się za zasadne poprowadzenie drogi ekspresowej S-74 w równej odległości od zabudowań pomiędzy sołectwem Pysznica (ul. Ziarny, Folwarczna, M.Bourdon, por. J.Rostka), a sołectwem Sudół (ul. Sanowa, Wiśniowa) w km od 62+000 do 62+600 z zachowaniem obecnego przebiegu drogi powiatowej nr DP 2505R. Jako jedna z możliwości wskazuje się rezygnację z węzła Pysznica przy	(Dz.U. 2018 poz. 1474) „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.” Podkreślamy, że w aktualnie prowadzonych pracach projektowych jesteśmy zobowiązani uwzględnić zarekomendowane warianty z etapu Studium Korytarzowego tj. wariant 1, 3 i 4. Nie oznacza to, że Projektant i Inwestor nie bierze pod uwagę istniejącego już zagospodarowania, jednak zwracamy uwagę, że Ustawodawca dał pierwszeństwo procesowi projektowania dróg publicznych przed zagospodarowaniem przestrzennym, że ze względu na liczne uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ekonomiczne i społeczne, jakie muszą być uwzględnione przy projektowaniu dróg publicznych, w szczególności drogi ekspresowej. Oddział GDDKiA w Rzeszowie wystąpił do Departamentu Przygotowania Inwestycji (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.8/11 z dnia 22.02.2011 r.) oraz Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (pismo znak: GDDKiA-O/RZ-P-2-jd-4400-131-1.5/11 z dnia 15.02.2011 r.) z prośbą o rekomendację wariantów do etapu STEŚ. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. 1. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji
--	--	--

	przecięciu z ul. W. Szubargi i zamiast niego realizację węzła na drodze ekspresowej S74 w km 57+700 do 58+100 w połączeniu z projektowanym przełożeniem drogi wojewódzkiej nr 855 w kierunku rzeki San i Stalowej Woli. Rezygnacja z realizacji odcinka drogi wojewódzkiej nr 855 począwszy od włączenia projektowanej drogi na terenie Gminy Radomyśl do postulowanego węzła przyczyni się do zmniejszenia terenów zajętych pod komunikację (realizacja funkcji drogi wojewódzkiej na tym odcinku spełniona przez drogę S74). Połączenie tych funkcji (komunikacja w ciągu drogi S74 i DW 855) umożliwi uniknięcie licznych kolizji projektowanych inwestycji drogowych w miejscowości Brandwica, Jastkowice i Chłopska Wola z terenami zainwestowanymi. Zmniejszy się również możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania projektowanych inwestycji na tereny zamieszkałe.	będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe. Drogi, które wskutek przecięcia przebiegiem drogi ekspresowej straciły ciągłość będą przełożone pod lub nad S74. Projektant zwrócił się do zarządców wszystkich dróg o wskazanie lokalizacji istniejących i planowanych ciągów pieszych i rowerowych. Na podstawie otrzymanych odpowiedzi w dokumentacji zostanie uwzględnione zachowanie ich ciągłości. Dodatkowo w miejscu kolizji ze szlakiem rowerowym (Green Velo) zaprojektowane zostanie rozwiązanie pozwalające na zachowanie integralności komunikacyjnego układu lokalnego. 2. Zaproponowano rozwiązanie pozwalające na zachowanie ciągłości drogi gminnej DP 101205R włączając ją do drogi powiatowej DP1020R i przeprowadzając nad drogą ekspresową wiaduktem drogowym. Linia zielona na planach sytuacyjnych zgodnie z zamieszczoną legendą informuje, że jest to rezerwa terenowa przedsięwzięcia, która może zostać wykorzystana na kolejnych etapach projektowych wraz z uszczegóławianiem rozwiązań projektowych, ale nie musi. Rezerwa pod inwestycje w postaci zielonej linii <u>nie oznacza</u>, że budynek na kolejnych etapach zostanie przeznaczony do rozbiórki. Linia wysokiego napięcia nie koliduje z projektowaną drogą ekspresową. W przypadku takiej kolizji projektowane jest rozwiązanie zawierające przebudowę sieci. W ramach zmniejszenia ingerencji w działkę 944/1, na której zlokalizowany jest budynek przemysłowy, proponujemy poprowadzenie drogi gminnej DG101205T wzdłuż działki 939, co pozwoli ominąć budynek i również zapewni dojazd do drogi powiatowej DP1020R. <i>Wniosek został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 2</i> 3. We wniosku wskazano działki 650/4 i 650/11 – Analizując wniosek stwierdzono, że dotyczy on działek 950/4 i 950/11 znajdującymi się w sąsiedztwie projektowanej drogi wojewódzkiej 855 i przebiegu drogi ekspresowej S74 w wariantie 1. Obie inwestycje prowadzone są niezależnie, przez różnych inwestorów i pełnią odmienne role. Droga ekspresowa nie koliduje z zabudową na w/w działkach, a rozwiązania projektowe są zgodne z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. 4. Równolegle trwają prace nad Studium Techniczno-Ekonomiczno- Środowiskowym drogi ekspresowej S74 oraz projektem budowlanym drogi wojewódzkiej nr 855. Rozwiązania tych dwóch niezależnych od siebie inwestycji są uzgadniane między Wykonawcami dokumentacji. 5. W wskazanej lokalizacji w km 58+700 zaprojektowano obiekt w ciągu drogi ekspresowej. Ciągłość drogi powiatowej (DP1021R) jest zachowana i droga przebiega pod drogą ekspresową S74.
--	--	---

	10. 68+300 – 69+000 Wersja I – Postuluje się o rezygnację z realizacji węzła w Kłyżowie (obie wersje) oraz zachowanie ciągłości komunikacyjnej istniejącej drogi powiatowej 1019R. Przyjęte rozwiązania komunikacyjne należy zaprojektować w sposób niekolidujący z istniejącą zabudową. 11. 68+300- 69+000 Wersja II – Postuluje się o maksymalne przybliżenie drogi ekspresowej do trakcji kolejowej dla obu przyjętych wersji.	6. Przebieg wariantu 1 został skorygowany w sposób pozwalający na zachowanie rezerwy pod rozbudowę oczyszczalni ścieków. <i>Wniosek został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 4</i> 7. Należy zwrócić uwagę, że przebieg drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać szereg wymagań zawartych w warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Korekta drogi o tak wysokich parametrach w jednym miejscu powoduje szereg skutków i zmian na kilka set metrów w jedna i druga stronę. W przypadku korekty drogi S74 na południowy zachód zgodnie z wnioskiem droga znajdzie się w kolizji z ogródkami działkowymi w km 61+100 wariant 1 – czerwony. Wskazać należy, że wszystkie warianty są równoważne i w wskazanym miejscu swój ślad mają warianty 1 i 4 które oddalone są od siebie o ok.70 m. Wariant 1 przebiega bliżej zabudowań Ziaren, a wariant 4 w równej odległości od Ziaren i Sudoły. <i>Wniosek w powyższym zakresie nie został uwzględniony</i> 8. Zaproponowano dwa warianty każdego z węzłów różniących się od siebie typem, zajętością terenu i układem geometrycznym. Wariant drogi wskazany do dalszych prac projektowych na etapie Koncepcji Programowej zawierać będzie również dwa warianty geometryczne węzłów które będą podlegać dalszym uszczegółowieniom. Preferowany typ węzła zostanie wybrany na posiedzeniu KOPI kończącym etap Koncepcji Programowej. 9. Droga powiatowa (DP 2505R) ma zachowaną ciągłość i poprowadzona jest nad drogą ekspresową wiaduktem drogowym. Należy zwrócić uwagę, że przebieg drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać szereg wymagań zawartych w warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Korekta drogi o tak wysokich parametrach w jednym miejscu powoduje szereg skutków i zmian na kilka set metrów w jedna i druga stronę. Zmiany spowodowane przesunięciem wskazanym w wniosku spowodują korektę trasy przybliżając ją do rzeki San, a w rejonie MOPu dodatkowe wyburzenia. Według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odległości między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego lub średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km. Dopuszcza się wyjątkowo, pojedyncze odstępki między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno – ruchowe
--	---	--

			takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. Zmiana lokalizacji węzła w km 57+700 do 58+100 jest technicznie bardzo trudna. Odcinek mierzony od węzła „Radomyśl” zlokalizowanego w km 55+000 daje odległość 2,7-3,1 km. Dodatkowo §166 Dz.U. 2016 poz 124 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wskazuje rozmieszczenie wyjazdów i wjazdów. „Rozmieszczenie wyjazdów i wjazdów uznaje się za właściwe, jeżeli: odległość między ostatnim wjazdem i pierwszym wyjazdem sąsiadujących ze sobą węzłów lub węzła z MOP z jezdni drogi klasy A lub S jest nie mniejsza niż 2 700 m - w wypadku węzła typu WA, nie mniejsza niż 2 000 m, a w szczególnie uzasadnionych wypadkach nie mniejsza niż 600 m - w wypadku węzła typu WB; odległość ta jest mierzona od końca pasa włączania do początku pasa wyłączenia węzła lub MOP;” Należy zwrócić uwagę, że w wskazanej lokalizacji znajduje się projektowany ślad drogi wojewódzkiej nr 855 która stanowi kolejną trudność w zlokalizowaniu węzła w danym miejscu. Droga wojewódzka 855 połączona jest węzłem na skrzyżowaniu z S74 w wariacie 3 i 4 w Stalowej Woli. 10. Zgodnie z zapisem dot. odległości między węzłami oraz wymagań co do klasy dróg konieczne było dostosowanie lokalizacji węzła do aktualnych wymagań. Na etapie Studium Korytarzowego wskazano lokalizację węzła „Zasanie” na skrzyżowaniu z drogą gminną DG 101233R o klasie L. Na początkowym stadium STEŚ dokonano analizy rozwiązań projektowych z SK i tym samym zmieniono lokalizację węzła na skrzyżowanie drogi ekspresowej S74 z drogą powiatową DP1019R o klasie Z. Taka zmiana pozwoliła na dostosowanie rozwiązań projektowych do obowiązujących wymagań warunków technicznych. Węzeł Zapacz jest węzłem krzyżującym drogi ekspresowe S19 i S74 i nie ma możliwości wjazdu na niego z zewnątrz, dlatego likwidując węzeł „Kłyżów”, najbliższy węzeł wjazdowy na drogę ekspresową będzie znajdował się w odległości ok. 7 km (węzeł „Pysznica”) oraz w ciągu drogi S19 (węzeł „Rudnik nad Sanem” oraz węzeł „Zdziary”). <i>Rezygnacja z węzła „Kłyżów” i zaprojektowanie przejazdu w ciągu drogi DP1019R jest technicznie możliwe, natomiast brak węzła spowoduje zmniejszenie dostępności do drogi ekspresowej z tego terenu. Powyższy wniosek uwzględniono i zaproponowano rozwiązanie wariantowe w tym zakresie. Ostateczną decyzję w zakresie likwidacji węzła „Kłyżów” zapadnie na posiedzeniu ZOPI/KOPI. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 1</i>
--	--	--	---

			11. Należy zwrócić uwagę, że przebieg drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać szereg wymagań zawartych w warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Korekta drogi o tak wysokich parametrach w jednym miejscu powoduje szereg skutków i zmian na kilka set metrów w jedną i drugą stronę. W obecnej propozycji droga ekspresowa w wariantcie czerwonym przebiega równolegle do linii kolejowej z uwzględnieniem zachowania odstępu od pasa kolejowego oraz z uwagą na minimalizację wyburzeń budynków. <i>Wniosek w tym zakresie nie został uwzględniony.</i>
--	--	--	---

IV. Protokół ze spotkania informacyjnego

W dniu 15.07.2020 roku odbyło się spotkanie informacyjne dotyczące „Budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko” w ramach opracowywanego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Spotkanie odbyło się w Hali Sportowej w Zespole Szkół im. Jana Pawła II w miejscowości Pysznica, przy ulicy Wolności 324, o godz. 17:00

Wzięło w nim udział 136 mieszkańców.

Organizatorem spotkania był Wykonawca Projektu firma TRANSPROJEKT GDAŃSKI Spółka Z O.O. Pracowania Projektowa w Warszawie, w składzie:

1. Krzysztof Łubianka
2. Tymoteusz Płócienniczak
3. Łukasz Tomaszewski
4. Dawid Owczarczyk

Przy udziale przedstawicieli Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie reprezentowanych przez:

1. Joannę Sowę
2. Wiesława Sowę
2. Mateusza Sycza

Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:

1. Wójt Gminy Pysznica Łukasz Bajgierowicz

Porządek i przebieg spotkania

1. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Pysznica:

Mieszkaniec zapytał:

- dlaczego nie było organizowanych spotkań na etapie Studium Korytarzowego?
- dlaczego nie została wzięta możliwość poprowadzenia korytarza trasy terenami południowo zachodnimi przy terenach przemysłowych huty Stalowa Wola?

W ocenie mieszkańca zabrakło dwóch analiz w opracowaniu Biura Projektowego takich jak analiza urbanistyczna i analiza Inżynierii Ruchu.

Odpowiedzi udzielił przedstawiciel Inwestora p. Wiesław Sowa:

W Studium Korytarzowym były analizowane warianty przechodzące stroną południową. Rozważano poprowadzenie trasy S74 tymi wariantami, ale po analizie dokumentacji Studium Korytarzowego nie zostały odrzucone i nie są one ponownie analizowane na etapie STEŚ.

W latach 2010-2011 były organizowane spotkania informacyjne na etapie Studium Korytarzowego. Spotkania zostały udokumentowane, a ich wyniki zawarte w dokumentacji.

Podczas budowy drogi ekspresowej czy też autostrady nie da się uniknąć ingerencji w zabudowę mieszkaniową. Tereny są już mocno zabudowane, w związku z tym w przypadku każdej inwestycji liniowej będzie występował ten problem. Jeżeli wprowadzimy korektę w

celu uniknięcia wyburzeń w jednym miejscu, to kolizja z zabudową wystąpi w innej lokalizacji.

W zakresie bezpieczeństwa ruchu analiza ruchu jest podstawowym elementem wykonywanym na każdym etapie projektowania. To jest obowiązek projektantów. Ponadto wykonywany jest również audyt BRD. Takie protokoły są sporządzane z każdego etapu łącznie z realizacją. Dokument jest czysto technicznym elementem opracowania i nie było konieczności prezentowania go na spotkaniach.

2. Pytanie zadała mieszkanka gminy Pysznica:

Pytanie dotyczyło wizji Projektantów w terenie w celu poznania jego zagospodarowania.

Prośba o podanie porównania kosztów wyburzeń budynków mieszkalnych w wariacie W3 i WTGD w stosunku do wykonania wzmocnień wariantów, które przechodzą bliżej Sanu na terenach zagrożenia powodziowego?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka:

Z uwagi na początkowy etap Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego koszty nie są jeszcze znane. Oszacowanie kosztów nastąpi na końcowym etapie opracowywania dokumentacji i będzie jednym z kryteriów analizy wielokryterialnej.

Projektant potwierdził, że każdy doświadczony projektant przed rozpoczęciem prac wykonuje wizję terenową, a dodatkowo w przedmiotowym opracowaniu wymóg inwentaryzacji został zawarty w umowie. Potwierdził wykonanie takiej wizji.

3. Pytanie zadał mieszkaniowiec gminy Pysznica:

Czy biorąc Państwo pod uwagę jak dany wariant wpłynie na zmiany strategicznego rozwoju gminy? W przypadku wyboru wariantu W3 lub WTGD nasza gmina zostaje podzielona na pół i powstają dwa osiedla podmiejskie Stalowej Woli, a rozwój zabudowy mieszkaniowej zostanie zatrzymany?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka:

W ramach zamówienia nie jest wykonywanego opracowanie, które mówiłoby jak dany wariant i o ile wpłynie na przyszły rozwój gminy. Jest wykonywane opracowanie kosztowe przebiegu drogi dla każdego wariantu uwzględniające m.in. elementy projektowane i elementy podlegające rozbiórkom, które jest następnie porównywane w ramach analizy wielokryterialnej.

4. Pytanie zadał mieszkaniowiec gminy Pysznica:

Dlaczego nie ma wariantów, które przechodzą przez Stalową Wolę? Co się stało z wariantami, które omijały Pysznicę?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka:

Na obecnym etapie występują dwa warianty, które przechodzą obszar gminy Stalowej Woli oraz dwa, które omijają Pysznicę przebiegając w zbliżeniu do koryta rzeki San. Biuro projektowe Transprojekt Gdański nie jest autorem Studium Korytarzowego, do dalszych prac projektowych zostały nam wskazane decyzją Dyrektora GDDKiA trzy warianty z SK wraz z opracowaniem wariantu dodatkowego.

5. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Pysznica:

Czy były prowadzone rozmowy z Projektantem na etapie podpisywania umowy, aby wariant autorski przechodził przez tereny przemysłowe Stalowej Woli?

Czy są prowadzone rozmowy z PZDW o planowanej inwestycji przebudowy DW855, która może mieć wpływ na S74?

Czy w momencie Koncepcji Programowej jest możliwość korygowania przebiegu trasy S74?

Odpowiedzi udzielił Wójt Gminy Pysznica oraz przedstawiciel Inwestora p. Wiesław Sowa:

Wójt zaznaczył, że to nie gmina podpisała umowę z Projektantem tylko Inwestor GDDKiA. Gmina może opiniować przedkładane rozwiązania, jednak nie mamy wpływu na finalny wybór preferowanego wariantu. W 2011 roku Rada Gminy spośród siedmiu wariantów opiniowała pozytywnie wariant, który omijał Pysznicę. W zeszłym roku gmina otrzymała informację o czterech wariantach, które są prezentowane na spotkaniu. Gmina nie miała wpływu na wybór tras prezentowanych wariantów. Z informacji jakie uzyskano z GDDKiA, warianty przechodzące przy Hucie Stalowa Wola zostały odrzucone ze względów środowiskowych.

Dyrektor GDDKiA potwierdził, że w zakresie programu „Mosty dla regiony” jest wykonywana przebudowa drogi wojewódzkiej nr 855. W dwóch wariantach występuje kolizja rozwiązań, jednak monitorujemy na jakim etapie projektowania jest dana inwestycja i jesteśmy w kontakcie z PZDW. W przypadku wyboru wariantu 1 jesteśmy świadomi, że drogi będą przebiegać obok siebie.

Etap STEŚ kończy się wydaniem decyzji środowiskowej, w której zostaną określone linie środowiskowe i poza te obszar należy unikać wyjść na kolejnych etapach projektowych podczas uszczegółowiania rozwiązań. Zgłaszać uwagi odnośnie przebiegu należy teraz bądź na etapie konsultacji społecznych w ramach wydawania DŚU.

6. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Pysznica:

Z którego roku są zdjęcia satelitarne?

Czy cały czas mogą być wydawane pozwolenia na budowę na trasie wariantów?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka oraz przedstawicielka Inwestora p. Joanna Sowa:

Zdjęcia zostały pozyskane z Ośrodka Geodezyjnego. Na planach część zdjęć może być starsza, część nowsza. Z biegiem czasu będą one aktualizowane. Jednakże nie bazujemy tylko na zdjęciach satelitarnych. Pozyskaliśmy również mapy ewidencyjne, z numerami działek i z budynkami. Część budynków nie będzie jednak występowała na tych mapach, gdyż jest w budowie i nie zostały oddane do użytkowania. Natomiast w dalszych etapach projektowania plany będą sporządzane na mapach do celów projektowych.

Ostateczna ilość budynków do wyburzenia na trasie każdego wariantu nie jest nam jeszcze znana. Obszar, na którym projektowane są warianty drogi S74 nie jest zamrożony w zakresie wydawania pozwoleń na budowę i cały czas mogą pojawiać się nowe budynki. Na tym etapie dysponujemy takimi materiałami jakie są Państwu prezentowane, jednakże w końcowych analizach będą przedstawione ilości wyburzeń.

Pod względem formalnym sprawa wygląda tak, że dopóki nie zostanie wydana decyzja ZRiD nie ma przepisów, które zabraniałyby wydawania warunków zabudowy czy pozwoleń na budowę. Po uzyskaniu decyzji środowiskowej, gdy jest już wyznaczony korytarz drogi

ekspresowej, wystąpimy do gmin z prośbą o informowanie inwestorów starających się o warunki zabudowy w tym właśnie korytarzu o planowanej inwestycji.

7. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Pysznica:

Czy byłaby możliwość rozważyć możliwość poprowadzenia trasy po południowej stronie Sanu i połączenie z trasy S19 na węźle Nisko Południe?

Odpowiedzi udzielił przedstawiciel Inwestora p. Wiesław Sowa:

Były analizowane warianty po południowej stronie Sanu i zostały one odrzucone.

8. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Pysznica:

Czy wybierając wariant musi być on jednolity od Opatowa do Niska, czy można łączyć warianty w zależności od kryteriów społecznych i innych elementów?

Jak będzie wyglądał wybór wariantu, czy w tym procesie będą brali udział mieszkańcy, czy w Komisji będzie przedstawiciel Samorządu?

Odpowiedzi udzielił przedstawiciel Inwestora p. Wiesław Sowa:

Od pierwszego dnia, kiedy podpisaliśmy umowę, zaprosiliśmy Samorządy do współpracy i poinformowaliśmy o rozpoczęciu prac. Teraz organizujemy Akcję Informacyjną i nie chcemy zamykać się i projektować bez Państwa uwag lub spostrzeżeń.

Wszystkie Państwa uwagi i formularze opinii, które później do nas spłyną są dla nas ważne i zostaną przeanalizowane, będą miały wpływ na wybór wariantu. Wyboru dokonuje się na podstawie analizy wielokryterialnej, w skład której wchodzi wiele uwarunkowań w tym m.in. środowiskowe, społeczne, ekonomiczne, techniczne.

Przedstawiciele Samorządów zostaną zaproszone na posiedzenia ZOPI czyli Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, które odbywa się przy Dyrektorze Oddziału. W trakcie posiedzenia wszystkie elementy będą uzgadniane. Następnie rozwiązania zostaną przedstawione przed Generalnym Dyrektorem na Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych i tam zostanie podjęta decyzja, które warianty rekomenduje do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Będą to warianty: rekomendowany przez GDDKiA, wariant najlepszy dla środowiska i wariant alternatywny. Wniosek zostanie przesłany do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, który wskaże wariant do realizacji. Zazwyczaj przychyli się on do rekomendacji, ale nie jest powiedziane, że nie może wybrać innego wariantu.

Jak zostanie złożony wniosek do RDOŚ będzie prowadzona otwarta rozprawa administracyjna dla społeczeństwa. Zostanie wyznaczony dzień i miejsce, gdzie będzie można się z dokumentacją zapoznać i zadać pytania bądź złożyć wnioski do RDOŚ. Cała procedura udziału społeczeństwa zagwarantowana jest z przepisów prawa. Po wydaniu decyzji zostanie określony korytarz, w którym zostanie zaprojektowana, a w przyszłości wybudowana droga S74.

Oczywiście można warianty między sobą mieszać tam, gdzie jest to możliwe i pod warunkiem, że przebiegają w bliskim sąsiedztwie.

9. Pytanie zadała mieszkanka gminy Pysznica:

Czy w procedurze administracyjnej wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mogą wziąć wszyscy, czy tylko osoby, które kolidują lub bezpośrednią graniczą z planowaną inwestycją? Jak będziemy informowani o tym?

Odpowiedzi udzielił przedstawiciel Inwestora p. Wiesław Sowa:

Regionalny Dyrektor obwieści to w prasie. Wszystkie gminy będą miały obowiązek wywiesić na tablicach treść obwieszczenia. Każdy będzie miał możliwość wziąć udział w konsultacjach, ponieważ jest to otwarta rozprawa administracyjna dla społeczeństwa.

10. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Pysznica:

Czy byłaby możliwość zmiany lokalizacji wiaduktu w ciągu ul. Federowskiego i zaprojektowanie go na drodze obok?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka:

Oczywiście można. Po to tutaj się spotkaliśmy, aby wysłuchać takich uwag. Proszę, aby złożył Pan taki wniosek w formularzu opinii. Wiadukt został zaprojektowany w tym miejscu, ponieważ taki jest naturalny przebieg tej drogi.

Na planach sytuacyjnych zauważyć można dwie linie, fioletową i zieloną. Fioletowa linia jest to zakładana linia rozgraniczająca. Elementy znajdujące się w kolizji z tą linia takie jak budynki będą podlegać wyburzeniom. Natomiast linia zielona jest to linia do decyzji środowiskowej, zawierająca rezerwę na przebudowanie urządzeń infrastruktury technicznej. Często taka przebudowa realizowana jest na czasowym zajęciu, gdzie następuje przebudowa mediów, ale działka zostaje przy właścicielu. Potrzeba takiej rezerwy wynika również z uszczegółowienia rozwiązań projektowych na dalszych etapach prac projektowych, gdzie rozwiązania przedstawia się na mapach do celów projektowych. Może się zdarzyć, że część budynków będzie przecięta linia zieloną i Projektant wstępnie oznaczył ten budynek do wyburzenia, natomiast zostanie to potwierdzone dopiero przy uszczegółowianiu rozwiązań na kolejnych etapach projektowania.

W przypadku, gdy linia fioletowa przecina połowę budynku, to budynek jest wyburzany w całości, odszkodowanie też jest wypłacane za cały budynek, ale działka jest zabierana wyłącznie w zakresie linii. Po wydaniu decyzji ZRiD i złożeniu odpowiedniego wniosku wraz z uzasadnieniem o braku możliwości dalszego korzystania z nieruchomości, Inwestor może wykupić całą działkę.

11. Pytanie zadała mieszkanka gminy Pysznica:

Dlaczego na przełomie listopada/grudnia 2019 roku doszło do zmiany przebiegu wariantu TGD w okolicach Kaczyłowa?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka:

Tak wygląda proces projektowy. Warianty 1, 3 i 4 nawiązują do Studium Korytarzowego, natomiast wariant TGD cały czas pracuje. Bardzo często dochodzi do zmian podczas projektowania trasy. Zmiana przebiegu drogi ekspresowej w jednym miejscu ma wpływ na przebiegu kilku kilometrów w jedną i w drugą stronę.

12. Pytanie zadał Wójt Gminy Pysznica:

Gmina zwróciła się do projektanta kilka miesięcy temu z zapytaniem o możliwość przesunięcia wariantu 4, zaraz po przekroczeniu rzeki San, w celu ominięcia miejscowości Chłopska Wola oraz w okolicach ul. Szubargi o maksymalne odsunięcie trasy od zabudowań w stronę Stalowej Woli. Do tej pory nie uzyskała odpowiedzi. Dodatkowo na wysokości miejscowości Kłyżów pało zapytanie o możliwość przesunięcia przebiegu w stronę torów kolejowych w celu maksymalnego oddalenia trasy od zabudowań?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka:

Projektant poinformował, że z uwagi na trwające prace projektowe i uszczegóławianie rozwiązań poszczególnych wariantów, odpowiedź na wniosek została odsunięta w czasie do zebrania wszystkich wniosków z akcji informacyjnej. Zwrócił się również z prośbą o zawarcie propozycji w stanowisku w ramach akcji informacyjnej.

13.Pytanie zadała mieszkanka gminy Pysznica:

Czy to co my przedstawiamy i mówimy podczas tego spotkania znacząco wpłynie na Państwa ogląd sytuacji? Czy to się przełoży na rekomendowanie któregoś z wariantów?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy p. Krzysztof Łubianka:

Oczywiście, że wpłynie. Po to zostało zorganizowane to spotkanie, żeby wysłuchać Państwa głosów. Zachęcamy do wypełnienia formularzy opinii, ponieważ są to bardzo cenne informacje dla nas. Bardzo proszę o wypełnienie formularzy w dwóch częściach, po pierwsze w części górnej, gdzie mamy ankietę i najbardziej preferowany wariant oraz w części drugiej, gdzie można złożyć wniosek lub opinię. Państwa wybory zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej jako kryterium społeczne.

Spotkanie trwało: ok. 4 godzin

V. Podsumowanie wniosków mieszkańców

1. Sposób uwzględnienia wniosków i wybór wariantu

Przedmiotowy raport jest częścią Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego (STES). Jest to opracowanie o charakterze ogólnym i wymaga przedstawienia kilku możliwych do realizacji wariantów.

Celem STES jest między innymi dostarczenie informacji do podjęcia decyzji inwestorskiej w sprawie celowości i zakresu realizacji zadania oraz umożliwienie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów (na podstawie analizy wariantów i opinii).

Wnioski, uwagi i protesty zawarte w raporcie zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej dla projektowanych wariantów przebiegu trasy. Do przeprowadzenia pełnej analizy wielokryterialnej, będą brane pod uwagę wszystkie cztery (W1, W3, W4, WTGD) dotychczas wyznaczone warianty oraz dwa podwarianty (W1A, W4M), ponieważ dopiero ona umożliwi uszeregowanie wariantów zgodnie z przyjętymi kryteriami, zarówno społecznymi, jak i technicznymi, środowiskowymi, transportowymi czy ekonomicznymi. W wyniku analizy zostanie wyłoniony wariant najkorzystniejszy, potwierdzony przyjęciem na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) GDDKiA, a następnie Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) GDDKiA przy udziale między innymi przedstawicieli władz samorządowych.

Następnie wyłoniony w ramach Analizy wielokryterialnej wariant zostanie wskazany Zamawiającemu jako wariant preferowany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji DŚU, zostanie przeprowadzona ocena wpływu inwestycji na środowisko. Decyzja DŚU zatwierdzi wybór wariantu oraz wskaże wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.

W kolejnym etapie projektowym dla zaakceptowanego wariantu inwestycyjnego zostanie opracowana Koncepcja Programowa, która uszczegółowi rozwiązania techniczne inwestycji.

2. Brak budynków, nieaktualne mapy.

Etap studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego przygotowuje się na tle mapy ewidencyjnej (granice działek wraz z numerami) oraz mapach ortofotogrametrycznych (na podstawie zdjęć lotniczych). Projektant korzysta z map dostępnych w powiatowych ośrodkach dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej. Jest to podkład wystarczający w swojej szczegółowości do określenia korytarzy i przebiegów poszczególnych wariantów.

Mapy zasadnicze oraz ortofotomapy pozyskuje się w ciągu prac projektowych nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym, w celu uszczegółowienia rozwiązań i aktualizacji stanu istniejącego.

W kolejnym etapie projektowym tj. Koncepcja Programowa, zostanie opracowana dokumentacja dla wariantu preferowanego wskazanego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na mapach do celów projektowych.

Informacje o istniejącym zagospodarowaniu terenu są weryfikowane przez projektantów podczas wizji terenowych. Dane z inwentaryzacji są na bieżąco uwzględniane w procesie projektowania.

3. Obawa przed przekroczeniem dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza i hałasu.

Dopuszczalne normy oddziaływania inwestycji na powietrze i warunki akustyczne są określone w:

- Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014, poz. 112),
- Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. 2005, nr 263, poz. 2202 z późn. zm.);
- Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012, poz. 1031 z późn. zm.);
- Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010, nr 16, poz. 87);
- Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku;

Ponadto, w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROŚ) określa się, analizuje oraz ocenia:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na:
 - środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi,
 - dobra materialne,
 - zabytki,
 - krajobraz, w tym krajobraz kulturowy,
 - wzajemne oddziaływanie między ww. elementami,
 - dostępność do złóż kopalin;
 - ryzyko wystąpienia poważnych awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych;
- możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- wymagany zakres monitoringu.

ROŚ jest częścią wniosku o wydanie DŚU. W DŚU Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wskazuje, jakie środki należy przedsięwziąć, aby zniwelować ewentualny, nadmierny, negatywny wpływ inwestycji na środowisko. Po oddaniu drogi do eksploatacji prognozy weryfikowane są przez wykonanie pomiarów i w razie przekroczenia norm, stosowane są dodatkowe środki zaradcze, mające na celu dostosowanie drogi do wymagań.

Wszystkie te kroki służą ochronie środowiska i ludności przed nadmiernym, niekorzystnym wpływem tego typu inwestycji. A inwestor jest zobowiązany do ograniczenia oddziaływania inwestycji na środowisko za pomocą dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych.

4. Odszkodowania za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję.

Nieruchomości przeznaczone pod budowę drogi stają się własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stanie się ostateczna.

Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i

realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.)

Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna.

Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej.

Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.

Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń.

Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania.

Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.

Ponadto zgodnie z art.13 ust.3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje Inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.

VI. Podsumowanie akcji informacyjnej

Przeprowadzone spotkanie informacyjne z mieszkańcami gminy Pysznica wzbudziło duże zainteresowanie. Obecni byli liczni właściciele działek, na terenie których planowana jest inwestycja, oraz mieszkańcy zainteresowani jedynie planowaną inwestycją budowy drogi ekspresowej S74.

Na wszystkie pytania i poruszone zagadnienia przedstawiciele Projektanta oraz Inwestora udzielili, w miarę możliwości, wyczerpujących odpowiedzi (Projektant, ze względu na początkowy etap prac projektowych, nie był w stanie omawiać kwestii dotyczących szczegółowych technicznych rozwiązań projektowych). Wszyscy obecni zostali poinformowani o miejscach dostępności druków wniosków, a także o możliwym terminie ich składania, tj. 14 dni od przeprowadzonego spotkania informacyjnego.

W spotkaniu wzięło udział 135 osób, wpłynęło 1228 wniosków. Największe poparcie uzyskał wariant 1 (czerwony). Władze samorządowe opowiedziały się również za wariantem 1 (czerwonym). Wśród złożonych wniosków nie było wniosków zbiorowych, jednakże wiele oddzielnie przysłanych formularzy dotyczyło tego samego zagadnienia i posiadało taką samą treść. Złożono wnioski indywidualne dotyczące dojazdu do nieruchomości, sprzeciwów przebiegu wariantów, dróg dojazdowych, zabezpieczeń akustycznych oraz ochrony

środowiska, co zostało przeanalizowane i w uzasadnionych przypadkach uwzględnione w opracowywanej dokumentacji.

Wprowadzone zmiany dotyczą wielu elementów projektowanego układu drogowego. Zmianie uległo przebieg drogi ekspresowej w wariancie 1(czerwony) i TGD (pomarańczowy), zmieniono kształt węzła „Podborek”, przyjęto wariant bez węzła „Kłyżów”, na wniosek mieszkańców zmieniono lokalizację wiaduktu drogowego, dokonano korekt przebiegu dróg dojazdowych.

Łącznie uwzględniono 36 wnioski.

Można stwierdzić, iż cel spotkania informacyjnego został osiągnięty. Mieszkańcy zapoznali się z projektem, mogli uczestniczyć w dyskusji na temat szczegółowych rozwiązań projektowych oraz zgłosić swoje uwagi i wątpliwości.

VII. Wykaz przyjętych zmian do Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego w wyniku zgłoszonych wniosków

Nr zmiany	Oznaczenie wniosku	Opis wprowadzonej zmiany
1	PYSZ.3.1, PYSZ.3.2, PYSZ.3.3, PYSZ.3.4, PYSZ.3.5, PYSZ.3.6, PYSZ.3.7, PYSZ.3.8, PYSZ.3.9, PYSZ.3.10, PYSZ.3.11, PYSZ.3.12, PYSZ.3.13, PYSZ.3.14, PYSZ.3.15, PYSZ.3.16, Wójt Gminy Pysznica	Likwidacja węzła „Kłyżów”
2	PYSZ.10, PYSZ.11, Wójt Gminy Pysznica	Zachowanie ciągłości drogi gminnej DG101205R bez konieczności wyburzania zakładu produkcyjnego
3	PYSZ.11	Korekta przebiegu drogi ekspresowej w wariancie 1 (czerwony)
4	PYSZ.11, Wójt Gminy Pysznica	Zachowanie dojazdu do oczyszczalni ścieków oraz pozostawienie terenu pod przyszłą rozbudowę.
5	PYSZ.11	Korekta skrzyżowania drogi powiatowej DP1021R z drogą ekspresową S74
6	PYSZ.7.1, PYSZ.7.2, PYSZ.7.3, PYSZ.7.4, PYSZ.7.5, PYSZ.7.6, PYSZ.7.7, PYSZ.7.8, PYSZ.7.9, PYSZ.7.10	Korekta rozwiązań projektowych węzła „Podborek”. Dodanie łącznika pomiędzy wariantem 3 i TGD
7	PYSZ.12A, PYSZ.18.1, PYSZ.18.2, PYSZ.279	Zmiana lokalizacji wiaduktu drogowego
8	PYSZ.8, PYSZ.9.1, PYSZ.9.2	Korekta przebiegu drogi ekspresowej w wariancie TGD
9	PYSZ.8; PYSZ.9.1, PYSZ.9.2	Zachowanie ciągłości drogi powiatowej DP1019R i poprowadzenie jej nad S74 wiaduktem drogowym