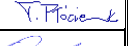
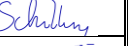
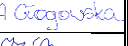


**STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO -
ŚRODOWISKOWE****TOM I III – RAPORT Z AKCJI INFORMACYJNEJ****GMINA TARNOBRZEG**

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	5
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	93
IV.	Protokół ze spotkania informacyjnego.....	94
V.	Podsumowanie wniosków mieszkańców.....	102
1.	Sposób uwzględnienia wniosków i wybór wariantu.....	102
2.	Brak budynków, nieaktualne mapy.....	102
3.	Obawa przed przekroczeniem dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza i hałasu.....	103
4.	Odszkodowania za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję.	103
VI.	Podsumowanie akcji informacyjnej	104
VII.	Wykaz przyjętych zmian do Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego w wyniku zgłoszonych wniosków	105

I. Materiały promocyjne

1. Ogłoszenia w prasie

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

3,10
ZIŁ
W TYM
KSVAT

Nr ISSN 0137-902X Nr indeksu 350-087

9 770137 902010

Poradnik na czas
koronawirusa. Strona 13

PODKARPACKIE
Poniedziałek
6 lipca 2020

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

**Echo
Dnia**

Nr 156 (1310)
Cena w prenumeracie 1,60 zł

Sport



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

Prezydent Andrzej Duda na przysiędce terytorialsów w Nowej Dębie STRONA 5

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

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

Jest akt oskarżenia w sprawie tragedii w Stalowej Woli

Pędził rozmawiając przez telefon, zginął 85-letni mężczyzna

Marcin Radziński
marcinradzinski@polskapress.pl

Stalowa Wola

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Prezydent Andrzej Duda na przysiędze podkarpackich terytorialsów i na pikniku

Wioletta Wojtkowiak
wojtkowiak@echodnia.eu

Nowa Deba

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

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



Pamiętkowe zdjęcie prezydenta z żołnierzami 3. Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej

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

brygady pułkownik Dariusz Słota odebrał z rąk prezydenta. Uroczystości towarzyszyła asysta honorowa wystawiona przez żołnierzy 3. Podkarpacką Brygadę Obrony Terytorialnej oraz Orkiestra Wojskowa z Rzeszowa. - Kilka dni temu ścisłałem dłonie żołnierzom, patrząc

na ich zmęczone twarze, gdy pomagali tym, którym woda zabrała dobytek. Zawsze go towi, zawsze blisko. Z całego serca za to dziękuję. Jestem dumny, że mogę być dziś z państwem - mówił podczas uroczystości Andrzej Duda. Prezydent razem z Ministrem



Sympatycy prezydenta entuzjastycznie przyjęli jego wizyte

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

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

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

Napadali na rowerzystów i ich okradali! Są w rękach policjantów

Powiat tarnobrzeski
Marcin Radzimowski
 marcin.radzimowski@polskapress.pl

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

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

Dwa dni później, mundurowi odebrali zgłoszenie o podobnym przypadku.

W wtorek po godz. 23, powracając do domu rowerzysta został zaatakowany przez nieznaną mu mężczyznę. Napastnicy byli brutalni, podduszali 23-letniego mężczyznę, bili go po twarzy i głowie, a następnie zabrali mu telefon.

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

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

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

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

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



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

Lp.				Miejscę spotkania		Liczba miejsc
Nazwa Gminy/Miasta				Data spotkania		
Godzina						
1	Gmina Tomaszów	13.07.2020	11:00	Hala MOSiR ul. Nieświeżowska 12, 37-400 Tomaszów Zbiórka komisji konkursowej do aplikacji dotyczącej budowy drogi nr 1		150 (jeżeli kandydaci)
2	Gmina Gończa	14.07.2020	11:00	Hala sportowa w Zespole Szkół Podstawowo-Licealnych ul. Sierakowskiej 80, 39-342 Sokolniki		50
3	Gmina Grębov	13.07.2020	17:00	Gminne Centrum Kultury, Rynek 10, 39-410 Grębov		150
4	Gmina Zaleszany	15.07.2020	11:00	Gminny Ośrodek Kultury "Pociskociński" ul. 37-400 Zaleszany		150
5	Gmina Stalowa Wola	15.07.2020	11:00	Miejski Dom Kultury ul. 1 Sierackiej, 37-450 Stalowa Wola		80
6	Gmina Radomyśl nad Sanem	14.07.2020	17:00	Wielki Dom Kultury w Rzeszowie Dieja		50
7	Gmina Pysznica	15.07.2020	17:00	37-450 Radosław, nad Sanem		50
8	Gmina Pysznica	18.07.2020	17:00	Hala sportowa w Szkole Podstawowej im. Jana Pawła II ul. Sportowa 1, 37-400 Pysznica		150
9	Gmina Pysznica	18.07.2020	17:00	Hala sportowa w Szkole Podstawowej ul. Mickiewicza 45, 37-400 Łeziszka		150

2. Ogłoszenia w Internecie

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 Sokół Mip. – Jasionka

Strona główna > Oddziały > GDDKiA Rzeszów > Informacje > Aktualności

Oddziały • Aktualności

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

09-07-2020

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

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

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

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

Zasady bezpieczeństwa

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



drukuj



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

INFORMACJA DROGOWA

**19 111**



PL  

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

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 > 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

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 Tarnobrzeg

Zakres inwestycji na terenie gminy Tarnobrzeg

W wariantcie W1 trasa omija miasto Sandomierz od południa zgodnie z założeniami planów zagospodarowania obu województw. Przebiega pomiędzy miejscowościami Wielowieś, a Sielec. Na przecięciu z drogą DW-723 przewidziano lokalizację węzła. Za węzłem trasa przekracza tory kolejowe relacji Tarnobrzeg – Sandomierz i Sandomierz – Stalowa Wola.

Wariant W3 wchodzi łukiem w obszar gminy Tarnobrzeg po południowej stronie miejscowości Zakrzów, gdzie przecina się z drogą DW-723. Następnie projektowana trasa przecina planowaną wzdłuż torów kolejowych relacji Tarnobrzeg – Sandomierz Obwodnicę Tarnobrzega. Na przecięciu tras przewidziano lokalizację węzła. Za węzłem trasa przecina tory kolejowe i biegnie wzdłuż torów relacji Tarnobrzeg – Stalowa Wola.

Wariant W4 przebiega przez teren powiatu i gminy Tarnobrzeg po północnej stronie miejscowości Wielowieś na długości niecałych 3km. Na przecięciu projektowanej drogi ekspresowej i istniejącej DW-723 zlokalizowano węzeł tuż przed torami kolejowymi relacji Tarnobrzeg -Sandomierz.

Wariant TGD w początkowej fazie poprowadzony jest analogicznie do wariantu W3. Następnie na wysokości miejscowości Sobów odgina się na północny-wschód i po przecięciu torów kolejowych relacji Sandomierz – Stalowa Wola trasa wkracza w obszar gminy Gorzyce.

Wariant 1A omija po południowej stronie miejscowość Sielec. Następnie po przecięciu się z drogą wojewódzka 723, na której zaprojektowano węzeł, odgina się i biegnie w kierunku północno-wschodnim. Powyżej miejscowości Sobów łączy się z wariantem W1.

Wariantowanie przebiegu drogi na terenie gminy Tarnobrzeg

Na obecnym etapie inwestycji projektowane są następujące warianty przebiegu trasy:

- **Wariant W1** – czerwony – od km 28+838 do km 34+364, o długości ok. 5,526km
 - Węzeł Tarnobrzeg na DW723 w km 30+963
- **Wariant W3** – zielony – od km 26+880 do km 34+058, o długości ok. 7,178km
 - Węzeł Tarnobrzeg na proj. obwodnicy Tarnobrzegu (ew. DW723) w km 31+427
- **Wariant W4** – różowy – od km 28+597 do km 31+107, o długości ok. 2,510km
 - Węzeł Tarnobrzeg na DW723 w km 29+776
- **Wariant TGD** – pomarańczowy – od km 27+888 do km 35+963, o długości ok. 8,075km
 - Węzeł Tarnobrzeg na proj. obwodnicy Tarnobrzegu (ew. DW723) w km 32+365
- **Wariant 1A** – oliwkowy – od km 30+123 do km 35+363, o długości ok. 5,240km
 - Węzeł Tarnobrzeg na DW723 w km 31+841

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 i miasta Tarnobrzeg.

**Spotkanie odbędzie się w dniu 13-07-2020 r. o godz. 11:00
w hali MOSiR w Tarnobrzegu przy Alei Niepodległości 2, 39-400 Tarnobrzeg.
Spotkanie transmitowane będzie również w Tarnobrzekim Domie Kultury oraz
w Szkole Podstawowej nr 10 im. Janusza Korczaka.**

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 Miasta i Gminy Tarnobrzeg oraz na stronie <https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

ZAPRASZAMY

Zasady bezpieczeństwa

1. Ze względu na Państwa bezpieczeństwo podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i reżimu sanitarnego określonego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. 2020 poz. 964 z późn. zm.).
2. Obowiązuje ograniczenie liczby uczestników podczas spotkania, które ze względu na wielkość pomieszczenia wynosi do **150 osób (każda sala)**, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawiciela/ppełnomocnika.
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

 **PREZYDENT MIASTA TARNOBRZEGA**

39-400 TARNOBRZEG, ul. KOŚCIUSZKI 32
TEL. 15 822 65 70, FAX 15 822 25 04

20
2020-12-07

WPLYNEŁO
TG-WA/2020/406
2020-12-07

TID-VI.7234.43.2020 **TRANSPROJEKT** Tarnobrzeg, dnia 1 grudnia 2020 r.
Pracownia Projektowa w Warszawie

Transprojekt Gdański Sp z o.o.
Pracownia Projektowa w Warszawie
Ul. Marcina Flisa 6
02-247 Warszawa

Dotyczy: Akcji informacyjnej inwestycji „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”

W odpowiedzi na pismo w sprawie spotkania informacyjnego pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów - Nisko”, dotyczącego hipotetycznego przebiegu drogi S74 przez Miasto Tarnobrzeg, informuje że mieszkańcy Tarnobrzega zostali poinformowani o terminie i miejscu ww. spotkania. Mieszkańcom udostępniono również materiały dotyczące przedmiotu spotkania.

Spotkanie informacyjne odbyło się w hali widowiskowo-sportowej Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, przy AL. Niepodległości 2 w Tarnobrzegu, w dniu 13 lipca 2020 r., w godzinach 11.00 – 14.00. Ze względów epidemicznych przygotowano również dwie odrębne lokalizacje, w których za pomocą środków porozumiewania się na odległość audio-wideo można było uczestniczyć w spotkaniu, gdyby liczba mieszkańców chętnych do uczestnictwa w spotkaniu przekraczała obowiązujące obostrzenia. Dodatkowymi lokalizacjami były: sala widowiskowa Tarnobrzegskiego Domu Kultury przy ul. Słowackiego 2 oraz aula Szkoły Podstawowej nr 10 przy ul. Dąbrowskiej 10 w Tarnobrzegu. Spotkanie było także transmitowane na kanale internetowym lokalnej telewizji TVL - w serwisie youtube.pl. Odnośnik do transmisji udostępnionym został również na stronie internetowej Urzędu Miasta Tarnobrzega pod adresem: <http://www.tarnobrzeg.pl/aktualnosci/s74-transmisja-na-zywo-ze-spotkania-informacyjnego,2545.html> oraz w mediach społecznościowych Urzędu Miasta Tarnobrzega (profil Facebooka: Miasto Tarnobrzeg) oraz profilu Facebooka Prezydenta Miasta Tarnobrzega Dariusza Bożka.

W dniu 8 lipca 2020 r. ogłoszenie informujące o ww. spotkaniu zostało wywieszone na wszystkich słupach ogłoszeniowych w mieście Tarnobrzegu oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Tarnobrzega. Opublikowane zostało również, w dniu 9 lipca 2020 r., na stronie internetowej miasta Tarnobrzega pod adresem: <http://www.tarnobrzeg.pl/aktualnosci/porozmawiamy-o-s74,2539.html>. W dniu 8 lipca 2020 r. w mediach społecznościowych (lokalnej telewizji TVL, profilu Facebooka Prezydenta Miasta Tarnobrzega Dariusza Bożka opublikowany został film z informacją o przedmiocie spotkania oraz z zaproszeniem do udziału. W dniu 8 lipca o spotkaniu poinformowane zostały również lokalne media (prasa, portale internetowe, telewizja, radio), wraz z prośbą o publikację zaproszenia mieszkańców na ww. spotkanie.

Z poważaniem

PREZYDENT MIASTA
Dariusz Bożek

07/12/2020
[signature]

II. Raport ze spotkań informacyjnych

1. Opis przebiegu działań informacyjnych i harmonogram spotkań

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

Działania informacyjno-konsultacyjne składały się z następujących etapów:

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

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

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

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

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

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

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

Powiat	Gmina	Termin i godzina	Miejsce
	Samborzec	09.07.2020 r. godz. 11:00	Hala sportowa przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w Samborcu. Samborzec 79, 27-650 Samborzec. Sala max 120 osób.
	Sandomierz	09.07.2020 r godz. 16:00	Zamek w Sandomierzu., Zamkowa 12, 27-600 Sandomierz. Sala na max 120 osób.
m. Tarnobrzeg	Tarnobrzeg	13.07.2020 r. godz. 11:00	Główne miejsce prowadzenia przez Państwa konsultacji / akcji informacyjnej. - hala MOSiR w Tarnobrzegu przy Aleja Niepodległości 2, 39-400 Tarnobrzeg. Dodatkowa lokalizacja Tarnobrzegi Dom Kultury- Juliusza Słowackiego 2, 39-400 Tarnobrzeg Dodatkowa lokalizacja Szkoła Podstawowa nr 10 im. Janusza Korczaka w Tarnobrzegu - Marii Dąbrowskiej 10, 39-400 Tarnobrzeg
tarnobrzegi	Gorzyce	14.07.2020 r. godz. 11:00	Hala Sportowa w Zespole Szkolno - Przedszkolnym w Sokolnikach ul. Sandomierska 80. 39-432 Sokolniki. Sala na max 50 osób.
	Grębów	13.07.2020 godz. 17:00	Gminne Centrum Kultury w Grębowie, Rynek 1C, 39-410 Grębów. Pojemność Sali max 50 osób
stalowowski	Zaleszany	15.07.2020 r. 11:00	Gminny Ośrodek Kultury w Zaleszanach, Plac Kościuszki 4, 37-415 Zaleszany; Sala na max 80 osób
	Radomyśl nad Sanem	14.07.2020 godz. 17:00	Wiejski Dom kultury w Rzeszycy 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

Obwód 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:

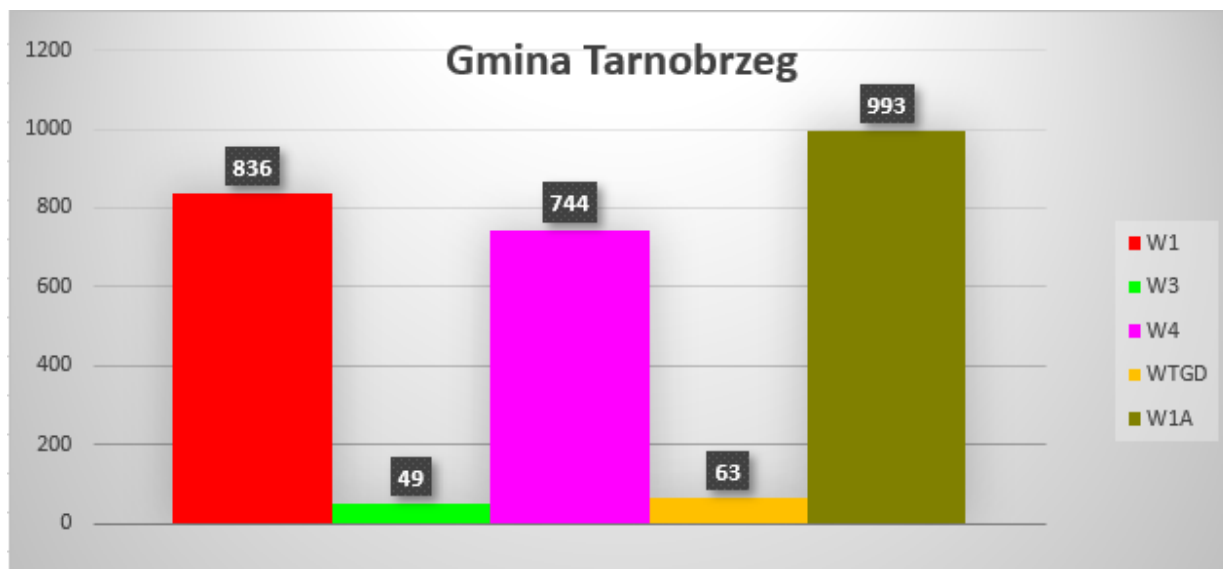
1. Prosimy czytelnie wypełnić formularz. (podanie danych osobowych i miejsca zamieszkania jest obowiązkowe)
2. W razie potrzeby można wypełnić na dwóch stronach
3. Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysyłać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: **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 Tarnobrzeg, wpłynęło 841 formularzy opinii oraz pismo z liczbą 289 podpisów.



III. Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków

a. Mieszkańców

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.1.1-376	Mieszkańcy Osiedla Zakrzów	Sprzeciw wobec wariantowi 3 (zielony) oraz wariantowi TGD (pomarańczowy) w aspekcie wysiedlenia mieszkańców osiedla, spadku wartości nieruchomości, pogorszenia standardów jakości środowiska, zwiększenia hałasu, który wpłynie na zdrowie mieszkańców, zwiększenia ilości pyłów i substancji szkodliwych przez wzmożony ruch pojazdów osobowych dostawczych oraz ciężarowych. Akceptowalny wariant W1 i W4 oraz W1A, gdyż nie ingeruje w zabudowania lub połączony W1A i W3.	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 Tarnobrzeg. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zalecomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STES jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. W ramach opracowywania STES 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy w Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania co do minimalnych parametrów technicznych. Poprowadzenie wariantu W1A wzdłuż obwodnicy Tarnobrzega w celu włączenia do wariantu W3 wydłuży jego długość o ponad 3km. Połączenie wariantów spowoduje również konieczność wybudowania dodatkowego wiaduktu kolejowego w porównaniu do pierwotnego wariantu W1A. 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).

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. <i>W związku z tym, że wariant W1A spełnia Państwa postulaty oraz jest przez Państwa akceptowalny, wniosek o połączenie wariantu W1A z W3 nie został uwzględniony.</i>
TAR.2	Mieszkańcy Osiedla Piastów-Borów, Zakrzów (47 opinii oraz 287 podpisów)	Sprzeciw wobec wariantowi 3 (zielony) oraz wariantowi TGD (pomarańczowy) w aspekcie wysiedlenia mieszkańców osiedla, spadku wartości nieruchomości, pogorszenia standardów jakości środowiska, zwiększenia hałasu, który wpłynie na zdrowie mieszkańców, zwiększenia ilości pyłów i substancji szkodliwych	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 Tarnobrzeg. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecał do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W roku 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego oraz

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		przez wzmożony ruch pojazdów osobowych dostawczych oraz ciężarowych.	Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego 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. 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.

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			➤ 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>.
TAR.3 TAR.25	Andrzej Czech	Sprzeciw wobec wariantowi 3 (zielony) oraz wariantowi TGD (pomarańczowy) w aspekcie wysiedlenia mieszkańców osiedla, spadku wartości	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 Tarnobrzeg. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		nieruchomości, pogorszenia standardów jakości środowiska, zwiększenia hałasu, który wpłynie na zdrowie mieszkańców, zwiększenia ilości pyłów i substancji szkodliwych przez wzmożony ruch pojazdów osobowych dostawczych oraz ciężarowych. Akceptowalny wariant W1 i W4 oraz W1A, gdyż nie ingeruje w zabudowania lub połączony W1A i W3.	Studium Techniczno-Ekologiczno-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-Ekologiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zalecomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STES jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. W ramach opracowywania STES 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 co do minimalnych parametrów technicznych. Poprowadzenie wariantu W1A wzdłuż obwodnicy Tarnobrzega w celu włączenia do wariantu W3 wydłuży jego długość o ponad 3km. Połączenie wariantów spowoduje również konieczność wybudowania dodatkowego wiaduktu kolejowego w porównaniu do pierwotnego wariantu W1A.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. 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. 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

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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 tym, że wariant W1A spełnia Państwa postulaty oraz jest przez Państwa akceptowalny, wniosek o połączenie wariantu W1A z W3 nie został uwzględniony.</i>
TAR.4	Stowarzyszenie na rzecz Pomocy Poszkodowanym w powodzi 2010	Sprzeciw wobec wariantowi W4 w aspekcie kosztów społecznych, gdyż najbardziej ingeruję w istniejącą zabudowę powodując wysiedlenia mieszkańców na terenie Wielowisi i Koćmierzowa. Stwarza zagrożenia w zakresie bezpieczeństwa powodziowego, poprzez usytuowanie mostu, w pobliżu trzech już istniejących na odcinku kilku kilometrów, co spowoduje spiętrzenie się fali powodziowej. Najkorzystniejszy wariant to W1A (oliwkowy) połączony z wariantem TGD przy pomocy łącznika przebiegającego równolegle do projektowanej obwodnicy Tarnobrzega.	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 Tarnobrzeg. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STES jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań, aby projekt był jak najkorzystniejszy dla mieszkańców jak i użytkowników dróg. Należy jednak pamiętać, że przebieg drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać szereg wymagań zawartych w warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Poprowadzenie wariantu W1A wzdłuż obwodnicy Tarnobrzega w celu włączenia do wariantu W3 wydłuży jego długość o ponad 3km. Połączenie wariantów spowoduje również konieczność wybudowania dodatkowego wiaduktu kolejowego w porównaniu do pierwotnego wariantu W1A.

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. <i>W związku z tym, że wariant W1A spełnia Państwa postulaty oraz jest przez Państwa akceptowalny, wniosek o połączenie wariantu W1A z W3 nie został uwzględniony</i>
TAR.5	Petycja Państwa Dariusza Ziolo Alicji Sołtyka (5 podpisów)	Wniosek o odrzucenie wariantów W3 i WTGD oraz połączenia wariantu 1 z wariantem 3, które przebiegają przez działki nr 896/1; 896/2. Wybór ww. wariantów wiąże się z wyburzeniem nowo wybudowanych domów mieszkalnych oraz wycięciem lasu co spowoduje zniszczenie natury. Na etapie wydawania pozwolenia na budowę w 2019 r nie było informacji z Urzędu na temat planowanej inwestycji. Wniosek o rozpatrzenie w dalszych pracach projektowych wyłącznie wariantu 1 i 4.	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 Tarnobrzeg. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zalecomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STES jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym z inicjatywy Inwestora przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie i służą przedstawieniu wariantowych przebiegów drogi celem uzyskania opinii i sugestii społeczeństwa. Wyniki konsultacji

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. W związku z powyższym przebiegi wariantów W1, W3 i W4 znane były już dużo wcześniej. Wariant WTGD powstał w ubiegłym roku, natomiast jego przebieg jest zbliżony do przebiegu wariantu W3. Dopiero po wydaniu decyzji ZRID pozwalającej na rozpoczęcie prac budowlanych, nie jest możliwe uzyskanie pozwolenia na budowę na trasie przebiegu drogi ekspresowej. Wcześniejsze postępowania administracyjne zarówno na etapie wyboru optymalnego wariantu, jak i uzyskiwaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie może zablokować wydania decyzji zezwalającej na budowę. 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. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID. Na etapie opracowywania <i>Raportu oddziaływania na środowisko</i> zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych. Zróżnicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu. Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na: ➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane; ➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe; ➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe. Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb). Oddziaływania powstałe w następstwie oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na wybrany element środowiska określa się terminem oddziaływań wtórnych. Przykładem takich oddziaływań mogą być wtórne zanieczyszczenia powietrza substancjami uwalnianymi z zanieczyszczonych wód lub gleb lub emisjami związanymi z utylizacją powstałych odpadów. Oddziaływania skumulowane wynikają z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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>.
TAR.6 TAR.8 TAR.12 TAR.15 TAR.19 TAR.26 TAR.45 TAR.47 TAR.50 TAR.55 TAR.73 TAR.75 TAR.76 TAR.82 TAR.85 TAR.88 TAR.102 TAR.104 TAR.106 TAR.109 TAR.113 TAR.116 TAR.119 TAR.122 TAR.123	Agnieszka Rzepiórka Aleksandra Zbyradska Alina Bochniewicz Anna Bochniewicz Arletta Wójcik Bożena Bobula Dawid Skrzypowski Dorota Zbyradska Ewa Skoczylas Ewa Sudol Irena Kozłowska Krystyna Kuczera Małgorzata Grdeń Monika Adamczyk Paweł Sabat Rafał Serwan Renata Kozłowska Robert Niedbatowski Sławomir Bochniewicz	Wniosek o połączenie wariantu W1A z W3 lub WTGD.	W ramach opracowywania STEŚ dokłada się wszelkich starań, aby projekt był jak najkorzystniejszy dla mieszkańców jak i użytkowników dróg. Należy jednak pamiętać, że przebieg drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać szereg wymagań zawartych w warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Poprowadzenie wariantu W1A wzdłuż obwodnicy Tarnobrzega w celu włączenia do wariantu W3 wydłuży jego długość o ponad 3km. Połączenie wariantów spowoduje również konieczność wybudowania dodatkowego wiaduktu kolejowego w porównaniu do pierwotnego wariantu W1A. <i>W związku z tym, że wariant W1A spełnia Państwa postulaty oraz jest przez Państwa akceptowalny, wniosek o połączenie wariantu W1A z W3 nie został uwzględniony</i>

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.124	Stanisław		
TAR.128	Bochniewicz		
TAR.135	Stanisław		
TAR.140	Staszewski		
TAR.143	Dariusz Furman		
TAR.145	Magdalena Korczak		
TAR.147	Maria Drożak		
TAR.151	Waldemar		
TAR.153	Wawrzekiewicz		
TAR.168	Andrzej Pytel		
TAR.176	Beata Kanta		
TAR.178	Piotr Szeloch		
TAR.186	Marcin Gajewski		
TAR.187	Danuta Malinowska		
TAR.188	Ilona Wilk		
TAR.203	Edward Smoliński		
TAR.209	Artur Szkutnik		
TAR.217	Kamil Beszczyński		
TAR.223	Elżbieta Maślanka		
TAR.228	Zenon Dziadura		
TAR.230	Elżbieta Szlęk		
TAR.231	Krzysztof Wyka		
TAR.236	Jacek Łysoń		
TAR.238	Adam Maślanka		
TAR.240	Jacek Miga		
TAR.245	Dorota Ślęzak		
TAR.246	Damian Ciombor		
TAR.247	Tomasz Murias		
TAR.248	Adam Ordon		
TAR.250	Agnieszka Bidas		
TAR.251	Agnieszka Laur		
TAR.255	Aleksander		
TAR.260	Stelmach		
TAR.266	Aneta Workowicz		
TAR.267	Bernadetta Dąbek		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.270 TAR.271 TAR.276 TAR.279 TAR.290 TAR.291 TAR.294	Bożena Bobula Cecylia Stelmach Danuta Czech Edyta i Marek Jędrzejczak Elżbieta Kuchta Ewa Chciuk Franciszek Paściak Genowefa Paściak Grażyna Wiśniewska Halina Gurdak Halina Szczygiet Halina Zygmunt Henryk Majcher Ignacy Czech Iwona Bogoń Izabela Sieroń Jan Czachor Jan Mierzwa Janina Plecionga Józef Gronek Kamil Chciuk Karol Biernat Karol Stelmach Karolina Matejek Katarzyna Kuchta Kazimiera Czachor Krzysztof Żyła Lidia Tworek Łukasz Dąbek Marcin Czech Marcin Roman Marcin Superson Michał Stelmach		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Monika Plecionga Patrik Biernat Paweł Wolski Przemysław Czech Rafał Czachor Rafał Krawczyk Romuald Wiśniewski Ryszard Grdeń Ryszard Mierzwa Sławomir Szczygieł Stanisław Chmielowiec Stanisław Czech Stanisław Filipek Stanisław Ordon Stanisław Sieroń Sylwia Błasiak Teresa Plecionga Tomasz Kominek Tomasz Mierzwa Waldemar Biernat Wiesław Szulc Wiktoria Siudak Władysława Skowrońska Zofia Hnorela Zofia Kopeć		
TAR.18	Agnieszka Zelik	We wniosku określono wariant W1A jako najkorzystniejszy oraz wariant W4 jako najmniej korzystny. Wariant W4 zakłada dużą ilość wysiedleń mieszkańców, którzy przeszli powódź w 2010r.	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
			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. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej. Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
TAR.21	Alina Madej	We wniosku stwierdzono, że najkorzystniejszym wariantem jest ten z najmniejszą liczbą wysiedleń. Wspomniano również o powodzi w 2010 r, w której większość straciła dobytek życia.	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. 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. 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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
TAR.23	Andrzej Czernikowski	We wniosku określono, że wariant połączony W1A z WTGD jest najlepszym rozwiązaniem. Ponadto wyrażono obawy, odnośnie wzrostu ryzyka powodzi poprzez budowę mostu na Wiśle oraz nasypów drogowych. Wariant W4 pod względem zagrożenia powodziowego jest najmniej korzystny, w przypadku jego wyboru budowa przepompowni w Koćmierzowie oraz innych zabezpieczeń będzie marnotrawstwem poniesionych nakładów.	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. 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. Takim rozwiązaniem jest zastosowanie np. suchych przepustów, które w przypadku wody powodziowej umożliwią jej przepływ na drugą stronę korpusu drogi. W takim wypadku stwierdzenie, że budowana przepompownia będzie niewykorzystana jest błędne. Po przeanalizowaniu możliwości połączenia wariantu W1A z wariantem WTGD, Wykonawca stwierdził, że wprowadzenia dodatkowego wariantu nie jest zasadne, ponieważ wariant W1A spełnia wszystkie wymagania Wnioskodawców.
TAR.32	Anna Saja	We wniosku stwierdzono, że wariant W1A jak i wariant W1 są najlepszymi rozwiązaniami. Dodatkowo poinformowano, że mieszkańcy Wielowski i Koćmierzowa przeżyli niedawno powódź i nie zgadzają się na kolejne wysiedlenia.	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
			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. 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),

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.33	Anna Światowiec	We wniosku stwierdzono, że wariant W1A jest najmniej inwazyjny w teren zabudowany, a pozostały obszar stanie się atrakcyjny dla inwestorów. Wyrażono sprzeciw wobec wariantu W4, który powoduje największą ilość wysiedleń, a ludzie tam mieszkający przeżyli w 2010 r. powódź i do dzisiaj przeżywają trudności z tym związane. Nie powinno się narażać ich na podobną sytuację	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalekomendowane 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. 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. 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.)

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.60	Daniel Topolski	We wniosku stwierdzono, że warianty W3 i WTGD zaburzają życie mieszkańców Tarnobrzega wpływając na florę i faunę parku „Zwierzyńiec” oraz okolicznych lasów. Okoliczne tereny zielone są oazą spokoju dla mieszkańców pragnących uciec od zgiełku miasta oraz siedliskiem wielu zagrożonych gatunków zwierząt i roślin.	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 DUS będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
TAR.63	Paulina Duma	We wniosku zawarto stwierdzenie, że wariant W4 jest najmniej uciążliwy dla mieszkańców miasta oraz najmniej inwazyjny, jeżeli chodzi o tereny zabudowane. Wnioskodawca jest w trakcie budowy domu, który koliduje z przebiegiem wariantu WTGD i zauważa, że aktualny podkład ortofotomapy jest nieaktualny, ponieważ nie zawiera wszystkich wybudowanych budynków.	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. 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.
TAR.71 TAR.91 TAR.93 TAR.237	Dorota Stelmach, Grzegorz Homarowicz, Grzegorz i Bernadetta Badawika, Ryszard Badawika	We wniosku zawarto obawy przed prowadzenie trasy ekspresowej wariantem W4. Ww. wariant przechodzi przez część osiedla Wielowieś. Wiąże się on z wysiedleniem wielu mieszkańców oraz zakłóceniem spokoju, a nawet narażeniem zdrowia i bezpieczeństwa.	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
		Osiedle Wielowieś zostało dotknięte powodzią 10 lat temu. Wielu mieszkańców z trudem odbudowało swoje domostwa, gdyż zostało zapewnione przez władze, że to miejsce będzie bezpieczne i spokojne. Osiedle położone jest w obniżeniu terenu i w przypadku wybudowania drogi S74 w wariantcie 4 wraz z węzłem zostanie narażone na zwiększone ryzyko powodzi. Dodatkowo budowa kolejnego mostu na Wiśle budzi następne obawy związane z zagrożeniem powodziowym.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
TAR.83	Gabriela Czech	We wniosku stwierdzono, że wariant 1 i 4 przebiega przez	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		tereny zalewowe, więc nie powinny być brane pod uwagę, ponieważ w czasie powodzi wysokie nasypy drogowe uniemożliwią odpływ wody i zatopią osiedle. Wnioskodawca uważa, że optymalnym wariantem jest W1A.	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. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego.
TAR.86	Grażyna Kramek Zbigniew Kramek	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W4, ponieważ	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		przebiega przez dużą ilość działek zabudowanych. Dodatkowo budowa węzła pogorszy komfort życia mieszkańców poprzez zwiększenie emisji spalin i wzrost hałasu. Wnioskodawca wyraża również sprzeciw wobec wariantowi W1, który zarówno jak W4 dotyczy osiedla Wielowieś. W 2010 roku ww. osiedle dotknęła powódź. Tamtejsi mieszkańcy do dzisiaj odczuwają skutki tamtej tragedii. Optymalnym wariantem będzie połączenie warianty WTGD z W1A.	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. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonych 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. 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. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.87	Grażyna Biernat	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W1 i W4, ponieważ ich trasa przebiega przez teren gęsto zaludniony oraz teren zalewowy. Optymalny wariant to W1A który łączy się z WTGD.	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. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. 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. 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. Po przeanalizowaniu możliwości połączenia wariantu W1A z wariantem WTGD, Wykonawca stwierdził, że wprowadzenia dodatkowego wariantu nie jest zasadne, ponieważ wariant W1A spełnia wszystkie wymagania Wnioskodawców.
TAR,96	Grzegorz Michalski	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W3 i WTGD, które kolidują z działką wnioskodawcy.	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
			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. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.111	Hubert Demirski	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W1A, który koliduje z działkami wnioskodawcy. Na działkach występują nasadzenia w postaci drzew owocowych. Po podziale działki staną się mniej wydajne. Odszkodowanie nie będzie w stanie pokryć kosztów dotąd włożonych oraz zrekompensować mniejsze wpływy w przyszłości.	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. 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. Przebieg wariantu W1A został zmieniony ze względu na ominięcie pomnika przyrody w miejscowości Ostrołęka. Zmiana polega na przesunięciu osi trasy na północ o ok. 80m. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.121	Jakub Trojanowski	We wniosku zawarto obawę, iż projektowana droga szybkiego ruchu przebiega zbyt blisko miejsca zamieszkania. Powołano się również na ochronę środowiska i ochronę rzadko występujących gatunków płazów i ptaków.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalecomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. 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 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 izoliną 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.
TAR.141	Kamil Kramal	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W4, który	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		wysiedla ponad 30 rodzin z Wielowsi i Koćmierzowa. Mieszkańcy tych miejscowości przeżyli powódź w 2010r i do dzisiaj odczuwają skutki tamtej tragedii. Wnioskodawca uważa wariant W1A za najkorzystniejszy	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. 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. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.171	Laura Florek-Trojanowska	We wniosku stwierdzono, że droga ekspresowa przebiega zbyt blisko miejsca zamieszkania. Spowoduje wzrost zanieczyszczenia powietrza i hałas.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalekomendowane 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 ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione.

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
TAR.179	Łukasz Kalinowski	We wniosku stwierdzono, że wariant 4 jest najkorzystniejszy. Zwrócono uwagę, że warianty W3 i WTGD usytuowano na obszarze zalewowym, w niedalekiej odległości od miejsca zamieszkania wnioskodawcy. Dodatkowo we wskazany obszarze odkryto zasoby archeologiczne kultury łużyckiej. Warianty W3 i WTGD zablokują dojazd do kilku działek.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalekomendowane 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. 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. 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. Wszystkie stanowiska archeologiczne występujące w obszarze planowanej inwestycji zostaną zidentyfikowane oraz opisane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Wskazane zostaną sposoby zabezpieczenia i ochrony na czas budowy inwestycji oraz rozwiązania w przypadku bezpośrednich kolizji z tymi obszarami. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.181	Magdalena Bieniek	We wniosku stwierdzono, że budowa drogi S74 w wariantcie 4 powoduje rozbiórkę 20 domów w Wielowci oraz 9 domów w Koćmierzowie. Spowoduje to życie w ciągłym hałasie, zanieczyszczenia powietrza oraz zniszczenie zielonego krajobrazu. Wariant 1 również nie będzie korzystny dla mieszkańców. Najmniej	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 ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		uciążliwym wariantem będzie W1A, który przebiega przez pola i nieużytki oraz nie powoduje wyburzenia domów.	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. 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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.184	Małgorzata Wojdyła	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi 4, który wymaga wysiedlenia 29 gospodarstw. Są to domy, które zostały odbudowane po powodzi w 2010r. Najkorzystniejszym wariantem jest W1A, ponieważ przebiega z dala od zabudowań i wyrządzi najmniej dewastacji dla ludzi.	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.190	Marek Gondek	We wniosku stwierdzono, że wariant TGD jest nie do przyjęcie ze względu na stworzenie ślepej drogi w miejscu dotychczasowej drogi wojewódzkiej. Wariant W1A jest dla wnioskodawcy	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		najbardziej dogodny z uwagi na prowadzoną działalność gospodarczą oraz ze względu, że nie zaburza dotychczasowej organizacji ruchu.	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. 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.
TAR.205	Mikołaj Czech	We wniosku stwierdzono, że warianty W1 i W4 przechodzą przez tereny zalewowe i nie powinny być brane pod uwagę, ponieważ w przypadku powodzi zatamują wodę i zatopią osiedle Wielowieś. Wnioskodawca wskazuje wariant W1A jako optymalny, ze względu na brak wysiedleń oraz bliskość obszarów inwestycyjnych.	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. 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.
TAR.218	Paula Tuszyńska	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W4, który powoduje wysiedlenia prawie 30 rodzin osiedla Koćmierzów i Wielowieś. Mieszkańcy Ci w 2010 r. przeżyli powódź. Osiedla te naturalnie się powiększają o kolejne domy jednorodzinne, ze	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
		względów na bliskość miasta Sandomierza oraz piękny krajobraz. Wnioskodawca wskazuje na wariant W1A jako najkorzystniejszy, który przebiega blisko terenów inwestycyjnych oraz wyrządza najmniej szkód nie ingerując w zabudowę.	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. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej. Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
TAR.220	Paulina Myska	We wniosku zawarto uwagę odnośnie nieaktualnych podkładów mapowych. Zauważono, iż w ostatnich latach powstały budynki mieszkalne, które nie są uwzględnione na planach sytuacyjnych. Wnioskodawca wskazuje wariant W1A jako preferowany.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalecomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Etap studium techniczno – ekologiczno - 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-Ekologiczno-Środowiskowym, w celu uszczegółowienia rozwiązań i aktualizacji stanu istniejącego.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			W kolejnym etapie projektowym tj. Koncepcja Programowa, zostanie opracowana dokumentacja dla wariantu preferowanego wskazanego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na mapach do celów projektowych.
TAR.241	Ryszard Pelic	We wniosku zawarto sprzeciw wobec budowy drogi S74 w wariantcie 3. Przebiega on przez zabudowaną część osiedla i w sąsiedztwie nowo powstałych niezamieszkałych jeszcze budynków. Stwarza on zagrożenia dla życia i zdrowia mieszkańców poprzez emisję hałasu, zanieczyszczeń, drgań i wibracji. Droga S74 powinna przebiegać przez teren niezamieszkały.	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 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 izoliną 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. 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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 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.
TAR.261	Teresa Wamej-Czerniakowska	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi W4, który skutkuje wysiedleniem ok. 30 gospodarstw domowych w okolicy Koćmierzowa i Wielowsi.	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		Dodatkowo duży węzeł drogowy negatywnie wpłynie na mieszkańców, poprzez hałas, spaliny. Wysokie nasypy drogowe spowodują wzrost zagrożenia powodziowego. Optymalnym wariantem dla wszystkich osiedli jest wariant W1A przechodzący w wariant TGD.	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. Podczas prac projektowych wykonywana jest również analiza zagrożenia powodziowego, która zostanie uzgodniona z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, w celu oszacowania ryzyka wystąpienia powodzi na skutek budowy inwestycji oraz zastosowania rozwiązań projektowych nie powodujących wzrostu zagrożenia powodziowego. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione. Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony 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. 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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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. Po przeanalizowaniu możliwości połączenia wariantu W1A z wariantem WTGD, Wykonawca stwierdził, że wprowadzenia dodatkowego wariantu nie jest zasadne, ponieważ wariant W1A spełnia wszystkie wymagania Wnioskodawców.
TAR.268	Tomasz Pałacha	We wniosku zawarto uwagę, iż wariant 1 przebiega przez obszar występowania bociana czarnego i orła. Dodatkowo odcina mieszkańców od reszty osiedla.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zalecomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny. Następnie określa się lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt na podstawie wielokryterialnej waloryzacji krajobrazu pod kątem możliwości przemieszczania się zwierząt. Inwentaryzacja przyrodnicza powoli dobiega końca, a po jej zakończeniu określone zostaną lokalizacje przejść dla zwierząt. Lokalizacja przejść dla zwierząt zostanie ustalona na podstawie wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej. Wskazane zostaną w niej szlaki migracyjne zwierząt i w odpowiednich miejscach zaprojektowane przejścia dla zwierząt. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
TAR.77	Ewa Chmielewska	We wniosku zawarto informacje, iż wariant W1A jest najkorzystniejszy ze względu na przebieg w bliskiej odległości terenów inwestycyjnych miasta Tarnobrzega oraz małą ingerencję w gospodarstwa domowe. Ponadto stwierdzono, że drugi wariant spełniający powyższe kryteria to WTGD. Dodatkowo wspomniano o powodzi jaka dotknęła osiedle Wielowieś 10 lat temu oraz o zagrożeniu powodziowym jakie może stanowić przebieg trasy w wariantcie W4.	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. 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. 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.
TAR.7 TAR.9 TAR.10 TAR.11 TAR.13	Patryk Żak Adrian Lachowski Adrian Rutyna Agata Wiatr Agnieszka Wiatr	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.14	Agnieszka		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.
TAR.16	Krzemińska		
TAR.17	Agnieszka Pałacha		
TAR.20	Agnieszka		
TAR.27	Stawiarska		
TAR.28	Aleksandra		
TAR.29	Beszczynska		
TRA.30	Anna Godlewska		
TAR.31	Anna i Marcin		
TAR.34	Szczudło		
TAR.35	Anna Jasińska		
TAR.36	Anna Mierzwińska		
TAR.37	Anna Rutyna		
TAR.38	Anna Wojtylak		
TAR.39	Arkadiusz Świszcz		
TAR.40	Artur Czajkowski		
TAR.41	Artur Kieliszek		
TAR.42	Barbara Kulik		
TAR.43	Barbara Kusy		
TAR.44	Bartłomiej Wiatr		
TAR.46	Beata Demirska		
TAR.48	Beata Grabowska		
TAR.49	Beata Łagowska		
TAR.51	Beata Roman		
TAR.52	Bogdan Król		
TAR.53	Bożena Król		
TAR.54	Bożena Łagowska		
TAR.56	Czesława Kosior		
TAR.57	Czesława		
TAR.58	Młodzińska		
TAR.59	Dagmara Pietrzał		
TAR.61	Daniel Ogorzałek		
TAR.62	Danuta Drożak		
TAR.64	Danuta Duma		
TAR.65	Danuta Pietruszka		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.66	Danuta Rustelnik		
TAR.68	Dawid Szulc		
TAR.69	Dominik Szymański		
TAR.70	Dominika Miś		
TAR.72	Dominika Tusfar		
TAR.74	Dorota Banasiak		
TAR.78	Dorota		
TAR.79	Chmielewska		
TAR.80	Dorota Czech		
TAR.81	Edward Burdzel		
TAR.84	Elżbieta Maj		
TAR.89	Ewa Kostrzewa		
TAR.90	Ewa Stachowicz		
TAR.92	Firma Lako		
TAR.94	Gabriela		
TAR.95	Kalinowska		
TAR.97	Grzegorz Gałka		
TAR.98	Grzegorz Guzik		
TAR.99	Grzegorz i Karolina		
TAR.100	Chyła		
TAR.101	Grzegorz Kargól		
TAR.103	Grzegorz Osemlak		
TAR.105	Grzegorz Rutyna		
TAR.107	Grzegorz Surma		
TAR.108	Grzegorz		
TAR.110	Szczukiewicz		
TAR.112	Grzegorz Śledź		
TAR.114	Halina Kalinowska		
TAR.115	Halina Wojdyła		
TAR.117	Hanna Czech		
TAR.118	Helena Szmuc		
TAR.120	Henryk Mierzwiński		
TAR.125	Hubert Trojanowski		
TAR.126	Irena Tęcza		
TAR.127	Ireneusz Laur		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.129	Iwona Kalinowska		
TAR.130	Izabela Rojek		
TAR.131	Izabela Szymańska		
TAR.132	Jan Szuba		
TAR.133	Janina Floras		
TAR.134	Janina i Tadeusz		
TAR.136	Strońscy		
TAR.137	Janusz Gessek		
TAR.138	Joanna Kozoduj		
TAR.139	Joanna Olech		
TAR.142	Jolanta Opałka		
TAR.144	Jolanta Tobolewicz		
TAR.146	Józef Chmielewski		
TAR.148	Józef Kargól		
TAR.149	Józef Stela		
TAR.150	Justyna Stępień		
TAR.152	Kamil Beszczyński		
TAR.154	Karol Panek		
TAR.155	Karolina Duma		
TAR.156	Katarzyna Burek		
TAR.157	Katarzyna Duma		
TAR.158	Katarzyna Jugo		
TAR.159	Katarzyna Różycka		
TAR.160	Kazimiera Kargól		
TAR.161	Kazimierz		
TAR.162	Chamerski		
TAR.163	Kazimierz Saja		
TAR.164	Kinga Kawgót		
TAR.165	Klaudia Chciuk		
TAR.166	Klaudia Laur		
TAR.167	Konrad Lachowski		
TAR.168	Konrad Łuczak		
TAR.169	Krystyna		
TAR.170	Kasperska		
TAR.172	Krystyna Kropiejko		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.173	Krystyna		
TAR.174	Stawiarska		
TAR.175	Krzysztof Kusy		
TAR.177	Krzysztof Opałka		
TAR.180	Krzysztof		
TAR.182	Szymański		
TAR.183	Krzysztof Żyła		
TAR.185	Ksawery Kalinowski		
TAR.189	Laura Okulska		
TAR.191	Leokadia Rojek		
TAR.192	Leonard Kropiejko		
TAR.193	Leszek Szuba		
TAR.194	Łukasz Saja		
TAR.195	Magdalena		
TAR.196	Banasiak		
TAR.197	Malwina Mróz		
TAR.198	Małgorzata Cebula		
TAR.199	Marcin Chmielewski		
TAR.200	Marcin Zelik		
TAR.201	Marek Stec		
TAR.202	Maria Halat		
TAR.204	Maria Śledź		
TAR.206	Marianna		
TAR.207	Chamerska		
TAR.208	Mariola Stec		
TAR.210	Marta Duma		
TAR.211	Marta Lasota		
TAR.212	Martyna Sabat		
TAR.213	Mateusz Kusik		
TAR.214	Mateusz Wiatr		
TAR.215	Michał Grabowski		
TAR.216	Michał Olech		
TAR.219	Michał Zelik		
TAR.221	Mirosława Topolska		
TAR.222	Monika Łagowska		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.224	Monika Ogorzałek		
TAR.225	Monika Ruszowska		
TAR.226	Natalia Szuba		
TAR.227	Natalia Tabor		
TAR.229	Olga Maj		
TAR.232	Oliwier Śledź		
TAR.233	Oskar Kusy		
TAR.234	Patrycja Panek		
TAR.235	Paulina Matusiak		
TAR.239	Paweł Mróz		
TAR.242	Paweł Stawowy		
TAR.243	Paweł Żak		
TAR.244	Piotr Justyna		
TAR.249	Piotr Stala		
TAR.252	Piotr Stawiarski		
TAR.253	Przemysław		
TAR.256	Światowiec		
TAR.257	Renata Lachowska		
TAR.258	Renata Tworek		
TAR.259	Robert Burek		
TAR.262	Robert Kawa		
TAR.263	Ryszard Kusik		
TAR.264	Sebastian Miś		
TAR.265	Sławomir Bernyś		
TAR.272	Sławomir Stroński		
TAR.273	Stanisław Jańczuk		
TAR.274	Stanisław Szmuc		
TAR.275	Stanisław Wojdyła		
TAR.277	Szczepan Kozioł		
TAR.278	Szymon Halat		
TAR.280	Tadeusz Młodziński		
TAR.281	Tadeusz Uzar		
TAR.282	Tomasz Cebula		
TAR.283	Tomasz Darasz		
TAR.284			

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.285 TAR.286 TAR.288 TAR.289 TAR.292 TAR.293	Tomasz Kaczorowski Urszula i Zbigniew Bienieccy Wiesław Światowiec Wojciech Węgiel Wiktor Salamon Wiktoria Lachowska Witold i Elżbieta Światowiec Władysław Dziuba Wojciech Maj Wojciech Ogorzałek Wojciech Szulc Wojciech Światowiec Wojciech Węgiel Zbigniew Halat Zbigniew Kasperski Zdzisława Lipczyńska Zofia Gądek Zofia Saja Zygmunt Rustyła		
TAR.297 TAR.298 TAR.299 TAR.300 TAR.301 TAR.302 TAR.303 TAR.304 TAR.305	Adam Jaskot Agata Kwarciany Agnieszka (nazwisko nieczytelne) Agnieszka Dul Agnieszka Magdziarz Agnieszka Prokop	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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.306	Agnieszka Rękas		Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.
TAR.307	Alfred Stala		
TAR.308	Andrzej		
TAR.309	Szczukiewicz		
TAR.310	Anna Działowska		
TAR.311	Anna Jankowska		
TAR.312	Anna Jones		
TAR.313	Barbara Bednarska		
TAR.314	Beata Wnęk		
TAR.315	Beata pawlik		
TAR.316	Bernadetta Tworek		
TAR.317	Bożena		
TAR.318	Sobiepańska		
TAR.319	Damian Magdziarz		
TAR.320	Damian Stachowicz		
TAR.321	Danuta Niezgoda		
TAR.322	Dariusz Żak		
TAR.323	Elzbieta Czajka		
TAR.324	Elzbieta Rybicka		
TAR.325	Emil Olszewski		
TAR.326	Ewa Żak		
TAR.327	Grażyna Śliwińska		
TAR.328	Grzegorz Niezgoda		
TAR.329	Grzegorz Pomykała		
TAR.330	Grzegorz Rejczyk		
TAR.331	Halina		
TAR.332	Szczukiewicz		
TAR.333	Izabela		
TAR.334	Kwiatkowska		
TAR.335	Jacek Kwiatkowski		
TAR.336	Jacenty Ziolo		
TAR.337	Jan Ekiert		
TAR.338	Janusz Śliwiński		
TAR.339	Jolanta Maj		
TAR.340	Kamil Suszał		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.341	Katarzyna		
TAR.342	Modzelewska		
TAR.343	Kinga Mazur		
TAR.344	Klaudia (nazwisko		
TAR.345	nieczytelne)		
TAR.346	Komaniecka		
TAR.347	Marianna		
TAR.348	Konrad Ekiert		
TAR.349	Krzysztof Bryś		
TAR.350	Krzysztof Czajka		
TAR.351	Krzysztof Kopec		
TAR.352	Krzysztof		
TAR.353	Kwiarciany		
TAR.354	Krzysztof		
TAR.355	Szczukiewicz		
TAR.356	Maciej Jankowski		
TAR.357	Magdalena Guła		
TAR.358	Marcin Szary		
TAR.359	Maria Przydział		
TAR.360	Marian Podeszwa		
TAR.361	Mariusz Zarzycki		
TAR.362	Małgorzata Groleń		
TAR.363	Małgorzata Justyna		
TAR.364	Małgorzata Lis		
TAR.365	Małgorzata		
TAR.366	Ozimek-Kawa		
TAR.367	Michał Wiącek		
TAR.368	Monika Niezgoda		
TAR.369	Monika Wojtas		
TAR.370	Patrycja Bator		
TAR.371	Paweł Farbisz		
TAR.372	Paweł Mazur		
TAR.373	Piotr Chciuk		
TAR.374	Piotr Domoradzki		
TAR.375	Piotr Jurkiewicz		

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
TAR.376 TAR.377 TAR.378 TAR.379 TAR.380 TAR.381 TAR.382 TAR.383 TAR.384 TAR.385 TAR.386	Piotr Kos Piotr Waksmandzki Przemysław Magdziarz Rafał Czachor Rafał Komaniecki Rafał Komaniecki Ryszard (nazwisko nieczytelne) Stanisław Kopeć Stanisława Kopeć Stefan Żak Szymon (nazwisko nieczytelne) Teresa Budzińska Teresa Nawotka Tomasz Modzelewski Tomasz Tworek Urszula Bernyś Wiesław Piętka Wiesława Mazur Witold Łopatka Zbigniew Duma Zbigniew Urban Zenon Gospodarczyk Zofia Kwiatkowska Łukasz Lis		

b. Przedstawiciele władz lokalnych

Lp.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Prezydent Miasta Tarnobrzega	Wniosek o połączenie wariantów W1A z W3 jako najbardziej preferowany przebieg dla Gminy Tarnobrzeg poprowadzony nowym przebiegiem wzdłuż projektowanej obwodnicy Tarnobrzega. Połączone warianty optymalizują interesy miasta i lokalnych społeczności, przebiegają w odpowiedniej bliskości miasta i łączą się z planowaną drogą obwodową. Jeżeli nie ma możliwości poprowadzenia trasy nowym śladem wariant alternatywny to wariant W1A.	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 Tarnobrzeg. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zalecomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem 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 DSU. W ramach opracowywania STES dokłada się wszelkich starań, aby projekt był jak najkorzystniejszy dla mieszkańców jak i użytkowników dróg. Należy jednak pamiętać, że przebieg drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać szereg wymagań zawartych w warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Poprowadzenie wariantu W1A wzdłuż obwodnicy Tarnobrzega w celu włączenia do wariantu W3 wydłuży jego długość o ponad 3km. Połączenie wariantów spowoduje również konieczność wybudowania dodatkowego wiaduktu kolejowego w porównaniu do pierwotnego wariantu W1A. <i>W związku z tym, że wariant W1A spełnia Państwa postulaty oraz jest przez Państwa akceptowalny, wniosek o połączenie wariantu W1A z W3 nie został uwzględniony</i>

IV. Protokół ze spotkania informacyjnego

W dniu 13.07.2020 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 MOSiR w miejscowości Tarnobrzeg, przy Alei Niepodległości 2, o godz. 11:00.

Wzięło w nim udział 140 mieszkańców.

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

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

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

1. Wiesława Sowę
2. Mateusza Sycza

Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:

1. Zastępca Prezydenta Miasta Tarnobrzega Mirosław Pluta

Porządek i przebieg spotkania

1) Pytanie zadał przedstawiciel i mieszkaniiec osiedla Zakrzów:

Pytanie dotyczyło wariantu TGD. W ocenie mieszkańca jest to wariant najbardziej inwazyjny, jeśli chodzi o osiedle Zakrzów. Czy istnieje możliwość połączenia wariantu 1A z wariantem TGD zamieniając drogę obwodową na drogę szybkiego ruchu? Czy przy projektowaniu wariantu TGD był brany pod uwagę czynnik społeczny?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant poinformował, że w rejonie osiedla Zakrzów przebiega również wariant zielony (3) który na danym odcinku ma wspólny przebieg z wariantem TGD. Wariant zielony (3) był rozpatrywany już na etapie Studium Korytarzowego (SK), czyli na etapie wcześniejszym, w którym spośród 7 wariantów z do dalszych prac zostały wybrane 3 warianty, czyli 1, 3 i 4.

Po przeprowadzeniu wszystkich spotkań i uwzględnieniu wszystkich kryteriów może się okazać, że zajdzie potrzeba wykonania odcinka łącznikowego. Oczywiście może wtedy ulec zmiana trasy wariantu po lewej i prawej stronie, ponieważ droga ekspresowa posiada bardzo wysokie parametry techniczne i nie można jej kształtować dowolnie. Pozornie wyglądająca mała zmiana przebiegu trasy wiąże się ze zmianą na kilku kilometrach w jedną lub drugą stronę.

W każdym wariantcie jest uwzględniany czynnik społeczny. Zdajemy sobie sprawę, że droga przechodzi przez różne tereny. Staramy się projektować tak, aby trasa najmniej kolidowała z budynkami, niestety nie zawsze udaje się uniknąć takiej kolizji. Jest to spowodowane wysokimi parametrami technicznymi jakim podlega droga ekspresowa. Nie można jej

dowolnie kształtować, ponieważ aby droga ekspresowa miała wysoki komfort jazdy ma swoje ograniczenia co do kształtowania. Co nie oznacza, że nie można wprowadzać korekt.

2) Pytanie zadał mieszkaniec osiedla Zakrzów:

Mieszkaniec poinformował, że wariant przebiegający przez południową część osiedla Zakrzów zawiera wyburzenie budynków osób, które już raz w życiu wysiedlenie przeżyły. Wśród mieszkańców są ludzie z miejscowości Jeziórko, którzy zostali wysiedleni, gdy powstawał przemysł siarkowy. Zaproponowano poprowadzenie wariantu w oddaleniu od linii kolejowej 25 i wężła Tarnobrzeg przez nieużytki i tereny uprawne.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant zwrócił się z prośbą o przedstawienie takiej propozycji w Formularzu opinii.

3) Pytanie zadał mieszkaniec osiedla Dzików:

Mieszkaniec poinformował, że zdaje sobie sprawę, że planowanie przestrzenne miasta i struktura urbanistyczna jest trudnym zagadnieniem. Jednak w jego ocenie poprowadzenie 2 z 4 wariantów przez naturalną otulinę miasta - osiedla mieszkalne, domków jednorodzinnych jest nie zrozumiałe. Wariant 3 i wariant TGD niszczy 3 osiedla: Zakrzów, Dzików i Borów. Tarnobrzeg posiada nieużytki przez które jest możliwość zaprojektowania drogi. Niezrozumiałe jest, dlaczego preferuje się wariant tak blisko miasta, kiedy tereny inwestycyjne w Sielcu oraz ugory między Sielcą, a Wielowsią są przyszłością dla miasta (Tarnobrzega).

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant poinformował, że żaden z prezentowanych wariantów nie jest preferowany i wszystkie są prawdopodobne. Inwestor i projektanci przyjechali przedstawić lokalnej społeczności jak wyglądają trasy poszczególnych wariantów i nie będą namawiać do żadnego z tych wariantów, a jedynie chcą wysłuchać mieszkańców. Projektant po raz kolejny zwrócił się z prośbą o wpisanie w formularzach opinii wszystkich wniosków.

Projektant poinformował, że ograniczenia przy projektowaniu tego typu drogi są bardzo duże i nie jest celem niszczenie osiedli. Na Terenie Tarnobrzega jest dość duży rozstrzał projektowanych wariantów. Oczywiście należy się spodziewać, że Ci którzy będą preferowali jeden wariant, mieszkają w oddaleniu od niego i odwrotnie.

4) Pytanie zadała mieszkanka Wielowsi:

Dlaczego wariant 4 przechodzi przez domki osiedla Wielowieś, a obok jest 5ha pustej łąki?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Odnosząc się do przesuwania wariantów projektant ponownie zwrócił się z prośbą o zawarcie wniosku w formularzu opinii. Przy prowadzeniu trasy poszczególnych wariantów należy spełnić wymagania warunków technicznych. Ograniczeniem są również lokalizacje np. terenów zalewowych. Wody Polskie ustanowiły obszary zagrożone powodzią i część wariantów je przekracza. Wybór wariantu najkorzystniejszego będzie uwzględniał aspekt ekonomiczny, społeczny, techniczny, ale również środowiskowy. Na obecnym etapie uzgodnienia z Wodami Polskimi przejścia przez tereny zalewowe może się okazać, że dla niektórych wariantów stanie się to bardzo trudne lub bardzo kosztowne (budowanie długich odcinków na estakadzie). Ponownie zwrócono uwagę, że wiele kryteriów ma wpływ na wybór wariantu.

5) Pytanie zadał mieszkaniec Tarnobrzega:

Mieszkaniec zwrócił uwagę na ideę preferowaną przez władze samorządowe, czyli tzw. Czwórmiasto. Stalowa Wola będzie miała swoje rozwiązanie w Nisku i swojej obwodnicy, dlatego trzeba wziąć pod uwagę Sandomierz, z którego mieszkańcy również muszą dojechać. Padła prośba o podanie kosztów dla tych poszczególnych wariantów?

Jak realne są terminy realizacji drogi w 2030 r.? Jest to perspektywa dziesięcioletnia, więc w jaki sposób będą szacowanie koszty?

Jak oceniają Państwo trudności w realizacji przepraw mostowych w poszczególnych wariantach?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Na ten moment jeszcze nie możemy określić kosztów wszystkich rozwiązań projektowych, ponieważ prace projektowe nie zostały zakończone. Wszystkie przeprawy mostowe są zbliżonej długości dla poszczególnych wariantów.

Niektóre warianty przebiegają przez tereny zalewowe i muszą spełnić warunki narzucone przez Wody Polskie, aby zachować integralność terenów zalewowych. Co również może mieć odzwierciedlenie w kosztach poszczególnych wariantów.

6) Pytanie zadał mieszkaniec Tarnobrzega:

Mieszkaniec zwrócił uwagę, że planowana jest obwodnica Tarnobrzega tak, aby odsunąć ruch od miasta, a w przypadku S74 proponuje się przebieg zbliżony do miasta. Zaprojektowano już 4 warianty, więc dlaczego nie można pociągnąć prostej linii z jednego końca na drugi, żeby jak najmniej ingerować w zabudowania? Proponowana droga zakłóci normalne życie, dlatego droga ekspresowa powinna przebiegać jak najdalej od Tarnobrzega. W ocenie mieszkańca mosty w Sandomierzu i w Łonowie są wystarczające i budowanie tylu wariantów jest niezrozumiałe.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Należy zauważyć, że droga nie będzie budowana w tych wszystkich wariantach, będzie przebiegać w jednym wariantcie, a nie w czterech. Najłatwiej byłoby, gdyby teren był jednym wielkim ugięciem, jednak tak niestety nie jest, ponieważ, występują zabudowania i tereny rolne. Dla ludzi ważne są budynki, ale dla prowadzących uprawy to najważniejsze są grunty rolne. Jedni mieszkańcy chcą przesunąć drogę w jedną, a inni w drugą stronę. Konieczny jest kompromis przy budowie takiej drogi.

Projektant dodał również, że nie ma możliwości technicznej zaprojektowania prostej drogi z punktu A do punktu B na odcinku ok. 70 km. Obowiązują warunki techniczne drogowe, które wskazują zasady geometrycznego kształtowania dróg. Musi być zachowane bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz przeciwdziałanie monotonii jazdy, co wymusza stosowanie łuków zarówno pionowych jak i poziomych.

7) Pytanie zadał mieszkaniec osiedla Zakrzów:

Mieszkaniec zwrócił uwagę, że budowana była droga Warszawska w kierunku Sandomierza i droga ta nie była odwadniana. W czasie deszczy tworzą się zastoiska wody. Czy bierze Państwo pod uwagę jak grunt jest drenowany, odwadniany i doprowadzony do rowów melioracyjnych?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektowana droga będzie przecinała tereny zmeliorowane. Na etapie Projektu budowlanego wraz z uszczegóławianiem projektu powstanie projekt odbudowy дренаży, który będzie przewidywał odtworzenie systemu drenarskiego w razie kolizji. Taki projekt powstaje każdym projekcie drogi.

Odpowiedzi udzielił przedstawiciel Inwestora Pan Wiesław Sowa:

Proszę wziąć pod uwagę, że jesteśmy zarządcą drogi ekspresowej. Nie administrujemy drogą wojewódzką, dlatego trudno jest nam się odnieść do przedstawionych zarzutów. Nie projektujemy również drogi obwodowej miasta Tarnobrzega, dlatego trudno nam dyskutować nad jej przebiegiem. Spotkaliśmy się tu dyskutując nad drogą ekspresową.

Proszę wziąć pod uwagę, że to są całkiem różne funkcje dróg. Rozmawiamy o drodze ekspresowej, która ma zatwierdzony przebieg rozporządzeniem i ma przebiegać od Kielc do Niska. Dodatkowo są wymienione miasta przy których ma przejść droga i jest tam Tarnobrzeg, więc w granicach Tarnobrzega droga powinna się znaleźć. W dalszych etapach projekt tej drogi będzie uszczegółowiany. Na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego nie rozwiązaliśmy wszystkich problemów, bo jest to wręcz niemożliwe. Proszę pamiętać, że projekt obejmuje drogę na 70 kilometrach, a dziś rozmawiamy o odcinku w granicach Tarnobrzega. Obiektów mostowych będzie więcej czy to na Wiśle, Sanie i rzece Łęg, uwzględniając tereny zalewowe. Może się okazać, że stanowisko RZGW czy Wód Polskich doprowadzi do tego, że niektóre elementy ze względów ekonomicznych będą odrzucone. Musimy poszczególne elementy wyważyć i dlatego dziś wyszliśmy do Państwa, aby usłyszeć Wasz głos. Rozumiemy, że w pobliżu występują ugory, ale przesuwając drogę ekspresową w to miejsce może się okazać, że za kilka kilometrów trafimy w następne osiedle, inną miejscowość. Mamy tego świadomość, że gdziekolwiek byśmy nie przesuwali tej drogi, zawsze wystąpi kolizja. Dlatego dzięki przyszłej analizie wielokryterialnej będziemy starali się doprowadzić do takiego wariantu, który będzie najkorzystniejszy.

8) Pytanie zadał mieszkaniec osiedla Zakrzów:

Czy czynnik społeczny jest najważniejszy? Czy w wariantcie 3 i TGD nie jest najważniejszy czynnik ekonomiczny? Mieszkaniec zwrócił uwagę, że z informacji posiadanych przez niego wariantem 3 i TGD miałyby być dołączona DK 9 i wtedy wystarczyłby jeden most na Wiśle.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant poinformował, że odpowiedź na to pytanie padła już wcześniej. Celem zorganizowanego spotkania jest poznanie zdania mieszkańców. Wybór wariantu podejmuje się na podstawie wielu kryteriów. Czynnik społeczny, ekonomiczny, techniczny, środowiskowy to suma tych wszystkich, która złoży się później na to który wariant zostanie wskazany jako najkorzystniejszy. Nie jest tak, że miasto zostanie podzielone na dwie części. Są zachowane przejazdy, będą na głównych drogach węzły, będzie sieć dróg dodatkowych. W formularzach opinii powinni Państwo wskazać, gdzie ew. dodatkowy przejazd jest potrzebny.

9) Pytanie dotyczące ekranów akustycznych padło z Sali.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Ekranów akustycznych nie stawia się na całej długości drogi ekspresowej. Ekrany będą tam, gdzie będą wymagane. Tam, gdzie będzie konieczna ochrona akustyczna budynków, gdzie analiza akustyczna wykaże, że są przekroczone normy hałasu, które określone są w polskich przepisach prawa. 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. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

10) Pytanie zadała mieszkanka osiedla Zakrzów:

Mieszkanka zwróciła się z prośbą, aby wrócić do ponownego omówienia trasy wariantu TGD i jeszcze raz szczegółowo ją omówić.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant zgodził się na ponowne omówienie wariantu TGD i przypomniał, że mieszkańcy mogą prezentowane materiały zobaczyć w gminie oraz pobrać ze strony internetowej.

11) Przebieg wariantów TGD i wariantu 3 zaprezentował projektant drogowy pan Tymoteusz Płócienniczak.

12) W trakcie prezentacji padły z sali następujące pytania:

- 1) Pytanie dotyczące sposobu przełożenia drogi wojewódzkiej numer 723?
- 2) Pytanie dotyczące wysokości nasypu?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

- 1) Droga została przełożona w taki sposób, aby ominąć istniejącą zabudowę.
- 2) W zależności od ukształtowania drogi, może to być do ok. 7 m, lecz nie ma jednej wartości dla wszystkich dróg.

13) Pytanie zadał mieszkanka osiedla Zakrzów:

W okolicy ulicy Polnej projektowany jest nasyp na wprost domu, natomiast obok został zlokalizowany zbiornik na wodę, czy gdy spadnie ulewa możemy zostać zalani?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Nasyp występuje wyłącznie na drodze ekspresowej, a droga, o której mowa przebiega po terenie. Nieruchomości, o których Pani wspomniała pozostają nienaruszone. Zbiorniki są projektowane na ilość wody, która spływa z drogi ekspresowej i dróg dodatkowych. Woda jest retencjonowana, ponieważ zarządca cieku wydaje warunki techniczne na ilość wody jaką można odprowadzić w jednostce czasu. Dlatego nie widzimy powodu, dla którego wskazane nieruchomości miałyby zostać zalane.

14) Pytanie zadał mieszkaniec Tarnobrzega:

Mieszkaniec w zeszłym roku kupił działkę w okolicy Borowa. Teraz przebiega przez nią wariant 3. Przed zakupem mieszkaniec pytał w urzędzie i nie było planów inwestycyjnych. W kwietniu otrzymał pozwolenie na budowę. Dlaczego zostało wydane pozwolenie, skoro planowany jest przebieg drogi S74?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Prawo stanowi, że nie ma żadnych formalnych obostrzeń, aby nie wydać komuś pozwolenia na budowę, na tym etapie, gdzie jest rozpatrywane wiele wariantów planowanej drogi. Nie występują formalne przeszkody. Ponieważ jest to etap studialny i koncepcyjny. Dodatkowo, jeśli zostanie wydana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, to ciągle nie rodzi ona prawa Inwestora do terenu. Określa tylko jakie są warunki budowy inwestycji oraz jej ślad. Oczywiście rolą samorządów jest informowanie kupującego o planowanych przebiegach dróg. Jednak w chwili obecnej ani projektant, ani samorząd na całym odcinku tej drogi nie wiedzą po którym śladzie ta droga będzie przebiegać.

Odpowiedzi udzielił Zastępca Prezydenta Tarnobrzega Mirosław Pluta:

To spotkanie jest spotkaniem informacyjnym i chciałby, żeby to mieszkańcy się jak najwięcej wypowiedzieli. W 2010 r. powstało Studium Korytarzowe. Prezentowane są obecnie warianty przebiegu po to, żeby mieszkańcy mogli zgłosić swoje wszystkie obiekcje. Wariantowość jest konieczna, aby mógł zostać wybrany wariant optymalny pod kątem wielu kryteriów i jest wśród nich warunek społeczny.

15) Pytanie zadał mieszkaniec Tarnobrzega

Czytając o tej inwestycji na stronie gminy Tarnobrzeg w pkt 2. Podstawowe cele inwestycji: „Celem planowanej inwestycji jest uwolnienie z ruchu tranzytowego terenów zabudowanych w miastach Sandomierz, Stalowa Wola i Nisko”.

Dlaczego nie wspomniano o Tarnobrzegu?

Odpowiedzi udzielił Zastępca Prezydenta Tarnobrzega Mirosław Pluta:

Wraz z sąsiednimi miastami zostało powołane tzw. Czwórmiasto. Nacisk całego Czwórmiasta spowodował, że Tarnobrzeg nie zostanie pominięty w tej inwestycji. Dla dobra Tarnobrzega

taka komunikacja z S19 i centrum kraju jest konieczna. W pierwszej kolejności brane jest pod uwagę, żeby tereny inwestycyjne w otoczeniu parku technologicznego rozwijały się, a droga ekspresowa została włączona w obwodnicę. Obwodnica to nie jest koniec, bo planowane jest w przyszłości skomunikowanie terenów Agencji Rozwoju Przemysłu. To jest zasługa Czwórmiasta, że bierze się pod uwagę te 4 warianty.

16) Pytanie zadał mieszkaniec Tarnobrzega

Mieszkaniec poinformował, że występują z konkretną propozycją. połączenia wariantów 1A z TGD w ciągu obwodnicy.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant poinformował, że łączenie wariantów jest możliwe, ale możliwość ta zostanie potwierdzona po ocenie głównych przebiegów wariantów w ramach analizy wielokryterialnej. Projektant po raz kolejny zwrócił się z prośbą o wpisanie w formularzach opinii wszystkich wniosków. Ponieważ każdy z nich zostanie rozpatrzony.

17) Pytanie zadał mieszkaniec Tarnobrzega

Mieszkaniec zarzucił brak lokalizacji ekranów akustycznych oraz nieaktualne podkłady mapowe.

Zadał również pytanie, dlaczego wariant 3 i wariant TGD są brane pod uwagę?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

W odniesieniu do ekranów 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. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Nie ma jednej odległości od drogi do budynków, w której lokalizowane są ekrany akustyczne. Hałas w zależności od ukształtowania terenu rozchodzi się bardzo różnie.

Odnosnie aktualności map, należy wskazać, że materiały w ośrodkach nie są na bieżąco aktualizowane. Do czasu rozpoczęcia inwestycji, działki mogą podzielić się jeszcze kilkukrotnie. Decyzja środowiskowa nie wstrzymuje prac inwestycyjnych. Do wniosku o decyzję środowiskową, zostaną załączone aktualne mapy na dzień pozyskania ich z ośrodków geodezyjnych. Projektowane domy nie są naniesione, ponieważ są nanoszone dopiero gdy są oddane do użytkowania. I to też nie w wszystkich przypadkach. Występują sytuacje, gdzie właściciele opóźniają się ze zgłoszeniem zakończenia budowy domu. W dalszych etapach projektowania, koncepcja zostanie wykonana na mapach do celów projektowych, na których są naniesione wszystkie budynki. Podkreślamy, że wszystkie warianty są brane pod uwagę i są równoważne.

18) Pytanie zadał mieszkaniec Tarnobrzega

Chciałbym porównać sieć dróg do sieci energetycznej. Jeśli chodzi o tereny zalewowe to praktycznie 80% tej mapy to takie tereny. Nie ma wyprowadzenia drogi na Chmielów, na strefę, gdzie ludzie potrzebują dojechać do pracy. Tarnobrzeg dojeżdża dziś do pracy samochodami do Sandomierza, Gorzyc, Stalowej Woli i Mielca.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Właśnie teraz jesteśmy na tym etapie, gdzie będzie ustalone który wariant przebiegu drogi zostanie wybrany. Nikt z miasta nie mógł zablokować planowanej inwestycji, ponieważ nikt nie wie, którędy ta droga będzie w przyszłości przechodzić. Wszystkie kolizje z uzbrojeniem terenu będą przebudowywane tak jak w przypadku drenażu.

Projektant po raz kolejny zwrócił się z prośbą o zebranie i wpisanie w formularzach opinii wszystkich wniosków.

19) Pytanie zadał mieszkaniec osiedla Borów:

Kto jest pomysłodawcą wariantu 3 i dlaczego został wybrany wariant 3 i TGD, a nie inny? Wariant 3 i TGD wchodzi w rejon Puszczy Sandomierskiej. Głos do Rady Miasta i Prezydenta, aby było stanowcze nie dla wariantu TGD i zielonego.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Wariant 3 był rozpatrywany już na wcześniejszym etapie Studium Korytarzowym. Była robiona taka sama analiza tylko na innym poziomie szczegółowości. Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) i Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) wybrali do dalszych prac projektowych z 7 wariantów 4 warianty, tj. 1, 3 i 4. Na obecnym etapie opracowywania dokumentacji żaden z wariantów nie został wybrany i nie jest preferowany.

20) Pytanie zadała mieszkanka Tarnobrzega:

Mieszkanka gminy podziękowała za inicjatywę spotkania i przeprowadzenie go w związku z akcją informacyjną. Wspomniała, że konsultacje wymagane administracyjne byłyby dopiero na etapie uzyskiwania Decyzji środowiskowej. Poinformowała, że informacja dotycząca przebiegów wariantów pojawiła się u przewodniczących osiedli 1,5 tygodnia wcześniej, a u Radnych przed tygodniem. Po zebraniu uwag i rozmowach z mieszkańcami Tarnobrzega Mieszkanka gminy poinformowała, że wariant 1A jest najbardziej preferowany. Podana została argumentacja, w której padła propozycja, aby na rondzie przy parku technologicznym i zlokalizowanym tam węźle zlokalizować połączenie drogi ekspresowej, drogi wojewódzkiej i obwodnicy Tarnobrzega. Dalsza wypowiedź dotyczyła argumentacji za wariantem 1A oraz propozycji, aby połączyć wariant 1A odcinkiem obwodnicy Tarnobrzega z wariantem TGD lub 3.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant podziękował za głos i przedstawione argumenty.

21) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Tarnobrzeg:

Mieszkaniec gminy wyraził zdanie, że w jego ocenie forsowany jest wybór wariantu 3 lub TGD, ponieważ wariant Czwórmieście 4M biegnie od Sandomierza do Tarnobrzega. Zwrócił uwagę na zapis na stronie GDDKiA dotyczący obowiązku spotkania Wykonawcy z lokalną społecznością.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant poinformował, że to spotkanie nie wynika z przepisów prawa, ale z zapisów umowy zawartej pomiędzy Inwestorem i Wykonawcą. Dodał również, że spotkanie jest zorganizowane w celu poznania opinii i wniosków mieszkańców oraz poinformował, że nie każdy wniosek zostanie uwzględniony, ponieważ, wysoka klasa techniczna drogi ma ograniczenia co do kształtowania układu geometrycznego i niemożliwe jest wprowadzenie dowolnej zmiany. Projektant ponownie zwrócił uwagę, że na obecnym etapie opracowywania dokumentacji żaden z wariantów nie został wybrany i nie jest preferowany.

22) Głos zabrał Zastępca Prezydenta Miasta Tarnobrzeg Pan Mirosław Pluta.

Pan Prezydent podsumował, że droga S74 na terenie Tarnobrzega jest potrzebna i wszyscy są w tym zgodni. Droga ekspresowa jest kołem zamachowym dla rozwoju miasta i każde miasto chciałoby mieć drogę tej klasy w swoim sąsiedztwie. Prezydent poinformował, że miasto nie jest inwestorem tego przedsięwzięcia i tak jak mieszkańcy uczestniczą w konsultacjach oraz przedstawiają swoje wnioski. Dalsza wypowiedź dotyczyła omawianych spraw z Prezydentem oraz celach miasta dotyczących S74 i obwodnicy Tarnobrzega. Na

koniec Pan Prezydent podkreślił, że miasto nie jest inwestorem i nie decyduje który wariant zostanie wybrany, a GDDKiA, czyli przedstawiciel rządu. Dalsza dyskusja poruszała tematy lokalne.

23) Spotkanie zakończył swoją wypowiedzią przedstawiciel Inwestora Pan Wiesław Sowa.

W swojej wypowiedzi Pan Dyrektor poinformował, że trwają prace nad wszystkimi czterema wariantami, że jest prowadzona roczna inwentaryzacja przyrodnicza, badania geologiczne oraz spotkania z społeczeństwem. Stwierdził, że droga w rejonie miasta jest kołem zamachowym dla jego rozwoju oraz przytoczył przykłady z innych miast. Mieszkańcy zostali poinformowani, że Inwestor i Wykonawca zdaje sobie sprawę z emocji jakie budzi przebieg drogi i spotykają się z lokalną społecznością celem dowiedzenia się o uwagach. Na koniec uzupełniona została wypowiedz dotycząca ekranów akustycznych oraz specyfikacji badań hałasu. Wyrażone zostały podziękowania dla obecnych na spotkaniu po czym zakończono rozmowy.

Spotkanie trwało: ok. 3 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 pod warianty (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 Tarnobrzeg 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 841 wniosków. Największe poparcie uzyskał wariant W1A(oliwkowy). Władze samorządowe opowiedziały się za połączeniem wariantu W1A z wariantem W3. Wśród złożonych wniosków znalazły się wnioski zbiorowe mieszkańców osiedla Zakrzów i Borów Wnioski te dotyczyły sprzeciwu wobec wariantowi W3

i WTGD. Złożono również wnioski indywidualne dotyczące połączenia wariantu W1A z wariantami W3 lub WTGD, 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 nie uwzględniono żadnego wniosku

Łącznie uwzględniono 0 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		

Na terenie gminy Tarnobrzeg nie wprowadzono żadnych zmian.