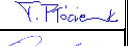
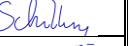
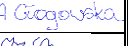


**STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO -
ŚRODOWISKOWE****TOM I III – RAPORT Z AKCJI INFORMACYJNEJ****GMINA SAMBORZEC**

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.	Ogłoszenia w prasie.....	3
2.	Ogłoszenia w Internecie	4
3.	Opis i ogłoszenie dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia	8
4.	Potwierdzenie Urzędu Gminy o udostępnieniu projektu do wglądu	11
II.	Raport ze spotkań informacyjnych.....	12
1.	Opis przebiegu działań informacyjnych i harmonogram spotkań	12
2.	Wyniki ankiet zamieszczonych w formularzu opinii	15
III.	Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków	17
a.	Mieszkańców	17
b.	Przedstawicieli władz lokalnych	73
IV.	Protokół ze spotkania informacyjnego.....	76
V.	Podsumowanie wniosków mieszkańców.....	81
1.	Sposób uwzględnienia wniosków i wybór wariantu.....	81
2.	Brak budynków, nieaktualne mapy.....	81
3.	Obawa przed przekroczeniem dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza i hałasu.....	82
4.	Odszkodowania za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję.	82
VI.	Podsumowanie akcji informacyjnej	83
VII.	Wykaz przyjętych zmian do Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego w wyniku zgłoszonych wniosków	84

I. Materiały promocyjne

1. Ogłoszenia w prasie

Ogłoszenie w gazecie „Świętokrzyskie Echo Dnia” – wtorek 30.06.2020 r

08

Wydarzenia

Echo Dnia
Wtorek, 30.06.2020

Prezydent Andrzej Duda u nas wygrał wszędzie



Świętokrzyskie

W Świętokrzyskiem ubiegający się o reelekcję Andrzej Duda zmiażdżył swoich konkurentów w pierwszej turze wyborów prezydenta Polski. Z dużą przewagą wygrał wszędzie – zarówno w miastach, jak i wsiach. Najwięcej głosów uzyskał w gminie Osiek – 80,25 procent.

W Świętokrzyskiem uprawionych do głosowania było 991 tysięcy 408 mieszkańców. Do urn poszło 610 tysięcy 725 osób. Frekwencja wyborcza wyniosła 62,09 procent, co pod tym względem plasuje region na 9 miejscu spośród 16 województw w kraju. Średnia frekwencja w Polsce to 63,97 procent. Największą mobilizację społeczną w kontekście wyborczym zanotowano w województwie mazowieckim – 67,57 procent, a najmniejszą w województwie opolskim – 56,68 procent.

Jak wygląda zestawienie 10 gmin o najwyższej frekwencji

w Świętokrzyskiem? 1. Masłów – 68,98 procent; 2. Miedziana Góra – 68,41 procent; 3. Zagnańsk – 68,18 procent; 4. Kielce – 66,67 procent; 5. Sittkowska-Nowina – 67,16 procent; 6. Górnio – 66,67 procent; 7. Kluczewsko – 66,35 procent; 8. Morawica – 65,86 procent; 9. Daleszyce – 65,69 procent; 10. Ruda Maleńska – 65,68 procent. Co ciekawe, siedem gmin leży w granicach administracyjnych powiatu kieleckiego.

Przygotowaliśmy także niechlubny ranking gmin, w których zainteresowanie udziałem w wyborach było na najniższym poziomie. 1. Opatowiec – 49,95 procent; 2. Bejsce – 50,12 procent; 3. Czarnocin – 53,21 procent; 4. Wasznów – 54,08 procent; 5. Cmielów – 54,13 procent; 6. Oleśnica – 54,13 procent; 7. Kazimierz Wielki – 54,51 procent; 8. Dwikazy – 54,61 procent; 9. Tarłów – 54,80 procent; 10. Dziadosze – 55,00 procent. Opatowiec, Bejsce, Czarnocin i Kazimierz Wielki są częścią powiatu kazimierskiego, w którym przy każdym kolejnym wyborach odnotowuje się najniższą frekwencję.

Andrzej Duda w województwie świętokrzyskim zdobył 56,02 procent głosów (343 tys.

głosów). Wynik absolutnie fenomenalny, jeśli weźmiemy pod uwagę jego rezultat z wyborów 2015 roku – 38,10 procent, a także poparcie dla Prawa i Sprawiedliwości w elekcji do Sejmu z 2019 roku – 55,18 procent. Ubiegający się o reelekcję prezydent wygrał w każdej gminie i w każdym mieście. Najwięcej wskazań otrzymał w gminie Osiek – 80,25 procent. I dalej: Iwaniska – 75,91 procent; Gnojno – 74,95 procent; Backo-wice – 74,46 procent; Falków – 74,40 procent; Łagów – 74,11 procent; Łubnice – 73,38 procent; Wasznów – 73,31 procent; Radoszyce – 72,28 procent; Mniów – 71,90 procent. W gminie Osiek w wyborach do Sejmu 2019 roku także padł rekord poparcia dla Prawa i Sprawiedliwości. Na Andrzeja Dudę najchętniej głosowali mieszkańcy gmin wiejskich i małych miast.

Wynik Rafała Trzaskowskiego ukształtował się w województwie świętokrzyskim zupełnie inaczej. Prezydent Warszawy punktował w miastach, na obszarach wiejskich praktycznie nie istniał. Polityk dostał 21,29 procent głosów (130 tysięcy 670 głosów). Procentowo nieco mniej niż Bronisław Komorowski w 2015 roku –

22,36 procent, ale o 24 tysiące więcej w liczbach bezwzględnych. Dodatkowo Rafał Trzaskowski przekonał do siebie więcej wyborców niż Koalicja Obywatelska w 2019 roku – 16,65 procent. Choć w Kielcach przegrał z Andrzejem Dudą, to właśnie w stolicy regionu uzyskał swój najlepszy indywidualny wynik – 34,60 procent. Gdzie jeszcze Rafał Trzaskowski gromadził wysokie poparcie? Sandomierz – 31,73 procent, Skarżysko-Kamienna – 31,69 procent, Starachowice – 31,05 procent, Ostrowiec Świętokrzyski – 30,60 procent, Sittkowska-Nowina – 26,69 procent, Suchedniów – 26,52 procent, Busko-Zdrój – 24,25 procent, Wąchock – 23,12 procent, Kosińskie – 23,09 procent.

Według tego samego klucza głosy gromadził Szymon Hołownia – mało na wsia, największe w miastach. Kandydat uzyskał 10,17 procent (62 tysiące 383 głosy). Najlepszy rezultat osiągnął w Suchedniowie – 13,83 procent. A dalej? Starachowice – 13,56 procent, Miedziana Góra – 13,20 procent, Kielce – 12,54 procent, Sandomierz – 12,48 procent, Masłów – 12,39 procent, Zagnańsk – 12,21 procent, Wąchock – 12,16

procent, Sittkowska-Nowina – 12,13 procent, Skarżysko-Kamienna – 12,09 procent.

Krzysztof Bosak z wynikiem 6,93 procent (42 tysiące 544 głosy) poprawił rezultat Konfederacji Wolność i Niepodległość z wyborów do Sejmu w 2019 roku – 5,95 procent. Najwięcej głosów otrzymał w Kielcach i gminach wokół Kielc. Najwyższe poparcie, Sittkowska-Nowina – 10,43 procent, Strawczyn – 10,01 procent, Bieliny – 9,67 procent, Chęciny – 9,08 procent, Piekoszów – 8,95 procent, Łączna – 8,83 procent, Górnio – 8,77 procent, Skarżysko Kościelne – 8,76 procent, Masłów – 8,69 procent, Łopuszno – 8,68 procent.

3,18 procent (19 tysięcy 494 głosy) – z takim uzyskiem w województwie, w którym Polskie Stronnictwo Ludowe jest drugą siłą polityczną, wyborczy wysiłek kończył prezes tej formacji Władysław Kosiniak-Kamysz. Nawet nie zbliżył się do wyniku partii z wyborów do Sejmu w 2019 roku – 9,88 procent. Z tej perspektywy dorobek wyborczy Adama Jarubasa, kandydata ludowców na prezydenta w 2015 roku (13 procent), można uznać za duży sukces. Gdzie najlepiej punktował Władysław Kosiniak-Kamysz? Wilczyce – 11,43 procent, Sambor-

zec – 10,39 procent, Opatowiec – 9,34 procent, Czarnocin – 9,20 procent, Wojciechów – 9,10 procent, Nowy Korczyn – 9,00 procent, Dwikazy – 8,61 procent, Opatów – 8,03 procent, Skalbierz – 7,75 procent, Zawichost – 7,52 procent.

Katalog kandydatów, którzy przeskończyli jednoprocentowy próg poparcia, zamyka Robert Biedroń – 1,75 procenta (10 tysięcy 728 głosów). Podobnie jak Kosiniak-Kamysz – finiszuje z rezultatem tragicznie słabym w odniesieniu do 9,95 procent poparcia dla Sojuszu Lewicy Demokratycznej w wyborach do Sejmu 2019 roku. Ba, nawet kandydatka Lewicy na prezydenta pięć lat temu – Magdalena Ogórek zdobyła więcej głosów w Świętokrzyskiem. W tych 10 gminach Robert Biedroń osiągnął najlepsze wyniki: Moskorzew – 2,69 procent, Korzele – 2,59 procent, Ostrowiec – 2,55 procent, Stąporków – 2,48 procent, Sandomierz – 2,42 procent, Cmielów – 2,37 procent, Starachowice – 2,27 procent, Kielce – 2,26 procent, Skarżysko-Kamienna – 2,26 procent, Górnio – 2,21 procent.

Druga tura wyborów prezydenta Polski odbędzie się 12 lipca. Wezmą w niej udział Andrzej Duda i Rafał Trzaskowski. ©

REKLAMA

OGŁOSZENIE

Investor, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie informuje, że firma Transprojekt Odrąski 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:

Lp.	Nazwa Gminy/Miasta	Data spotkania	Godzina	Miejsce spotkania	Liczba miejsc
1	Gmina Opatów	06.07.2020	11:00	Hala sportowa w Szkole Podstawowej w Opatowie, Opatów 118	60
2	Gmina Opatów	06.07.2020	16:00	Remiza OSP Gajców, Gajców 50	50
3	Gmina Lipnik	07.07.2020	17:00	Hala Sportowa w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Lipniku, Lipnik 23	80
4	Gmina Samborzec	06.07.2020	11:00	Hala sportowa przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w Samborze, Samborzec 79	120
5	Gmina Sandomierz	06.07.2020	16:00	Zamek w Sandomierzu, ul. Zamkowa 12, 27-600 Sandomierz	120

W spotkaniach będzie uczestniczył Projektant oraz przedstawiciel Inwestora GDDKiA w Rzeszowie. W czasie spotkań będzie odkonywany 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 serwerze GDDKiA Rzeszów: www.gddkia.gov.pl/g1917/Aktie-informacyjne oraz w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 48 C, pok. nr 8.

Podpisane formularze opinii dotyczące przebiegu trasy, przebiegu wariantów trasy, można będzie składać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego, pocztą na adres: Transprojekt Odrąski Sp. z o.o., Przewoźnik, Projektant w Rzeszowie, ul. Sikorskiego 25, 36-550 Rzeszów, bądź przesłać pocztą elektroniczną na adres: biuro-maslow@t.p.o.pl z dopiskiem: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”. Później do czasu po tym terminie nie będą rozpatrywane. Przesłane formularze opinii zostaną przesłane zwanym i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwości do zastosowania za wyjątków technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Z opracowanych Aktów Informacyjnych zostanie sporządzony Raport, który wraz z innymi zwanymi będzie udostępniony w sposób uwzględniający zgłoszone uwagi, wnioski i zastrzeżenia. 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 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.).
- Obowiązuje ograniczenie liczby uczestników podczas spotkania zgodnie z powyższą tabelą, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawicieli jednostek.
- Osoby chore lub osobiste przesylny o pozostaniu w domu.
- Przed wejściem na salę należy zdysponować dłonie, zanieść usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
- Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.
- Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć formę i w sposób przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane grupom oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.

„Bitwa o wozy 2020” dla Masłowa. Tu była najwyższa frekwencja

Masłów
Paweł Wępiek
wiepiek@echo dnia

W gminie Masłów była najwyższa frekwencja w pierwszej turze wyborów prezydenckich w Świętokrzyskiem. Gmina otrzymała w nagrodę wóz strażacki od Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w ramach konkursu „Bitwa o wozy 2020”.

Kilka dni przed pierwszą turą wyborów prezydenta Polski Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji ogłosiło konkurs „Bitwa o wozy 2020”.

Zasady rywalizacji były proste: w każdym województwie gmina o wielkości do 20 tysięcy mieszkańców, która zanotuje najwyższą frekwencję wyborczą podczas wyborów 28 czerwca, otrzyma średni samochód gaśniczy o wartości 800 tysięcy złotych. Pojazd zasilą floty którejs z jednostek ochotniczych straży pożarnych. W województwie świętokrzyskim najwyższą frekwencją była w gminie Masłów w powiecie kieleckim – 68,98 proc. I to właśnie tam trafił nowy wóz strażacki.

Jak mówi wójt gminy Masłów Tomasz Lato, gdy pojawiła się informacja o konkursie,

druchowie z pięciu jednostek ochotniczych mocno zaangażowali się w zachęcanie mieszkańców do udziału w wyborach. Najwyższa frekwencja w gminie padła w Woli Kopcowej i nowy wóz strażacki prawdopodobnie trafi właśnie tam.

„To jednostka prężnie działająca, z młodzieżową drużyną pożarniczą. Ma dobrze wyposażoną remizę. Druhowie angażują się w wiele akcji pomocowych, społecznych. Będzie im ten sprzęt dobrze służył” – mówi Tomasz Lato. „Ale wielkie podziękowanie należy się wszystkim mieszkańcom gminy – podkreśla. ©



Gmina Masłów za najwyższą frekwencję w wyborach otrzymała w nagrodę wóz strażacki

2. Ogłoszenia w Internecie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Kielce



INFORMACJA DROGOWA



WERSJA KONTRASTOWA



ODDZIAŁY

GDDKiA KIELCE

ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

KONTAKT

MAPA STANU
BUDOWY DRÓG

SERWIS DLA
KIEROWCÓW

ZBIÓRKA KRWI
Drogo cenna krew

SERWIS DLA
PODWYKONAWCÓW

MAPA WARUNKÓW
DROGOWYCH

Informacje	▲
Aktualności	▲
Archiwum 2019	
Archiwum 2018	
Archiwum 2017	
Archiwum 2016	
Archiwum 2015	
Archiwum 2014	
Archiwum 2013	
Archiwum 2012	
Archiwum 2011	
Archiwum 2010	
Archiwum 2009	
Archiwum 2008	
O Oddziale	►
Zamówienia publiczne	►
Uzgodnienia	►
Procedury	►
Strony internetowe kontraktów	
Zadania dofinansowane przez Unię Europejską	►
Konsultacje społeczne	
Przetargi na MOP-y	
Ogłoszenia różne	►
Dofinansowanie z WFOŚiGW	

Strona główna > Oddziały > GDDKiA Kielce > Informacje > Aktualności

Oddziały • Aktualności

Spotkania informacyjne dotyczące wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74 Opatów - Nisko

02-07-2020

Warianty przebiegu drogi ekspresowej S74 Opatów - Nisko zostaną zaprezentowane przez projektantów na spotkaniach informacyjnych w przyszłym tygodniu w czterech gminach województwa świętokrzyskiego.

Inwestor Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie informuje, że 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 Obrazów	06.07.2020	11:00	Hala sportowa w Szkole Podstawowej w Obrazowie, Obrazów 118	60
2	Gmina Opatów	06.07.2020	16:00	Remiza OSP Gajców, Gajców 50	50
3	Gmina Lipnik	07.07.2020	17:00	Hala Sportowa w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Lipniku, Lipnik 23	80
4	Gmina Samborzec	09.07.2020	11:00	Hala sportowa przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w Samborcu, Samborzec 79	120
5	Gmina Sandomierz	09.07.2020	16:00	Zamek w Sandomierzu, ul. Zamkowa 12, 27-600 Sandomierz	120

W spotkaniach będzie uczestniczył Projektant oraz przedstawiciel Inwestora 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 serwerze [GDDKiA Rzeszów – www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna](http://gddkia.rzeszow.pl) oraz w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49 C, pok. nr 8.

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.Warszawa.ul.Klobucka.25.02-699.Warszawa), 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

- 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.).
- Obowiązuje ograniczenie liczby uczestników podczas spotkania zgodnie z powyższą tabelą, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawiciela/pelnomocnika.
- Osoby chore lub osłabione prosimy o pozostanie w domu.
- Przed wejściem na salę należy zdezynfekować dłonie, zasłonić usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
- Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.
- 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.

Ogłoszenie o spotkaniach informacyjnych (, 42 KB)

Warianty S74 orientacja (PDF, 44.25 MB)



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Rzeszów



INFORMACJA DROGOWA



WERSJA KONTRASTOWA



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 Sokółów Młp. – 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 Gorzycze	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. 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, bądź przesłać pocztą elektroniczną na adres: biuro_w-wa@tgd.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.



drukuj

Deklaracja dostępności	Mapa serwisu	Media społecznościowe	Twitter	Facebook
Copyright 2015 GDDKiA				
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ul. Wronia 53, 00-674 Warszawa, Tel +48 22 375 88 88				



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

INFORMACJA DROGOWA

 **19 111**

 **PL**   **biP**

WERSJA KONTRASTOWA



 **GDDKiA**

ODDZIAŁY

GDDKiA RZESZÓW

ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

KONTAKT









**MAPA STANU
BUDOWY DROG**



**SERWIS DLA
KIEROWCÓW**



ZBIÓRKA KRWI
Drogocenna krew



**SERWIS DLA
PODIWYKONAWCÓW**



**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 Samborzec



Gmina Samborzec
Samorządowy Portal Internetowy

Zmień kontrast

Powiększ czcionkę

Wpisz szukaną treść



Dane Urzędu:

Urząd Gminy w Samborcu
Samborzec 43
27-650 Samborzec

Dane kontaktowe:

e-mail: sekretariat@samborzec.pl
tel.: 15 831 44 43



Zobacz

Aktualności

O gminie

Samorząd

Informator

Fotogaleria

Kontakt

Znajdziesz się w: Strona główna » Aktualności

Aktualności

2020-07-01

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 teren gminy Samborzec.

Spotkanie odbędzie się w dniu 09.07.2020 r. o godz. 11:00 w Hali Sportowej przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w Samborcu, Samborzec 79, 27-650 Samborzec.

Zasady bezpieczeństwa znajdą Państwo na plakacie - [wersja.pdf](#)

Szczegółowe materiały informacyjne oraz komunikaty znajdują się na stronie GDDKiA-Oddział w Rzeszowie



„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 Samborzec.

Spotkanie odbędzie się w dniu 09-07-2020 r. o godz. 11:00
w Hali sportowej przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w
Samborcu, Samborzec 79.

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 Samborzec oraz na stronie <https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

ZAPRASZAMY

Zasady bezpieczeństwa

- Ze względu na pandemię bezpieczeństwa podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i zachować dystans społeczny.
- W przypadku ograniczenia liczby uczestników podczas spotkania, które ze względu na wielkość pomieszczenia wynosi do 120 osób, dlatego zapraszamy się z przerwą o wyprzedzeniu na spotkanie uczestników.
- Osoby chore lub osłabione prosimy o pozostanie w domu.
- Przed wejściem na salę należy zdezynfekować ręce, zakasać usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
- Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wykonać testy słowne.
- Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć charakter spotkań wirtualnych. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane gminom oraz udostępnione na stronie internetowej Zarządcy Drogi.

<https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

[< Powrót do listy](#)

Klauzula informacyjna

Załatw sprawę w Urzędzie

Gospodarka odpadami

Zarządzanie kryzysowe

Plany, Programy, Strategie

Fundusze unijne i projekty dofinansowane

Transmisje obrad
sesji Rady Gminy
Samborzec



Portal
Interesanta



PION
Nieruchomości

Interaktywna
mapa



Samborzec
na linii czasu



Panorama
Gminy Samborzec



Turystyka
w Gminie Samborzec



lipiec 2020

PN	WT	ŚR	CZW	PT	SO	ND
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Dodaj wydarzenie

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 Samborzec

Zakres inwestycji na terenie gminy Samborzec

Trasa w wariantcie W1 biegnie w kierunku południowym omijając miejscowości Milczany i Górki od zachodu i dalej wzdłuż istniejącej drogi powiatowej dochodzi aż do przecięcia z DK-79 – między miejscowościami Złota i Andruszkowice. Na przecięciu dróg przewidziano lokalizację węzła. Za węzłem trasa jeszcze raz skręca w kierunku południowym a następnie, po przekroczeniu rzeki Koprzywianki, w kierunku wschodnim omijając miejscowość Zawierzbie zmierza w kierunku prostopadłym do Wisły.

W wariantcie W3 trasa omija po południowej stronie miejscowości Śmiechowice, Samborzec i Zajeziórze, a po północnej miejscowości Żuków, Szewce i Bogoria Skotnicka. Na przecięciu z drogą krajową numer 79 przewidziano lokalizację węzła.

W wariantcie W4 trasa biegnie w kierunku południowo-wschodnim do przecięcia z DK-79, gdzie zaplanowano węzeł. Za drogą krajową skręca w kierunku wschodnim i prostopadłe wchodzi do Wisły omijając po południowej stronie miejscowość Koćmierzów.

Wariant TGD przebiega w kierunku południowo-wschodnim i między miejscowościami Samborzec i Szewce przecina drogę krajową nr 79, gdzie zaproponowano lokalizację węzła. Następnie trasa powyżej miejscowości Bogoria Skotnicka przecina rzekę Wisłę.

Wariant 1A wychodzi z wariantu W1 w okolicach miejscowości Andruszkowice, a następnie skręca na południe. Odgina się i omija po południowej stronie miejscowość Ostrołęka i przechodzi prostopadłe przez Wisłę.

Wariant TGD rozpoczyna swój bieg podobnie do wariantu 1A. Następnie ostro skręca na południe i łączy się z wariantem TGD przed przejściem przez Wisłę.

Wariantowanie przebiegu drogi na terenie gminy Samborzec

Na obecnym etapie inwestycji projektowane są następujące warianty przebiegu trasy:

- **Wariant W1** – czerwony – od km 22+947 do km 28+838, o długości ok. 5,891km
 - Węzeł Samborzec na DK79 w km 25+060
- **Wariant W3** – zielony – od km 18+535 do km 26+880, o długości ok. 8,345km
 - Węzeł Samborzec na DK79 w km 22+657
- **Wariant W4** – różowy – od km 22+169 do km 27+177, o długości ok. 5,008km
 - Węzeł Samborzec na DK79 w km 24+585
- **Wariant TGD** – pomarańczowy – od km 19+250 do km 27+888, o długości ok. 8,638km
 - Węzeł Samborzec na DK79 w km 23+589
- **Wariant 1A** – oliwkowy – od km 24+711(km W1) do km 30+123, o długości ok. 5,412km
 - Węzeł Samborzec na DK79 w km 25+067
- **Wariant 4M** – błękitny – od km 25+090(km W1) do km 31+286, o długości ok. 6,169km
 - Węzeł Samborzec na DK79 w km 24+592

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 Samborzec**.

**Spotkanie odbędzie się w dniu 09-07-2020 r. o godz. 11:00
w Hali sportowej przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w
Samborcu, Samborzec 79.**

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 Samborzec 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 **120 osób**, 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:

4. Potwierdzenie Urzędu Gminy o udostępnieniu projektu do wglądu

20
2020 -11- 27
URZĄD GMINY
27-650 SAMBORZEC
województwo świętokrzyskie NIP 864-10-85-015
tel. 15 831 44 43 fax 15 831 45 11
Znak: Ig.7226.8.2020

Samborzec, dnia 24.11.2020 r.

WPLYNĘŁO DNIA
TG-WA/2020/G82
2020 -11- 27

TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o.
Pracownia Projektowa w Warszawie

TRANSPROJEKT GDAŃSKI Spółka z o.o.

Pracownia Projektowa w Warszawie

ul. Marcina Flisa 6

02-247 Warszawa

Gmina Samborzec w odpowiedzi na pismo z dnia 21.10.2020 roku, znak TGD/PWA/01.293.2019/ZD/458/2020 informuje, że przekazane przez Państwa materiały dotyczące planowanej inwestycji, której przebieg zaplanowano na terenie gminy Samborzec tj.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odc. Opatów – Nisko”, zostały udostępnione mieszkańcom naszej gminy do wglądu, na spotkaniu informacyjnym w dniu 09.07.2020 r., o którym to spotkaniu powiadomiliśmy mieszkańców poprzez informację umieszczoną na stronie internetowej, oraz tablicy ogłoszeń naszego urzędu.

Ponadto materiały te, są cały czas dostępne w budynku tut. urzędu, oraz na stronie www Urzędu Gminy w Samborcu.

Z poważaniem

WÓJT GMINY

mgr inż. Witold Surowiec

Otrzymują:

1. Adresat,
2. A/a.

27/11/2020
TJS

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 Zaleszanych, 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:

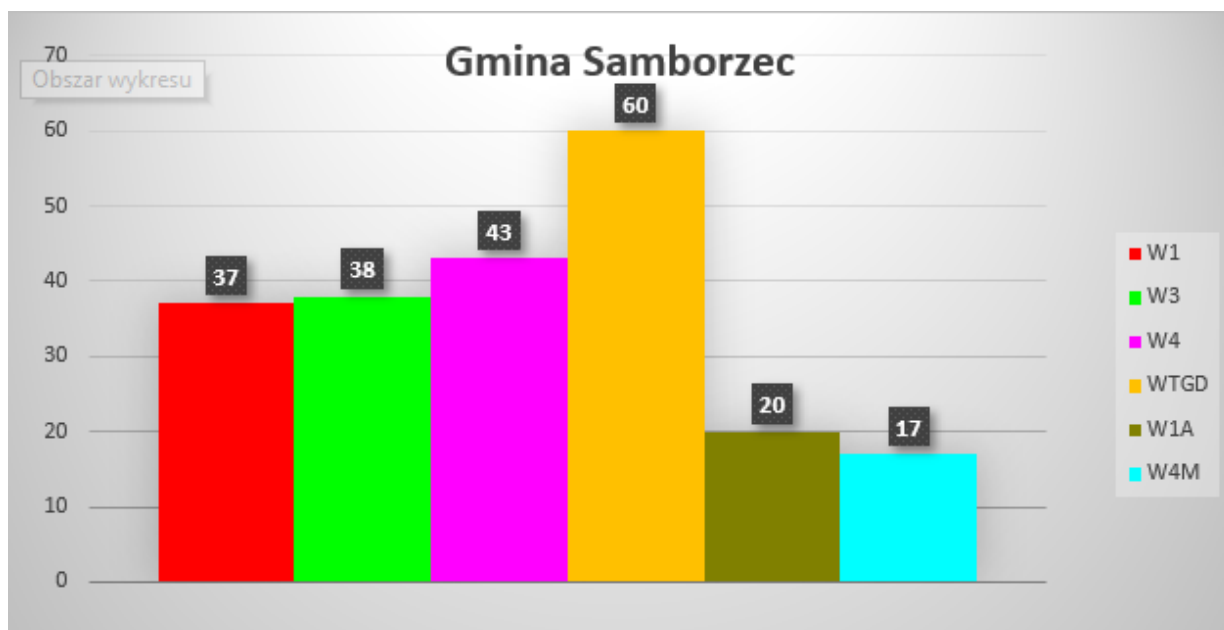
1. Prosimy czytelnie wypełnić formularz. (podanie danych osobowych i miejsca zamieszkania jest obowiązkowe)
2. W razie potrzeby można wypełnić na dwóch stronach
3. Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysyłać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: **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 Samborzec, wpłynęło 125 formularzy opinii.



III. Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków

a. Mieszkańców

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
SAM.1	Michał Tenderenda	Sprzeciw wobec wariantowi 3 (zielony), który zabiera możliwość egzystencji w działalności rolniczej i życiowej. W przedmiotowym wariantcie planuje się rozbiórkę budynku gospodarczego i pozostawienie budynku mieszkalnego w obszarze linii rozgraniczającej i linii zakresu przedsięwzięcia w obszarze dużego hałasu i zagrożeń powodziowych spowodowanych wykonaniem zbiorników na obszarze mojej działki zbiornik nr 13 i zbiornik nr 14.	W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań w celu minimalizowania liczby kolizji z zabudową mieszkaniową, jak również innymi obiektami. 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 w Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. Budowa zbiorników retencyjnych nie spowoduje zwiększenia ryzyka powodziowego. Odprowadzanie wód opadowych z powierzchni projektowanego odcinka drogi będzie zapewnione dzięki projektowanym spadkom podłużnym i poprzecznym pasów drogowych, skąd trafiać będą bezpośrednio do rowów drogowych (spływem powierzchniowym) lub do ścieków przykrawędziowych i wpustów drogowych, a następnie odprowadzane będą odpowiednim systemem (kanalizacją deszczową oraz rowami przydrożnymi: otwartymi, nieszczelnymi, szczelnymi, krytymi) do zbiorników retencyjnych zlokalizowanych w pasie drogowym. Ze zbiorników tych w ograniczonych ilościach wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do odbiorników. Przed wprowadzaniem do odbiorników wody opadowe w razie konieczności, będą podczyszczane w projektowanych urządzeniach podczyszczających do parametrów określonych obowiązującymi przepisami prawa. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
SAM.2.1	Wniosek zbiorowy mieszkańców wsi Zajeziórze (63 podpisy)	Sprzeciw wobec wariantowi TGD (pomarańczowy) i W3 (zielony). Sugestia o wybranie wariantu, na którym najmniej utraci środowisko i społeczność.	Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STES jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko. 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 w Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			technicznych. 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 przejazdy drogowe. Wzdłuż projektowanych jezdni poprzecznych do drogi ekspresowej w razie konieczności w rejonach silnie zurbanizowanych na dalszych etapach projektowych zostaną zaprojektowane ciągi piesze lub pieszo-rowerowe co pozwoli na sprawna komunikację po obu stronach trasy. 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 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 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. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści 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 raporcie oddziaływania na środowisko.
SAM.2.2	Wniosek zbiorowy - Społeczny Komitet Mieszkańców gminy Samborzec (8 podpisów)	Apelacja o przeprowadzenie inwestycji poza obszarem gminy Samborzec, w przypadku braku takiej możliwości, prośba o wybór wariantu z uwzględnieniem kwestii: - społecznych, - gospodarczych i technicznych, - kwestii środowiskowych.	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 Samborzec. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. 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.
SAM.3	Stowarzyszenie wędkarzy Amur	Planowane warianty W3 i WTGD oraz W4M nieodwracalnie zniszczą ekosystem występujący w obszarze gminy Samborzec. Planowana trasa przecina Jezioro Bogoryjskie, siedlisko wielu gatunków ptaków pod ochroną oraz rzadko spotykanych roślin. Miejsce to jest oazą spokoju	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 w oparciu o wyniki inwentaryzacji przyrodniczej na etapie oceny oddziaływania na środowisko. Wskazane zostaną w niej

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		dla zamieszkujących tam zwierząt jak również dla mieszkańców.	szlaki migracyjne zwierząt i w odpowiednich miejscach zaprojektowane przejścia dla zwierząt. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróźnicowanie 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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>. 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 DUS 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.
SAM.4	Artur Maciąg	Sprzeciw wobec wariantowi W3 (zielony) i TGD (pomarańczowy) ze względu na: - degradację Puszczy Sandomierskiej, - zniszczenie flory i fauny Jeziora Bogoryjskiego,	Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		- zniszczenie siedlisk ptaków w dorzeczach Koprzywianki i Wisły, - aspekty ekonomiczne dla sadownictwa, - zwiększenie ryzyka powodzi, - aspekt społeczny, podział gminy. Najkorzystniejszy wariant to W4, ze względu na: - możliwość stworzenia obwodnicy Sandomierza, przenosząc ruch samochodowy i tranzytowy z centrum miasta, - wzrost znaczenia Sandomierza, - rozwój turystyki w Sandomierzu - skomunikowanie Sandomierza z centralną Polską i innymi miastami, - rozwój ekonomiczny Sandomierza.	przemieszczania się zwierząt. Inwentaryzacja przyrodnicza powoli dobiega końca, a po jej zakończeniu określone zostaną lokalizacje przejść dla zwierząt. Lokalizacja przejść dla zwierząt zostanie ustalona w oparciu o wyniki inwentaryzacji przyrodniczej na etapie oceny oddziaływania na środowisko. Wskazane zostaną w niej szlaki migracyjne zwierząt i w odpowiednich miejscach zaprojektowane przejścia dla zwierząt. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróźnicowanie 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. 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. Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych Rada Ministrów określa w drodze rozporządzenia, sieć dróg ekspresowych, mając na uwadze potrzeby społeczne i gospodarcze kraju w zakresie rozwoju infrastruktury. Zadaniem dróg krajowych, w tym drogi S74 Opatów-Nisko jest przeniesienie ruchu tranzytowego, w danym przypadku z centralnej Polski w kierunku południowo-wschodnim, a nie tworzenie drogi o charakterze obwodowym. W Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. 2019 poz. 1819) określono kierunkowy przebieg drogi S74 jako S12 (Sulejów)–Kielce-Opatów-Tarnobrzeg-Stalowa Wola-S19(Nisko). Powyższe pokazuje, że droga ma charakter ogólnopolski i na korzyści z jej budowy należy spojrzeć globalnie, a nie wyłącznie z perspektywy jednego miasta. Jednocześnie należy zaznaczyć, że na danym etapie STEŚ wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. Wybór wariantu przez Zamawiającego zostanie poprzedzony analizą wielokryterialną. 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 treści wniosku
			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. 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 DUS 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.
SAM.5	Józef Tomczyk	Sprzeciw wobec przebiegu drogi S74 przez miejscowość Ostrołęka w wariantcie W1A. Wariant ten jest w kolizji z rosnącym tam Pomnikiem Przyrody i ok. 200-letnimi drzewami. Znajdujący się na działce o nr. 171/1 dąb jest ujęty w rejestrze RDOŚ pod	Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. 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. Dodatkowo w miejscu kolizji ze szlakiem rowerowym Green Velo zaprojektowane zostanie rozwiązanie pozwalające na zachowanie integralności układu komunikacyjnego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		nr 610 jako Pomnik Przyrody. Dodatkowo droga ekspresowa będzie przecinała trasę Green_Velo Sandomierz-Ujazd, która cieszy się dużą popularnością.	<i>Mając na uwadze powyższe, wniosek został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.6	Zdzisława Furtak	Sprzeciw wobec przebiegu drogi S74 przez działki wnioskodawcy, ze względu na to, że stanowią jedyne źródło dochodu. Działki od nr. 201 do nr. 249 są siedliskiem i lęgowiskiem wielu chronionych gatunków ptaków.	Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko. 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. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			przemieszczania się zwierząt. Inwentaryzacja przyrodnicza powoli dobiega końca, a po jej zakończeniu określone zostaną lokalizacje przejść dla zwierząt. Lokalizacja przejść dla zwierząt zostanie ustalona w oparciu o wyniki inwentaryzacji przyrodniczej na etapie oceny oddziaływania na środowisko. Wskazane zostaną w niej szlaki migracyjne zwierząt i w odpowiednich miejscach zaprojektowane przejścia dla zwierząt. Za nieruchomości przeznaczone pod budowę drogi dotychczasowym właścicielom i użytkownikom wieczystym przysługuje odszkodowanie ustalane jest przez Wojewodę na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, opracowywanego po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. 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.
SAM.7.4 SAM.7.5 SAM.7.10 SAM.7.8 SAM.7.12 SAM.7.13 SAM.7.14	Grażyna Sedrowicz Grzegorz Pilot Marcin Tomala Marek Zelich Rafał Biało Renata Karasińska Waldemar Trojanowski	Sprzeciw wobec przebiegu drogi ekspresowej S74 w gminie Samborzec, ze względu na podzielenie wsi oraz na wysoką klasę ziemi I i II	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 Samborzec. 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. W 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 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 z gmin. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. elem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. 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. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści 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 Raporcie oddziaływania na środowisko.
SAM.7.1 SAM.7.9 SAM.7.15	Agata Rugała Magdalena Rugała Wojciech Rugała	Sprzeciw wobec prowadzenia drogi ekspresowej przez miejscowość Zajeziórce. Droga S74 zniszczy naturalne środowisko wodne, zwiększy hałas i utrudni dojazd do pól.	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 Samborzec. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 DŚU. 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. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróźnicowanie 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 treści wniosku
			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 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 drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			(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 DUS 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.
SAM.7,7 SAM.7.2 SAM.7.11	Irena Zasuwa Dariusz Machała Mariola Korona	Sprzeciw wobec prowadzenia drogi ekspresowej przez miejscowość Ostrołęka. Przebiega ona przez centrum wsi w pobliżu sklepów, placu zabaw, boiska sportowego. Niszczy pomniki przyrody.	Jednym z głównych celów przygotowania STES jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko. 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. Skorygowano trasę drogi ekspresowej S74, aby ominąć kolizję z pomnikami przyrody. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. 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>. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.7.3	Ewelina Słowik	Sprzeciw wobec prowadzeniu trasy przez działkę wnioskodawcy. Na	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 Samborzec. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		części działki pobudowany został dom o dużej wartości, natomiast na drugiej części zawarto umowę kupna-sprzedaży.	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 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 STeS 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 DŚU. 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,

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
SAM.7.6	Helena i Kazimierz Markiewicz	Sprzeciw wobec prowadzenia trasy w wariantach 3 i TGD. Warianty 3 przechodzi przez naszą działkę, na której prowadzimy agroturystykę oraz produkcję sadowniczą. Wariant TGD koliduje z połową działki wraz z budynkami gospodarczymi.	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 Samborzec. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
SAM.8	Sylwester Kiwański Sylwia Rewera Jacek Lipiec	Wniosek o udostępnienie map działek położonych w miejscowości Andruszkowice gmina Samborzec oraz o możliwość rozbudowania drogi na terenach, gdzie nie ma gospodarstw domowych i ogrodniczych.	Materiały prezentowane podczas akcji informacyjnej zostały udostępnione w siedzibach gmin oraz na stronach internetowych gmin oraz GDDKiA w wysokiej rozdzielczości. Informacje o dostępności materiałów ogłoszono na spotkaniach, w prasie oraz na plakatach wywieszonych na tablicach ogłoszeń w gminach. Z przeprowadzonej Akcji Informacyjnej zostanie sporządzony Raport, który między innymi zawierał będzie zmiany wprowadzone do dokumentacji projektowej w wyniku zgłoszonych uwag. Raport zostanie podany do wiadomości publicznej. 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 w Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. Projektant dąży do jak najmniejszej liczby rozbiórki, natomiast przy budowie drogi ekspresowej w terenie zurbanizowanym niemożliwe jest całkowite wyeliminowanie kolizji z budynkami. Zmiana przebiegu geometrii trasy w jednej lokalizacji spowoduje kolizję z nieruchomościami położonymi w dalszym otoczeniu. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
SAM.10	Agnieszka Biernat	Wariant W4 przecina działki wnioskodawcy, znacznie wydłużając dojazd do drugiej części. Dodatkowo projektowane zbiorniki wodne zagrażają bezpieczeństwu.	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 treści wniosku
			Budowa zbiorników retencyjnych nie spowoduje zwiększenia ryzyka powodziowego. Odprowadzanie wód opadowych z powierzchni projektowanego odcinka drogi będzie zapewnione dzięki projektowanym spadkom podłużnym i poprzecznym pasów drogowych, skąd trafiać będą bezpośrednio do rowów drogowych (spływem powierzchniowym) lub do ścieków przykrawędziowych i wpustów drogowych, a następnie odprowadzane będą odpowiednim systemem (kanalizacją deszczową oraz rowami przydrożnymi: otwartymi, nieszczelnymi, szczelnymi, krytymi) do zbiorników retencyjnych zlokalizowanych w pasie drogowym. Ze zbiorników tych w ograniczonych ilościach wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do odbiorników. Przed wprowadzaniem do odbiorników wody opadowe w razie konieczności, będą podczyszczane w projektowanych urządzeniach podczyszczających do parametrów określonych obowiązującymi przepisami prawa. Dojazd do podzielonych działek został zapewniony poprzez drogi dojazdowe. Odcinek jaki musi pokonać wnioskodawca, aby dojechać do drugiej części działki wynosi ok. 3km. <i>W związku z powyższym zaprojektowany zostanie dodatkowy przejazd gospodarczy umożliwiający przejazd na drugą stronę trasy głównej. Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 2.</i>
SAM.11	Aldona Ziemkowska	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu W1A. Przechodzi on przez centrum miejscowości Ostrołęka dzieląc ją na dwie części., Trasa przebiega przez obszar, na którym rosną pomniki przyrody. Spowoduje wzrost zanieczyszczeń środowiska i hałas.	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści 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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM. 12	Andrzej Obrębski	Wariant 3 i wariant TGD przecina działki wnioskodawcy uniemożliwiając mu dojazd do pozostałej części nieruchomości, a co za tym idzie brak możliwości użytkowania rolniczego.	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. 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 nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej. Wzdłuż projektowanych jezdni poprzecznych do drogi ekspresowej w razie konieczności w rejonach silnie zurbanizowanych na dalszych etapach projektowych zostaną zaprojektowane ciągi piesze lub pieszo-rowerowe co pozwoli na sprawna komunikację po obu stronach trasy.
SAM.18	Antoni Drabowicz	We wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegu	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		wariantu W1A. Wariant przecina zabudowaną działkę wnioskodawcy. Ponadto niszczy historyczną miejscowość Ostrołękę, przebiega w pobliżu pomników przyrody i koliduje ze ścieżką rowerową. Przebiega w obszarze występowania ptaków będących pod ścisłą ochroną	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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. 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. Wzdłuż projektowanych jezdni poprzecznych do drogi ekspresowej w razie konieczności w rejonach silnie zurbanizowanych na dalszych etapach projektowych zostaną zaprojektowane ciągi piesze lub pieszo-rowerowe co pozwoli na sprawna komunikację po obu stronach trasy. 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 nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej. 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. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 DUS 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.
SAM.20	Barbara Bandura	We wniosku zawarto prośbę o zmianę przebiegu trasy. Obszar Zajeziorza jest terenem, gdzie występują jeziora i zdrowe powietrze, ptaki mogą się rozmnażać.	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. 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 mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. Korekta w jednym miejscu może powodować zmiany na długości kilku kilometrów. Ominięcie miejscowości Zajeziorze wpłynie również na przebieg drogi po drugiej stronie Wisły w okolicach Tarnobrzega. Spowoduje to zwiększenie liczby kolizji z zabudową. Warto również zaznaczyć, że w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. 2019 poz. 1819) określono kierunkowy przebieg drogi S74 jako

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			S12 (Sulejów)–Kielce-Opatów-Tarnobrzeg-Stalowa Wola-S19(Nisko). W związku z powyższym droga ekspresowa musi przebiegać w pobliżu miasta Tarnobrzeg. 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 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 DUS 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. <i>W związku z powyższym wniosek nie został uwzględniony.</i>
SAM.23	Bożena Ziemkowska	Wariant W1A jest najmniej korzystny dla wnioskodawcy. Przechodzi przez centrum miejscowości Ostrołęka dzieląc ją na pół. Przebiega w obszarze występowania pomników przyrody, spowoduje zanieczyszczenia środowiska i hałas.	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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. 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 nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej. Wzdłuż projektowanych jezdni poprzecznych do drogi ekspresowej w razie konieczności w rejonach silnie zurbanizowanych na dalszych etapach projektowych zostaną zaprojektowane ciągi piesze lub pieszo-rowerowe co pozwoli na sprawna komunikację po obu stronach trasy. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 DUS 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.
SAM.24	Dorota Langer Firma WIALAN	Warianty W3 i WTGD zakładają rozbiórkę budynków handlowo-usługowych, które były modernizowane oraz zakładają rozbiórkę stacji benzynowej na sąsiedniej działce. Wszystkie warianty zakładają dewastację gospodarstw rolnych w regionie co negatywnie odbija się na sytuacji w gminie	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. Kolizja z nieruchomością wnioskodawcy oraz ze stacją benzynową występuje jedynie w jednym z wariantów węzła Samborzec, zarówno w wariantach W3 i WTGD. Rozwiązanie geometryczne węzła zostanie skorygowane w celu uniknięcia kolizji z ww. zabudowaniami.
SAM.25	Elżbieta Wartoń	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu W1A. Przechodzi on przez centrum miejscowości Ostrołęka dzieląc ją na dwie części., Trasa przebiega przez obszar największego	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 treści wniosku
		zaludnienia, gdzie znajduje się boisko sportowe, dom ludowy. Ponadto w obrębie występują pomniki przyrody oraz trasa rowerowa Green Velo.	środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. 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. 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 DUS 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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.26	Elżbieta Lipiec	We wniosku zawarto sprzeciw wobec budowie drogi S74. Spowoduje ona	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		podzielenie miejscowości na pół i utrudni dojazd do pól, sadów, a także gminy i ośrodka zdrowia. Droga będzie przebiegała blisko nieruchomości przez co narazi mieszkańców na hałas.	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. 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 nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej oraz ośrodka zdrowia czy urzędu gminy. 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 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 Raplocie 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.
SAM.34	Igor Śledziński	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu 4M,	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		który niszczy integralność międzyrzecza Wisły i Koprzywianki. Wariant przechodzi przez obszar wodno-błotny, atrakcyjny dla różnego gatunku zwierząt, w tym ptaków.	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 DUS 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.
SAM.36	Joanna Olechowska	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W1, W4, W1A i W4M, które rozdzielają naszą miejscowość i przebiegają przez obszary Natura 2000. Są usytuowane zbyt blisko	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 treści wniosku
		ujścia rzeki Koprzywianki do Wisły. Przebiegają przez bardzo duże skupiska domów, blisko szkoły.	środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. 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 DUS 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.
SAM.43	Krzysztof Lipiec	We wniosku zawarto prośbę o zmianę przebiegu drogi S74 przebiegająca przez Zajeziórze, ponieważ w okolicy znajduje się dużo zbiorników wodnych, co niekorzystnie wpłynie na	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 treści wniosku
		środowisko. Hałas będzie utrudniał życie mieszkańcom.	środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. 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 mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. Korekta w jednym miejscu może powodować zmiany na długości kilku kilometrów. Ominięcie miejscowości Zajeziórza wpłynie również na przebieg drogi po drugiej stronie Wisły w okolicach Tarnobrzega. Spowoduje to zwiększenie liczby kolizji z zabudową. Warto również zaznaczyć, że w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. 2019 poz. 1819) określono kierunkowy przebieg drogi S74 jako S12 (Sulejów)–Kielce-Opatów-Tarnobrzeg-Stalowa Wola-S19(Nisko). W związku z powyższym droga ekspresowa musi przebiegać w pobliżu miasta Tarnobrzeg. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 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 DUS 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. <i>W związku z powyższym wniosek nie został uwzględniony.</i>

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
SAM.46	Leszek Nowak	We wniosku zawarto sprzeciw wobec prowadzenia trasy na gruntach 1 i 2 klasy. Dodatkowo droga przechodzi przez zagłębienie sadowniczą co będzie miało duży wpływ na jakość produkcji. Wniosek o przesunięcie drogi o ok. 10km na tereny gminy Klimontów, gdzie występują ziemie V i VI klasy i jest pas byłej kolejki wąskotorowej.	W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), na etapie, którego rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Samborzec. Wszystkie warianty w 13 gminach zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 do 15.10.2010 r. akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został udostępniony do informacji publicznej, przekazany urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA. 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 (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W 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. W trakcie procesu wyznaczania korytarza wariantu TGD analizowano dokumentację poprzedniego etapu i tym samym postanowiono o przeprowadzeniu wariantu przez teren gminy Samborzec nie wkraczając na tereny gmin, które na etapie Studium Korytarzowego nie uczestniczyły w procesie projektowym. Podczas spotkań informacyjnych, które odbyły się 10 lat temu, lokalna społeczność została zapoznana i poinformowana o planowanych przebiegach wariantów przez gminę Samborzec, a żaden z siedmiu rozpatrywanych wariantów nie przebiegał przez teren gminy Klimontów. Mieszkańcy gminy Samborzec są świadomi planowanego przebiegu drogi ekspresowej przez teren gminy, co pozwoliło wskazać przez nich podczas akcji informacyjnej preferowany społecznie wariant przebiegu w tej gminie. Wnioskodawca wspomina o nieistniejącej od 30 lat kolejce wąskotorowej cukrowi Włostów. Przebieg jej znajdował się w gminach Lipnik, Klimontów, Samborzec oraz Koprzywnica.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Analizując archiwalną dokumentację określono przebieg nieistniejącej linii kolejowej biegnącej od cukrowni Włostów wzdłuż drogi krajowej nr 9, następnie skręcającej wzdłuż drogi wewnętrznej nr 448, a dalej śladem drogi gminnej DG337033T, aż do przecięcia z drogą krajową nr 9 w miejscowości Kurów. Następnie ślad kolejki prowadził wzdłuż lokalnej drogi (bez numeru) pomiędzy miejscowością Kozia Górka i Sternalice, a dalej wzdłuż miejscowości Wilkowice, Ossolin i przez Węgrce Szlacheckie. Zaznaczyć należy, że mimo iż ślad kolejki na tym odcinku przebiega przez obszary rolnicze i sadownicze to w bliskim sąsiedztwie zlokalizowane są liczne kapliczki i figury o znaczeniu religijnym m.in.: kapliczka w Sternalicach, figurka w Wilkowicach, Kaplica Betlejemka w Wilkowicach i Pomnik ku pamięci Juli Karskiej na wysokości miejscowości Ossolin. Trasa kolejki przebiegała przez miejscowość Węgrce Szlacheckie, co w przypadku drogi ekspresowej skutkowałoby wyburzeniem większości zabudowy mieszkalnej. Kontynuacja przebiegu kolejki wąskotorowej odbywała się dalej przez grunt rolne, bez sąsiedztwa zabudowy, aż do drogi wojewódzkiej DW758. Wzdłuż tej drogi ślad kolejki prowadził do miejscowości Koprzywnica. Wnioskodawca poinformował, że zachowany pozostał pas szerokości ok. 10 m którym mogłaby być poprowadzona droga ekspresowa. Wskazać należy, że uśredniona szerokość pasa drogowego dla drogi ekspresowej wynosi ok. 100 m w zależności od usytuowania wysokościowego drogi (wykop, nasyp) oraz wystąpienia konieczności zaprojektowania dróg dojazdowych zapewniających dojazd do działek, które na skutek przebiegu drogi ekspresowej utraciły dostępności do drogi publicznej. Odpowiadając na Państwa wniosek, należy wskazać, że gmina Klimontów podobnie jak gmina Samborzec ma charakter głównie rolniczo – sadowniczy i również występują tam dobrej jakości gleby. Na kolejnym etapie wyniki konsultacji i preferencje mieszkańców zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego, której celem jest porównanie i ocena rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów m.in. technicznych, środowiskowych, funkcjonalno-ruchowych, ekonomicznych i społecznych. 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 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. 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 DUS 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. <i>Mając na uwadze powyższe uwarunkowania wniosek o zmianę przebiegu wariantu na propozycję przebiegu przez obszar gminy Klimontów nie został uwzględniony.</i>
SAM.67	Łukasz Sowiński	We wniosku zawarto sprzeciw wobec prowadzenia trasy S74 przez miejscowość Ostrołęka, który przecina centrum wsi, niszczy pomniki przyrody. Projektowana droga	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 treści wniosku
		przebiegałaby blisko domu ludowego, sklepu, placu zabaw i boiska.	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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.47	Marcin Ratajczak	We wniosku zawarto prośbę o przeprojektowanie przejścia drogi powiatowej 0803T pod trasą S74, w przypadku wyboru wariantu W1, aby nie ingerować w nieruchomość i zabudowania wnioskodawcy.	Droga powiatowa nr 0803T zostanie przebudowana w zakresie pasa drogowego i nie będzie ingerowała w zabudowania na działce wnioskodawcy. Droga dojazdowa zapewniająca dojazd do zbiornika również nie koliduje z budynkami mieszkalnymi.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
SAM.50	Mariusz Kiliański	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu W1A, który przebiega przez sam środek miejscowości Ostrołęka, gdzie znajduje się miejsce rekreacyjne mieszkańców. Ponadto znajdują się tam pomniki przyrody oraz trasa rowerowa Green Velo.	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. 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. 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 DUS będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.52	Michał Mroczek	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu W1A, który przebiega przez sam środek miejscowości Ostrołęka, gdzie znajduje się miejsce rekreacyjne mieszkańców. Ponadto znajdują się tam pomniki przyrody oraz trasa rowerowa Green Velo.	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. 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. 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,

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 1.</i>
SAM.53	Mirosław Paruch	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W1A, który przechodzi przez miejscowość Ostrołęka, przecina działkę wnioskodawcy, niszczy pomniki przyrody. Przebiega blisko domu ludowego, sklepu, placu zabaw i boiska.	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. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.55	Paweł Cichoń	We wniosku zawarto preferencje odnośnie wyboru wariantu W1, który najmniej ingeruje w środowisko. W pozostałych wariantach przeszkoda są zabytkowe dęby w miejscowości Ostrołęka i naturalne jezioro z siedliskiem ptaków w miejscowości Zajeziórze.	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.56 SAM.63	Robert Barka Wojciech Barka	We wniosku zawarto preferencje odnośnie wyboru wariantu WTGD i W3, które są najbardziej realne do budowy drogi S74. Pozostałe warianty przebiegają zbyt blisko ujścia rzeki Koprzywianki do Wisły, przez teren narażony na podtopienia.	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. Warianty W1, W4, W1A i W4M znajdują się w odległości ok. 2,5km od ujścia rzeki Koprzywianki do Wisły. 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.
SAM.57 SAM.59	Stanisław Tomczyk Tadeusz Tomczyk	We wniosku zawarto sprzeciw wobec prowadzenia wariantu przez miejscowość Ostrołęka. Projektowany wariant W1A przebiega przez działkę wnioskodawców niszcząc dorobek życia. Dodatkowo na działce znajdują się pomniki przyrody.	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. 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 treści wniosku
			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 decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 DUS 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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.61	Urszula Akuszevska	We wniosku określono wariant 3 jako najlepszy oraz wariant W1A jako najmniej preferowany, ponieważ dzieli miejscowość Ostrołęka na poł oraz niszczy przyrodę. Na tym obszarze występują dobre klasy ziem.	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. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
SAM.111	Katarzyna Batko	Wniosek o dokonanie korekty, aby uchronić 200-letnie dęby (pomniki przyrody)	Przebieg wariantu W1A został zmieniony w celu uniknięcia kolizji z Pomnikiem przyrody. <i>Mając na uwadze powyższe, wniosek o zmianę przebiegu został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjny pod nr 1.</i>
SAM.9 SAM.13 SAM.14 SAM.15 SAM.16 SAM.17 SAM.19 SAM.21 SAM.22 SAM.27 SAM.28 SAM.29 SAM.30 SAM.31 SAM.32 SAM.33 SAM.35	Adam Sendrowicz Andrzej Sendrowicz Andrzej Olechowski Anna Cichoń Anna i Jan Wiatrakowie Anna Sobolewska Arkadiusz Gawroński Barbara Józefczak Bartłomiej Szeląg	We wniosku zawarto preferencje odnośnie wyboru wariantu trasy S74 oraz zawarto komentarz.	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 treści wniosku
SAM.37 SAM.38 SAM.39 SAM.40 SAM.41 SAM.42 SAM.44 SAM.45 SAM.48 SAM.51 SAM.54 SAM.58 SAM.60 SAM.62 SAM.64 SAM.65 SAM.66	Ewa Dziuba Ewelina Cichoń Ewelina Proszątek Ewelina Sendrowicz Grażyna Lewandowska Grzegorz Słowik Halina Baska Jacek Krakowiak Joanna Łukowska Jolanta Dudek Jowita Wąsik Józefa Radzimowska Justyna Mucha Krzysztof Gotfryd Krzysztof Radzimowski Leszek Maciejczyk Marcin Sendrowicz Marta Ponikowska Monika Ziemnicka Stanisław i Izabela Witkowscy		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Tomasz Kiliański Waldemar Kopciół Zofia Rewera Łukasz Rewera Łukasz Sendrowicz		
SAM.68 SAM.69 SAM.70 SAM.71 SAM.72 SAM.73 SAM.74 SAM.75 SAM.76 SAM.77 SAM.78 SAM.79 SAM.80 SAM.81 SAM.82 SAM.83 SAM.84 SAM.85 SAM.86 SAM.87 SAM.88 SAM.89 SAM.90 SAM.91 SAM.92 SAM.93 SAM.94	Adam Jarosz Anna Dudek Anna Juda Anna Kędziewska Artur Maciąg Dominik Skrzypczyński Elżbieta Florkiewicz Ewa Marzec Grażyna Maciąg Henryka Lipiec Iga Marzec Irena Ferkunko Jacek Zasuwa Janusz Obrębski Karina Marzec-Adamczyk Karolina Bogdańska Katarzyna Marzec Krystyna Sikora Krzysztof Marzec	We wniosku wyrażono preferencję wobec wariantu zaznaczając odpowiednią pozycję w ankiecie. Nie zawarto komentarza.	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. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
SAM.95 SAM.96 SAM.97 SAM.98 SAM.99 SAM.100 SAM.101 SAM.102 SAM.103 SAM.104 SAM.105 SAM.106 SAM.107 SAM.108 SAM.109 SAM.110	Krzysztof Sowiński Leszek Wilk Maciej Sindak Magdalena Chmura Marcin Statuch Marcin Tomala Marek Marzec Mariusz Adamczyk Mariusz Sikora Michał Elio Monika Sowińska Paweł Konios Piotr Boczek Przemysław Heciak Rafał Wódz Stanisław Mazur Teresa Cichoń Tomasz Marzec Wacław Lipiec Wiesław Grębowiec Włodzimierz Sendrowicz Zbigniew Flis Zofia Winiarska Łukasz Sekul		

b. Przedstawiciele władz lokalnych

Lp.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Gmina Samborzec	Sprzeciw wobec poprowadzenia drogi ekspresowej S74 przez teren gminy Samborzec. Wybór właściwego wariantu powinien uwzględniać następujące kwestie: - społeczne; - środowiskowe; - ekonomiczne; - zagrożenia klęską żywiołową powodzi;	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 Samborzec. 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) 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 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

Lp.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko 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

Lp.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści 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>.

IV. Protokół ze spotkania informacyjnego

W dniu 09.07.2020 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 przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w miejscowości Samborzec, o godz. 11:00.

Wzięło w nim udział 86 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

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

1. Dariusza Kobosza
2. Mateusza Sycza

Przy udziale przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach reprezentowanych przez:

1. Martę Bandrowską
2. Justynę Kulińską

Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:

1. Zastępca Wójta Gminy Samborzec Ewa Drzazga

Porządek i przebieg spotkania

1) Pytanie zadała mieszkanka gminy Samborzec:

W jakiej odległości mogą być przejazdy nad/pod drogą ekspresową?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Nie ma określonej minimalnej lub maksymalnej odległości pomiędzy przejazdami. W przypadku, gdy w niedalekiej odległości trasa ekspresowa przecina kilka dróg, wybiera się jedną, w ciągu której projektuje się przejazd. Pozostałe drogi zostają podłączone do wspólnego układu komunikacyjnego umożliwiającego przejazd nad drogą ekspresową.

2) Pytanie zadała mieszkanka gminy Samborzec:

Co w sytuacji, gdy na danej nieruchomości przewidziana jest do zajęcia tylko część budynków, a część pozostaje nienaruszona?

Czy przebieg trasy podlega jeszcze korektom i może ulec zmianie w związku z kolizją z Pomnikiem Przyrody? Jak wygląda ochrona zabytków?

Jak rozwiązane zostaną przebiegi tras rowerowych?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Budynki, które nie znajdują się w liniach rozgraniczających inwestycji nie zostaną wyburzone. Inwestor może wykupić tylko tyle ile przeznaczone jest pod pas drogowy. W przypadku gdy właściciel wykaże, że nie może użytkować pozostałej części działki i złoży odpowiedni wniosek, Inwestor może wykupić resztę działki wraz z budynkami.

Zespół przyrodniczy analizuje przebiegi trasy i identyfikuje elementy podlegające ochronie środowiska. Na danym etapie, jeżeli istnieje techniczna możliwość dokonania korekty trasy, takie zmiany mogą być wprowadzone.

Jeżeli w stanie istniejącym występuje trasa rowerowa, której ślad zostaje przecięty przez drogę ekspresową, projektuje się jej przedłużenie w celu zachowania ciągłości.

3) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Co w przypadku otrzymania pozwolenia na budowę na działce, przez którą przechodzi jeden z wariantów?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Obecnie nie ma przepisów, które zabraniałyby wydawania pozwolenia na budowę na działce, która jest w kolizji z planowaną S74. Dodatkowo na tym etapie wszystkie warianty przebiegu trasy są jednakowo prawdopodobne. Decyzja środowiskowa, która zostanie wydana na wybrany wariant, również nie będzie zabraniała wydawania pozwolenia na budowę. Zwracamy się dlatego do samorządów, aby po wydaniu decyzji środowiskowej informowały interesantów, że działka, na której planują budowę może w przyszłości zostać przejęta pod budowę drogi ekspresowej.

4) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Na mojej działce znajduje się dąb, który został zakwalifikowany jako Pomnik Przyrody. Obecnie trasa przebiegu wariantu W1A jest w kolizji z tym drzewem. Czy istnieje możliwość dokonania korekty trasy lub przeniesienia Pomnika w inne miejsce?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Podczas kreślenia osi trasy nie wszystkie elementy podlegające ochronie środowiska są zinwentaryzowane. Jeżeli istnieje techniczna możliwość korekty trasy na danym etapie można jeszcze tego dokonać. Projektant przeanalizuje przebieg we wskazanej lokalizacji i w miarę możliwości dokona korekty. Natomiast gdyby korekta nie była możliwa, w analizie wielokryterialnej wariant 1A otrzymałby najniższą ocenę w kryterium środowiskowym.

5) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Jaka jest szerokość pasa do wykupu?

Czy istnieje możliwość przesunięcia wariantu 4 w km 22+000-24+000 do granic sołectwa?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Szerokość pasa drogowego w zależności usytuowania drogi będzie wyniosła około 100-150 m.

Przesunięcie wariantu jest możliwe, ale ze względu na wysoką klasę drogi zmiana w jednym miejscu wywołuje zmianę na odcinku kilku kilometrów.

6) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Wariant 4 przecina 4 moje działki, jak zostanie rozwiązany dojazd do moich działek?

Czy podczas budowy będzie zapewniony dojazd do naszych działek?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Przejazd zostanie zapewniony przez przejazd w ciągu drogi gminnej, a następnie drogami dojazdowymi do danych działek.

W trakcie realizacji Wykonawca zapewni dojazd do działek, oczywiście będą występowały utrudnienia, ale komunikacja powinna być zapewniona.

7) Pytanie zadała mieszkanka gminy Samborzec:

Czy budynki w okolicy węzła Samborzec, które nie zostaną przeznaczone do rozbiórki będą chronione przed hałasem?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Gdy pomiary analizy akustycznej wykażą, że wartości hałasu przekraczają wartości dopuszczalne w polskim rozporządzeniu, projektowane będą ekrany akustyczne. Na aktualnych planach nie ma jeszcze zaznaczonych ekranów, a analiza akustyczna zostanie przeprowadzona na dalszych etapie prac.

8) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Czy warianty zakładają wyjazd z kopalni, gdzie w ciągu dnia wyjeżdża na ciężarówkach kilka ton piasku?

W okresie 25 lat planowane jest przekształcenie kopalni w zbiornik rekreacyjny, co z ochroną przeciwhałasową?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Oczywiście jest zapewniona komunikacja z terenem kopalni, zarówno od strony drogi ekspresowej drogami dojazdowymi, jak i od strony południowej, drogą powiatową. Dodatkowym atutem jest bliskość lokalizacji węzła drogowego.

Również w tym przypadku lokalizacja w rejonie węzła jest dużym atutem. W momencie, gdy analiza akustyczna wykaże, że są przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu, zaprojektowane zostaną elementy ochrony przeciwhałasowej.

9) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Jaką szacują Państwo cenę za wykup nieruchomości?

Jaka jest cena za wykup nieruchomości, na których są sady z 15-letnimi drzewami?

Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Marta Bandrowska:

Na dzień dzisiejszy nie jesteśmy w stanie określić jaka to będzie cena. Po wydaniu decyzji ZRiD Wojewoda powołuje biegłego rzeczoznawcę majątkowego, który w operacie szacunkowym określa wszystkie elementy, które są na danej nieruchomości. Operaty są sporządzane indywidualnie dla każdego właściciela. Wartość elementów znajdujących się na działce jest szacowana w oparciu o ceny rynkowe na danym obszarze.

10) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Czy możliwe jest przesunięcie drogi dojazdowej w celu uniknięcia wyburzenia budynku mieszkalnego? Czy możliwe jest jeszcze wprowadzenie korekty?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Na danym etapie możliwe jest jeszcze wprowadzenie korekt. Budynek zaznaczony jest do rozbiórki, ponieważ wchodzi w zakres oznaczony zieloną linią, która wyznacza obszar do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W omawianym przypadku istnieje możliwość dokonania korekty przebiegu trasy drogi poprzecznej w celu uniknięcia wyburzeń. Proszę złożyć wniosek w formie formularza opinii, o dokonanie korekty.

11) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Czy można dokonać korekty trasy w wariacie TGD poprzez zmniejszenie łuku poziomego?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

W tym momencie nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć, dlatego zachęcamy do pisania wniosków w formularzach opinii. Każda zmiana, nawet najmniejsza przy tak wysokiej klasie drogi powoduje zmianę na kilku kilometrach. Dlatego każdy wniosek zostanie przeanalizowany i w przypadku możliwym do zastosowania pod względem technicznym, prawnym i finansowym uwzględniony.

12) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Czy przebiegi wariantów nie kolidują z planowaną lokalizacją szprychy CPK nr 6, której przebieg w rejonie Wisły będzie prawdopodobnie zbliżony?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Jesteśmy w posiadaniu danych z PKP odnośnie przebiegu szprych CPK i one są uwzględniane na planach. W ramach opracowywania dokumentacji mamy obowiązek uwzględnić plany inwestycyjne PKP.

13) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Pytanie odnośnie wariantów dodatkowych W1A i W4M, które powstały po konsultacjach z Samorządami. Które Samorzady poparły te warianty?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Każdy Samorząd może wnosć o wprowadzenie korekt do wariantów. O przebieg tych wariantów postulowały gminy wchodzące w skład tzw. Czwórmieścia. To oczywiście nie oznacza, że te warianty są przesądzone. W tym momencie wszystkie warianty są równoważne. Między innymi od Państwa głosów zależy, który wariant zostanie wybrany.

14) Pytanie zadała mieszkanka gminy Samborzec:

Dlaczego wariant 4M przebiega w poprzek gminy, dzieląc ją na pół? Cemu on ma służyć?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Propozycja takiego podwariantu została zgłoszona jeszcze we wstępnych rozmowach z samorządami i zaproponowaliśmy właśnie takie rozwiązanie. Oczywiście jest, że przebieg trasy będzie mógł kolidować z zabudową mieszkalną, tak jak w przypadku innych wariantów. Dlatego po raz kolejny zachęcamy Państwa do wpisania w formularzu opinii wariantu jaki najbardziej Państwu odpowiada.

15) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Kto będzie odpowiedzialny za utrzymanie dróg dojazdowych, które będą służyły za dojazd do pól?

Ile będę miał czasu na wyprowadzkę od momentu ogłoszenia decyzji?

Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka Inwestora pani Marta Bandrowska:

Za utrzymanie wszystkich dróg będącymi drogami dodatkowymi w pasie drogowym drogi ekspresowej odpowiada Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Jednakże na zasadzie współpracy z samorządem, niektóre drogi mogą przejść w jego posiadanie. W takim przypadku droga będzie własnością Samorządu i to on będzie odpowiadał za jej utrzymanie.

Po wydaniu decyzji środowiskowej będzie wybrany ostateczny wariant i korytarz trasy S74. Następnie będzie wykonana Koncepcja Programowa, która uszczegółowi rozwiązania z obecnego etapu. Będziemy wtedy wiedzieli, które budynki przeznaczone będą do rozbiórki, a które pozostaną. Następnie po podpisaniu umowy na wykonanie tej inwestycji projektanci przystąpią do opracowywania szczegółowego Projektu Budowlanego i około pół roku przed wydaniem decyzji ZRiD będą do Państwa docierać informacje o zbliżającym się rozpoczęciu budowy.

16) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Samborzec:

Czy Państwo zaprojektowali jakieś przejścia dla zwierząt, ponieważ na przedstawionych materiałach nie są zaznaczone? Na terenie naszej gminy jak często będą występowały? Jak dużą powierzchnię takie przejścia będą zajmowały i czy mocno będą ingerowały w działki znajdujące się przy trasie?

Odpowiedzi udzielił Główny Projektant Drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Obecnie na planach sytuacyjnych nie ma zaznaczonych przejść dla zwierząt. Aktualnie trwa inwentaryzacja przyrodnicza i dopiero jesteśmy na etapie ustalania lokalizacji tych przejść. Nie jesteśmy w stanie podać, ile ich będzie, ale na pewno tyle ile będzie wymagane. Przejścia będą różnego rodzaju, nad lub pod trasą ekspresową, duże, średnie, małe, ale dzisiaj jeszcze tej lokalizacji nie znamy. Lokalizacje i parametry przejść znajdują się w materiałach do wniosku o decyzję środowiskową.

Spotkanie trwało: ok. 2 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 Samborzec 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 86 osób, wpłynęło 125 wniosków. Największe poparcie uzyskał wariant TGD (pomarańczowy). Władze samorządowe nie opowiedziały się za żadnym wariantem. Wśród złożonych wniosków znalazły się wnioski zbiorowe: Mieszkańców wsi

Zajeziórze (63 podpisy), Petycja Społecznego Komitetu Mieszkańców Gminy Samborzec (8 podpisów), oraz Stowarzyszenie wędkarzy Amur. Wnioski te dotyczyły wybrania wariantu, który będzie najlepszy pod względem środowiskowym, społecznym i technicznym. Złożono również 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.

W dokumentacji uwzględniono wniosek dotyczący kolizji wariantu W1A z pomnikiem przyrody (14 wniosków) oraz wniosek o dodatkowy przejazd gospodarczy (1 wniosek).

Łącznie uwzględniono 15 wniosków.

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	SAM.5; SAM.7.2; SAM.7.7; SAM.7.11; SAM.11; SAM.25; SAM.67; SAM.50; SAM.52; SAM.53; SAM.55; SAM.59; SAM.57; SAM.111;	Korekta przebiegu wariantu W1A
2	SAM.10	Dodatkowy przejazd gospodarczy