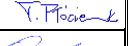
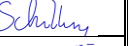
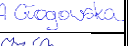


**STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO -
ŚRODOWISKOWE****TOM I III – RAPORT Z AKCJI INFORMACYJNEJ****GMINA ZALESZANY**

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

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

Nr umowy	2413.26.2018
Nr projektu	01.293.2019

Warszawa, grudzień 2020

Nr egz. ...

Spis treści

I.	Materiały promocyjne	3
1.	Ogłoszenie w prasie.....	3
2.	Ogłoszenia w Internecie	5
3.	Opis i ogłoszenie dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia	10
II.	Raport ze spotkań informacyjnych.....	13
1.	Opis przebiegu działań informacyjnych i harmonogram spotkań	13
2.	Wyniki ankiet zamieszczonych w formularzu opinii	16
III.	Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków	18
a.	Mieszkańców	18
b.	Przedstawicieli władz lokalnych	57
IV.	Protokół ze spotkań informacyjnych	60
V.	Podsumowanie wniosków mieszkańców.....	65
1.	Sposób uwzględnienia wniosków i wybór wariantu.....	65
2.	Brak budynków, nieaktualne mapy.....	65
3.	Obawa przed przekroczeniem dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza i hałasu.....	66
4.	Odszkodowania za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję.	66
VI.	Podsumowanie akcji informacyjnej	67
VII.	Wykaz przyjętych zmian do Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego w wyniku zgłoszonych wniosków	68

I. Materiały promocyjne

1. Ogłoszenie w prasie

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

3,10 zł w tym 85 VAT

Nr ISSN 0137-902X Nr indeksu 350-087

9 770137 902010

Poradnik na czas koronawirusa. Strona 13

PODKARPACKIE

Poniedziałek 6 lipca 2020

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

Echo Dnia

Nr 156 (1310)

Cena w prenumeracie 1,60 zł

Pilot samolotu awaryjnie lądował na prywatnej posesji

STRONA 4



TARNOBREZG

W czasie wolnym od służby policjant zatrzymał pijanego kierowcę auta

STRONA 9



Sport



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

STRONA 20

Jest akt oskarżenia w sprawie tragedii w Stalowej Woli

Pędził rozmawiając przez telefon, zginął 85-letni mężczyzna

Marcin Radziński
marcinradzinski@polskapress.pl

Stalowa Wola

Nadmerna 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-lletniego 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 dościnęty przez samochód do kiosku. Zmarł zaraz po przewiezieniu do pobliskiego szpitala.

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

19-latek 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



Prezydent Andrzej Duda na przysiędze terytorialsów w Nowej Dębie

STRONA 5



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

STRONA 3

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

STRONA 5

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

STRONA 6

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

STRONA 10

Prezydent Andrzej Duda na przysiędze podkarpackich terytorialsów i na pikniku



Wioletta Wojtkowiak
wojtkowiak@echo24.pl

Nowa Dęba

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

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



Pamiątkowe zdjęcie prezydenta z żołnierzami 3. Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej

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

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

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



Sympatycy prezydenta entuzjastycznie przyjęli jego wizytę

Obrony Narodowej Mariuszem Błaszczakiem wręczył także wyróżnienia żołnierzom, którzy ukończyli szkolenie z najwyższą lokatą. Po oficjalnej części prezydent udał się na piknik z mieszkańcami. Ta część wizyty przebiegała w bardzo gorącej atmo-

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

Napadali na rowerzystów i ich okradali! Są w rękach policjantów

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

OGŁOSZENIE

Investor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie informuje, że firma Transprojekt Gdański sp. z o.o. Wykonawca dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomicznego Środowiskowego dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko” w ramach opracowywanej dokumentacji ogłoszenia przetargu informacyjnego 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 pandemię koronawirusa podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i zachować dystansowanie w Rzeszowie przy ul. Mickiewicza 45, 37-400 Zaczarni.
2. Obowiązkiem uczestników jest przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i zachowanie dystansowania w Rzeszowie przy ul. Mickiewicza 45, 37-400 Zaczarni.
3. Osoby chore lub odczuwające objawy choroby zakaźnej nie powinny uczestniczyć w spotkaniu.
4. Przed wejściem na salę należy obowiązkowo użyć dezynfekcji rąk.
5. Wszelkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wyrazić się o sposobie uwzględnienia uwag, wniosków i zastrzeżeń.
6. Za zgodę na udostępnienie informacji publicznej uważa się wyrażenie zgody na udostępnienie informacji publicznej.

2. Ogłoszenia w Internecie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Rzeszów



INFORMACJA DROGOWA



WERSJA KONTRASTOWA



ODDZIAŁY

GDDKiA RZESZÓW

ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

KONTAKT

MAPA STANU BUDOWY DRÓG

SERWIS DLA KIEROWCÓW

ZBIÓRKA KRWI Drogocenna krew

SERWIS DLA PODWYKONAWCÓW

MAPA WARUNKÓW DROGOWYCH

Informacje

Aktualności

Archiwum informacji

O Oddziale

Drogi i mosty

Zamówienia publiczne

Procedury

Informacja o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Inwestycje drogowe

Serwis dla kierowców

Ogłoszenia

Strony internetowe kontraktów

Galeria

Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

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

Strona główna > Oddziały > GDDKiA Rzeszów > Informacje > Aktualności

Oddziały • Aktualności

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

09-07-2020

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

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

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

W spotkaniach będzie uczestniczył Projektant oraz przedstawiciele GDDKiA w Rzeszowie. W czasie spotkań będzie dokonywany zapis audio i wideo. Materiały informacyjne dotyczące rozpatrywanych wariantów trasy będą dostępne 7 dni przed planowanym terminem spotkań w siedzibach Urzędów Gmin. Materiały będą również dostępne w formie elektronicznej na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna oraz w siedzibie [GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49 C, pok. nr 8](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.





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

INFORMACJA DROGOWA

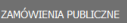
 **19 111**

 **PL**   **bip**

 **GDDKiA**

 **ODDZIAŁY**

 **GDDKiA RZESZÓW**

 **ZAMÓWIENIA PUBLICZNE**

 **KONTAKT**







**MAPA STANU
BUDOWY DROGI**

**SERWIS DLA
KIEROWCÓW**

**ZBIÓRKA KRWI
Drogocenna krew**

**SERWIS DLA
PODWYKONAWCÓW**

**MAPA WARUNKÓW
DROGOWYCH**

Informacje

Oddziały

Drogi i mosty

Zamówienia publiczne

Procedury

Informacja o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Inwestycje drogowe

Serwis dla kierowców

Ogłoszenia

Strony internetowe kontraktów

Galeria

Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

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

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

Oddziały • Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

01-07-2020

Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

1. Gmina Opatów
Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Opatów
Orientacja gmina Opatów
Plakat
Formularz opinii
2. Gmina Lipnik
Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Lipnik
Orientacja gmina Lipnik
Plakat
Formularz opinii
3. Gmina Obrazów
Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Obrazów
Orientacja gmina Obrazów
Plakat
Formularz opinii
4. Gmina Samborzec
Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Samborzec
Orientacja gminy Samborzec
Plakat
Formularz opinii
5. Gmina Sandomierz
W4 - mapa
W4 - mapa
Opis planowanych robót na terenie gminy Sandomierz
Orientacja gmina Sandomierz
Plakat
Formularz opinii
6. Gmina Gorzyce
Warianty
Orientacja gmina Gorzyce
Opis planowanych robót na terenie gminy Gorzyce
Plakat
Formularz opinii
7. Gmina Grębów
Warianty
Orientacja gminy Grębów
Opis planowanych robót na terenie gminy Grębów
Plakat
Formularz opinii
8. Gmina Tarnobrzeg
Warianty
Opis planowanych robót na terenie gminy Tarnobrzeg
Plakat
Formularz opinii
9. Gmina Radomyśl nad Sanem
Warianty
Orientacja gminy Radomyśl nad Sanem
Opis planowanych robót na terenie gminy Radomyśl nad Sanem
Plakat
Formularz opinii
10. Gmina Nisko
Warianty
Orientacja gminy Nisko
Opis planowanych robót na terenie gminy Nisko
Plakat
Formularz opinii
11. Gmina Pysznica
Warianty
Orientacja gminy Pysznica
Opis planowanych robót na terenie gminy Pysznica
Plakat
Formularz opinii
12. Gmina Stalowa Wola
Warianty
Orientacja gminy Stalowa Wola
Opis planowanych robót na terenie gminy Stalowa Wola
Plakat
Formularz opinii
13. Gmina Zaleszany
Warianty
Orientacja gminy Zaleszany
Opis planowanych robót na terenie gminy Zaleszany
Plakat
Formularz opinii

 **drukuj**

Deklaracja dostępności

Mapa serwisu

Media społecznościowe

 **Twitter**

 **Facebook**

Copyright 2015 GDDKiA

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

Transprojekt Gdański sp. z o.o.

str. 6

MIESZKANIE

TURYSTA

BIZNES

A+

Wpisz szukaną treść

Zaleszany

Oficjalna strona gminy

O gminie

Samorząd

Instytucje i organizacje

Gospodarka

Turystyka

Wybory

lipiec 2020

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

DODAJ WYDARZENIE DO KALENDARZA

Biuletyn Informacji Publicznej

Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej

Monitor Polski

Dziennik Ustaw

Dziennik Urzędowy Woj. Podkarpackiego

Znajdujesz się w: Strona główna • Samorząd • Aktualności

AKTUALNOŚCI

2020-07-09

SPOTKANIE INFORMACYJNE - „BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S74 NA ODCINKU OPATÓW - NISKO”.



„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 Zaleszany.

Spotkanie odbędzie się w dniu 15-07-2020 r. o godz. 11:00 w Gminnym Ośrodku Kultury w Zaleszanych, Plac Kościuszki 4, 37-415 Zaleszany

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

Akcja informacyjna „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”. Przesłane Formularze opinii zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Szczegółowe materiały informacyjne oraz komunikaty dotyczące planowanych spotkań informacyjnych znajdują się w GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49C, pokój nr 8, w Urzędzie Gminy Zaleszany oraz na stronie <https://www.gddkia.gov.pl/p131577/Akcja-informacyjna>

ZAPRASZAMY

Zasady bezpieczeństwa

- Ze względu na Pandemię bezprecedensową podczas spotkania należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i reżimu sanitarnego określonego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 28 marca 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem starego epidemii (Dz.U. 2020 poz. 964 z późn. zm.).
- Ochroną i ograniczeniem należy uczestniczyć w spotkaniu, które ze względu na wielkość pomieszczenia wynosi do 80 osób, dlatego zapraszamy się z rodziną o wyznaczenie na spotkanie przedstawiciela/pokrewnionca.
- Obowiązkowo należy zachować dystans i powstrzymać się od dotyku.
- Przed wejściem na salę należy zdezynfekować ręce, zachować usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
- Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu muszą obowiązkowo wypełnić ankietę anonimową.
- Ze względu na sytuację, spotkanie powinno mieć krótki i sprawnie przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane głosami oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.

Pliki do pobrania:

- 1.Mapa z planowanymi wariantami przebiegu drogi.
- 2.Opis planowanych robót.
- 3.Formularz opinii.

W. Paterek

Udostępnił 0

Lubię to! 0

Powrót do listy

Ciekawe Linki



Urząd Gminy Zaleszany, ul. Tadeusza Kościuszki 16, 37-415 Zaleszany, pow. stalowowolski, woj. podkarpackie
tel.: 15 845 94 19/20/32, fax: 15 845 94 24, email: ug@zaleszany.pl, <http://zaleszany.pl/>
NIP: 867-18-67-730, Regon: 000549453

projekt i hosting: INTERmed@ | zarządzane przez CMS - SPI
W3C HTML 4.01 W3C CSS W3C UTF-8 2.0 WCAG

MIESZKANIECTURYSTABIZNES

A+

Wpisz szukaną treść

Zaleszany

Oficjalna strona gminy

O gminie

Samorząd

Instytucje i organizacje

Gospodarka

Turystyka

Wybory

Lipiec 2020

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

DODAJ WYDARZENIE DO KALENDARZA +

bip

Biuletyn Informacji Publicznej

ePUAP

Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej

Monitor Polski

Dziennik Ustaw

Dziennik Urzędowy Woj. Podkarpackiego

Znajdujesz się w: Strona główna > Samorząd > Aktualności

AKTUALNOŚCI

2020-07-17

INFORMACJE DOTYCZĄCE BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S74.

Pliki do pobrania:

1.Mapa z planowanymi wariantami przebiegu drogi.

2.Mapa z planowanymi wariantami przebiegu drogi z podziałem na fragmenty:

• Mapa nr 1

• Mapa nr 2

• Mapa nr 3

• Mapa nr 4

• Mapa nr 5

2.Opis planowanych robót.

3.Formularz opinii.

W. Paterek

Udostępnił 0

Lubię to! 0

Powrót do listy +

Ciekawe Linki

Ośrodek Promocyjny Społecznej w Zaleszanie

Dziś i jutro

GOK Zaleszany

Krajowa Sieć Obszarów Wiejskich

Urząd Gminy Zaleszany, ul. Tadeusza Kościuszki 16, 37-415 Zaleszany, pow. stalowowolski, woj. podkarpackie
tel.: 15 845 94 19/20/30/32, fax: 15 845 94 24, email: ug@zaleszany.pl, http://zaleszany.pl/
NIP: 867-18-67-730, Regon: 000549453

projekt i hosting: INTERmedi@ | zarządzane przez: CMS - SPI
WC HTML 4.01 WC CSS WC UTF-8 2.0 WCAG

Transprojekt Gdański sp. z o.o.

str. 8

MIESZKANIECTURYSTABIZNES

Wpisz szukaną treść



Zaleszany

Oficjalna strona gminy

O gminie / Samorząd / Instytucje i organizacje / Gospodarka / Turystyka / Wybory



lipiec 2020

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

DODAJ WYDARZENIE DO KALENDARZA +

Biuletyn Informacji Publicznej

Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej

Monitor Polski

Dziennik Ustaw

Dziennik Urzędowy Woj. Podkarpackiego

Znajdujesz się w: Strona główna > Samorząd > Aktualności

AKTUALNOŚCI

2020-02-07

DROGA EKSPRESOWA S74 CORAZ BLIŻEJ.

Informujemy, że na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zostały opublikowane materiały dotyczące wariantów drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko (węzeł „Zapacz”) przebiegającej przez teren gminy Zaleszany.

<https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/7940/s74-opatow-nisko>

Przewidywany przebieg tego odcinka drogi ekspresowej S74 zlokalizowany jest na terenie województw: świętokrzyskiego i podkarpackiego. Inwestycja obejmuje budowę pełnego zakresu drogi ekspresowej klasy S; na odcinku w rejonie miejscowości Okalina-Kolonia (w dążeniu do rozwiązań projektowych S74 odcinka obwodnicy Opatowa) 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.

Plan orientacyjny z przebiegiem projektowanych wariantów drogi ekspresowej S74 na obecnym etapie prac projektowych można pobrać ze strony internetowej GDDKiA, jednakże wielkość pliku praktycznie uniemożliwia szczegółowe zapoznanie się z mapą.

Z tego też względu przygotowaliśmy dla Państwa wycinek obejmujący teren Gminy Zaleszany, który dostępny jest **TUTAJ**

W najbliższym czasie przewidujemy także spotkanie dla mieszkańców z przedstawicielami Inwestora, o czym bieżąco będziemy informować.

W. Paterek

Udostępnij 0

Lubię to! 0

Powrót do listy +

Ciekawe Linki









Urząd Gminy Zaleszany, ul. Tadeusza Kościuszki 16, 37-415 Zaleszany, pow. stalowowolski, woj. podkarpackie
tel.: 15 845 94 19/20/30/32, fax: 15 845 94 24, email: ug@zaleszany.pl, http://zaleszany.pl/
NIP: 867-18-67-730, Regon: 000549453

projekt i hosting: INTERmedi@ | zarządzane przez: CMS - SPI

W3C HTML 4.01

W3C CSS

W3C UTF-8

2.0 WCAG

Transprojekt Gdański sp. z o.o.

str. 9

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 Zaleszany

Zakres inwestycji na terenie gminy Zaleszany

Wszystkie warianty na terenie gminy Zaleszany mają podobny przebieg. Po przekroczeniu rzeki Łęg biegają wzdłuż torów kolejowych, aż do przecięcia z drogą krajową numer 77, gdzie zlokalizowano węzeł drogowy. Następnie warianty skręcają na wschód. Na wysokości lotniska Turbia, na przecięciu z drogą powiatową zlokalizowano drugi węzeł. Dalej warianty W1 i TGD przekraczają San po północnej stronie miejscowości Osiedle Sochy. Warianty W3 i W4 za lotniskiem skręcają na południe opuszczając gminę.

Wariantowanie przebiegu drogi na terenie gminy Zaleszany

Na obecnym etapie inwestycji projektowane są następujące warianty przebiegu trasy:

- **Wariant W1** – czerwony – od km 41+522 do km 53+433, o długości ok. 11,911km
 - Węzeł Zaleszany na DK77 w km 44+272
 - MOP w km 47+778
 - Węzeł Turbia na DP w km 49+329
- **Wariant W3** – zielony – od km 42+740 do km 53+948, o długości ok. 11,208km
 - Węzeł Zaleszany na DK77 w km 45+526
 - Węzeł Turbia na DP w km 50+409
- **Wariant W4** – różowy – od km 39+307 do km 51+236, o długości ok. 11,929km
 - Węzeł Zaleszany na DK77 w km 41+987
 - Węzeł Turbia na DP w km 46+873
- **Wariant TGD** – pomarańczowy – od km 43+562 do km 55+493, o długości ok. 11,931km
 - Węzeł Zaleszany na DK77 w km 46+194
 - Węzeł Turbia na DP w km 51+303

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 Zaleszany**.

**Spotkanie odbędzie się w dniu 15-07-2020 r. o godz. 11:00
w Gminnym Ośrodku Kultury w Zaleszanach,
Plac Kościuszki 4, 37-415 Zaleszany**

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

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

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

Szczegółowe materiały informacyjne oraz komunikaty dotyczące planowanych spotkań informacyjnych znajdują się w GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49C, pokój nr 8, w Urzędzie Gminy Zaleszany 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 **80 osób**, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawiciela/pełnomocnika.
3. Osoby chore lub osłabione prosimy o pozostanie w domu.
4. Przed wejściem na salę należy zdezynfekować dłonie, zasłonić usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
5. Wszystkie osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.
6. Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć krótki i sprawny przebieg. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane gminom oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.

II. Raport ze spotkań informacyjnych

1. Opis przebiegu działań informacyjnych i harmonogram spotkań

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

Działania informacyjno-konsultacyjne składały się z następujących etapów:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Lokalizację inwestycji,

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

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

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

2. Wyniki ankiet zamieszczonych w formularzu opinii

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

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

Formularz opinii składał się z dwóch części:

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

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

FORMULARZ OPINII

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

Imię i nazwisko

Miejsce zamieszkania

Obręb i numer działki

ANKIETA Wybór najkorzystniejszego przebiegu projektowanej drogi S74 przez Pana/Panią

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

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

OPINIA

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

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

Data i czytelny podpis.

Instrukcja:

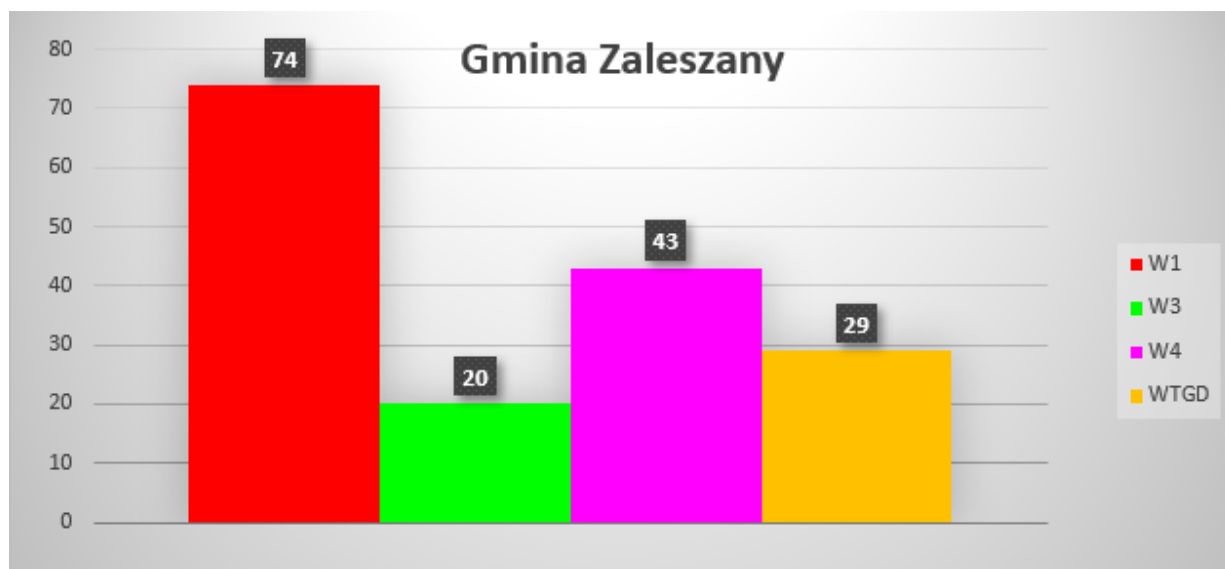
1. Prosimy czytelnie wypełnić formularz. (podanie danych osobowych i miejsca zamieszkania jest obowiązkowe)
2. W razie potrzeby można wypełnić na dwóch stronach
3. Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysyłać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: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

Analizując formularze przyjęto następujące założenia:

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

Wyniki ankiet przedstawiono na wykresie poniżej.

Od mieszkańców gminy Zaleszany, wpłynęło 127 formularzy opinii.



III. Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków

a. Mieszkańców

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
ZAL.1.1 ZAL.1.2 ZAL.1.3 ZAL.1.4 ZAL.1.5 ZAL.1.6 ZAL.1.7 ZAL.1.8 ZAL.1.9 ZAL.1.10 ZAL.1.11 ZAL.1.12 ZAL.1.13 ZAL.1.14 ZAL.1.15 ZAL.1.16 ZAL.1.17 ZAL.1.18 ZAL.1.19 ZAL.1.20 ZAL.1.21 ZAL.1.22 ZAL.1.23 ZAL.1.24 ZAL.1.25 ZAL.1.26 ZAL.1.27 ZAL.1.28	Barbara Kuchno Janusz Kudewo Małgorzata Olejnik Maria Bielawa Martyna Paterek Michał Stelmach Rafał Rajtar Robert Bielawa Witold Kowalski Adam Gębała Andrzej Wilk Danuta Złotek Emil Karbowniczek Grzegorz Garanty Jan (nazwisko nieczytelne) Janina Kieliszek Jolanta Pawlik Jolanta Wilk Katarzyna Grobel Katarzyna Oczak Kazimierz Łatawiec Krystian Grypel Roman Szelest Rozalia Miazga Stanisław Wolek Tomasz Grobel Wioleta Rutyna Władysław Buchnat	Wnioski o rozwiązanie, które pozostawi pierwotny przebieg drogi powiatowej 1013R, a drogę S74 zlokalizować na wiadukcie nad DP1013R. Takie rozwiązanie zapewni jak najmniejszą ingerencję w stan istniejący, sąsiednią zabudowę oraz ograniczy hałas.	Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Jednak zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione i dąży się do ich ograniczenia. Zgodnie z wnioskiem przeanalizowana została możliwość zamiany wiaduktu drogowego na obiekt w ciągu trasy S74 w taki sposób, aby zachowana została ciągłość drogi powiatowej 1013R. Mając na uwadze istniejące uwarunkowania i uwzględniając projektowany obiekt pod drogą dla przeprowadzenia drogi gminnej DG101501R oraz przekroczenia starorzecza Sanu, w celu uniknięcia budowy dodatkowego równoległego mostu dla zmienionego przebiegu drogi powiatowej DP 1013R przychylamy się do wniosku poprowadzenia drogi powiatowej w pobliżu istniejącego jej śladu pod drogą ekspresową. Z uwagi na wysokościowe ukształtowanie niwelety drogi ekspresowej podniesionej nad drogą gminną oraz starorzeczem Sanu takie wskazane jest zastosowanie obiektu WS. 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. <i>Wniosek w zakresie rozwiązania przebiegu drogi DP 1013R został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 1.</i>
ZAL.2	Damian Fila Prezes LZS Zbydniów	We wniosku zawarto prośbę o przeniesienie zbiornika nr 59 w wariantcie TGD oraz zmniejszenie promienia drogi (podobnie jak w W1), aby uniknąć kolizji z istniejącym boiskiem sportowym. Przeniesienie i odbudowa obiektu będzie stanowić bardzo duży koszt finansowy. Zmniejszenie promienia drogi zapewni też bezpieczeństwo ewentualnemu wtargnięciu piłki na pas drogowy.	Należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy we wskazanych lokalizacjach mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania co do minimalnych parametrów technicznych. Mając na uwadze powyższe promień łuku poziomego na wysokości boiska, na obecnym etapie prac nie zostanie zmieniony. Lokalizacja zbiornika nr 59 w wariantcie TGD w razie możliwości zostanie zmieniona tak, aby nie kolidowała z istniejącym boiskiem sportowym. W celu uniknięcia „wtargnięcia” piłki na ogrodzony pas drogowy zalecamy właścicielowi obiektu wykonać wzdłuż boiska urządzenia zabezpieczające. <i>Z uwagi na powyższe część wniosku dotycząca zmiany lokalizacji zbiornika nr 59 w wariantcie TGD została uwzględniona.</i>
ZAL.3	Małgorzata Saja	Wniosek o wykupienie całej działki, gdyż wszystkie warianty powodują zmniejszenie wartości nieruchomości	Zgodnie z informacją przekazaną podczas spotkań informacyjnych pragniemy zaznaczyć, że etap opracowywania dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego nie przewiduje wykupów gruntów. 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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje Inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
ZAL.4	Renata i Dawid Krasoń	Wniosek o umiejscowienie ekranów akustycznych wzdłuż planowanej drogi S74 na terenie Kępia Zaleszańskiego, gdyż drogi ekspresowe wytwarzają hałas i utrudniają życie.	Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. 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.
ZAL.5	Witold Bieniak	Prośba o zmianę lokalizacji „węzła „Zaleszany” w miejsce mniej zamieszkane np. na terenie pomiędzy Zbydniowem, a Turbią. Mieszkańcy Karczmisk mogą dojeżdżać do ronda Turbia.	Według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odległości między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km. Dopuszcza się wyjątkowo, pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy. Dlatego węzeł „Zaleszany” został zlokalizowany na przecięciu z drogą krajową nr 77. Kolejny węzeł „Turbia” został zlokalizowany na drodze powiatowej DP1013R na wysokości m. Turbia, w odległości wymaganej warunkami technicznymi. Lokalizacja węzła na przecięciu projektowanej drogi ekspresowej z istniejącą drogą krajową nr 77 jest poprawna technicznie i nie przewiduje się jej zmiany.

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 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 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. <i>Z uwagi na powyższe, wniosek w zakresie zmiany lokalizacji węzła nie został uwzględniony.</i>
ZAL.6	Monika Chyła	Budowa drogi ekspresowej będzie wiązała się z emisją hałasu i będzie uciążliwa dla mieszkańców. Obecnie uciążliwy jest hałas związany z przebiegiem linii kolejowej. Istotne jest uwzględnienie budowy ekranów akustycznych na odcinku 43,5 – 44,5 km.	Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. 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.
ZAL.7	Edward Kawalec	Wszystkie warianty przebiegają przez działkę nr 1684. Wniosek o wykupienie działki w całości tj. 45 arów lasu. Brak zgody na pozostawienie paru arów pomiędzy torem kolejowym, a drogą ekspresową S74.	Zgodnie z informacją przekazaną podczas spotkań informacyjnych pragniemy zaznaczyć, że etap opracowywania dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego nie przewiduje wykupów gruntów. 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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje Inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
ZAL.8	Przemysław (nazwisko nieczytelne)	We wniosku zawarto informacje, że wariant 4 częściowo przechodzi przez działkę 1190. Niszczy infrastrukturę techniczną – oczyszczalnie ścieków, przyłączy energetyczne. Wniosek o wyburzenie budynku mieszkalnego zlokalizowanego bezpośrednio przy projektowanej trasie S74 ze względu na zagrożenie hałasem, drganiami oraz ze względu na zmianę sposobu użytkowania, brak dostępu do drogi, utratę wartości nieruchomości.	Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do nowoprojektowanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez dodatkowe jezdnie prowadzone wzdłuż trasy głównej. Wszelkie kolizje z istniejącą infrastrukturą zostaną przebudowane by spełniały swoją funkcję. Zgodnie z informacją przekazaną podczas spotkań informacyjnych pragniemy zaznaczyć, że etap opracowywania dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego nie przewiduje wykupów gruntów. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.) Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wystąpi do właściwego miejscowo wojewody z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („decyzja ZRID”). We wniosku tym określa proponowany przebieg drogi, dołączając mapy zawierające projekty podziału nieruchomości i wyznaczając tym teren inwestycji. Decyzja ZRID zatwierdza podziały nieruchomości oraz określa działki, które przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustala wojewoda w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza, że chwilą, gdy decyzja o ZRID stała się ostateczna i wykonalna, wojewoda bez jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe. Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości, uwzględniając również ilość oraz rodzaj zabudowy, klasy gruntów i ilości oraz rodzaj nasadzeń. Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania. Ponadto zgodnie z art.13 ust.3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje Inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.
ZAL.9	Andrzej Szczygiał	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1 jako najkorzystniejszego. Wariant 3 i 4 są nie do przyjęcia. Wymaga wyburzenia dopiero co postawionych budynków mieszkalnych i gospodarczych. Dzieli osiedle Dąbie. Negatywny wpływ na mieszkańców – wzrost hałasu, smrodu spalin, drgań przenoszonych na budynki w pobliżu. Jeżeli preferowane warianty nie zostaną przyjęte to:	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		- Wariant 4 w km ok. 44 – zaprojektować plac do zawracania nie na posesji 1082/2 ale po przeciwnej stronie na działce rolnej nr 1201. - Dla wariantu 3 w km ok. 47,5 – przejście z istniejącej drogi do projektowanej dodatkowej drogi zrobić wcześniej na działce nr 1201. Droga ekspresowa dzieli tę działkę i jej końce praktycznie nie będą do wykorzystania. W/w zmiany pozwolą na pozostawienie więcej miejsca na zabudowanej działce 1082/2 i ocalić nowy budynek przed wyburzeniem.	wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb). Oddziaływania powstałe w następstwie oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na wybrany element środowiska określa się terminem oddziaływań wtórnych. Przykładem takich oddziaływań mogą być wtórne zanieczyszczenia powietrza substancjami uwalnianymi z zanieczyszczonych wód lub gleb lub emisjami związanymi z utylizacją powstałych odpadów. Oddziaływania skumulowane wynikają z połączonego działania skutków analizowanego przedsięwzięcia oraz skutków spowodowanych przez inne działania, które zostały dokonane w przeszłości, występują obecnie lub dają się logicznie przewidzieć w przyszłości. Inny podział mówi o wpływach stałych i chwilowych. Oddziaływania związane z pracami budowlanymi podwyższone poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza) można określić jako okresowe – krótkoterminowe i chwilowe. Oddziaływania związane z etapem eksploatacji drogi to oddziaływania stałe i długoterminowe. Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko. W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie również 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 izoliniami 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.

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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje Inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID. Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. W odniesieniu do korekt podanych we wniosku przeanalizowano ponownie dostępność do działek w wskazanym rejonie, skutkiem czego ujednolicono rozwiązania w zakresie zapewnienia dojazdu do nieruchomości. Przebieg wariantu 4 i wariantu 3 w sąsiedztwie działki 1082/2 w gminie Zaleszany jest tożsamy, dlatego też zrezygnowano z placu do zawracania i poprowadzono drogę dojazdową zapewniając dojazd do działek przeciętych na pół. Połączenie istniejącej drogi z projektowaną pozostawiono w pierwotnym rozwiązaniu minimalizując zajętość działek pod nową drogę. <i>Analizując propozycje zawarte we wniosku, dokonano korekt przebiegu drogi dojazdowej, jednakże wniosku w zakresie nowych rozwiązań nie uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 2.</i>
ZAL.10.1 ZAL.10.2 ZAL.10.3 ZAL.10.4 ZAL.10.5	Barbara Kot Emil (nieczytelne nazwisko) Eugeniusz Zakrzewski Michał Kot Sławomir Gawron	We wnioskach zawarto sprzeciw wobec wszystkich wariantów drogi ekspresowej S74. W opinii wnioskodawców żaden wariant nie jest korzystny, gdyż przebiega za blisko domów. Korzystniejsze były stare warianty nie ujęte w ankiecie które omijały Kępie Zaleszańskie (warianty z etapu Studium Korytarzowego).	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 Zaleszany. W dniu 14.03.2011 r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne. W dniu 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. 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

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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
ZAL.10.6	Ewelina Trojnacka-Rolek	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wszystkim wariantom drogi ekspresowej. Najlepszym rozwiązaniem będzie skierowanie drogi na tereny niezabudowane. Po działce wnioskodawcy poprowadzona będzie droga dojazdowa prowadząca do Ruskiej Wsi. Jest to odcinek około 500 m. We wniosku zwrócono uwagę, że istnieje już inna droga do tego terenu. Prośba o wykorzystanie istniejącej drogi a nie tworzenie nowej.	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 Zaleszany. W dniu 14.03.2011 r. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. Droga powiatowa DP1016R znajduje się w kolizji z przebiegiem drogi ekspresowej, dlatego celem zachowania jej ciągłości zaprojektowano obiekt mostowy i poprowadzono S74 nad drogą powiatową. Droga gminna DG 101519R zostanie zachowana w niezmienionym przebiegu. Dojazd do przeciętych działek po stronie północnej S74 będzie ograniczony, dlatego zaprojektowano drogę dojazdową.
ZAL.10.7	Janusz Baran	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wszystkim wariantom drogi ekspresowej. W opinii wnioskodawcy tzw. „Specustawa” jest niezgodna z konstytucją. Technicznie droga przebiega zbyt blisko torów i projektowanego przystanku PKP. Rozwiązanie – dwa wiadukty, jeden w Turbi na drugą stronę toru, powrotny w miejscowości Zabrze. Wnioskodawca nie zgadza się na	W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74, w tym m.in. przebiegi przez gminę Zaleszany. W dniu 14.03.2011 r. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		wysiedlenie. Prośba o odsunięcie się od toru min. 100 m.	uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i 4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów. Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Jednak należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy lokalizacjach Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. Proponowane odsunięcie się droga ekspresową od torów o min.100 m wiąże się z licznymi kolizjami z budynkami mieszkalnymi w miejscowości Kępie Zaleszańskie oraz na dalszym przebiegu drogi z zabudową Karczmisk i Dzierdziówki. Wszystkie rozwiązania projektowe są zgodne z aktualnie obowiązującymi warunkami technicznymi oraz przepisami prawa. Zgodnie z wymaganiami w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych: „Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym, że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m”. Wymagania te są spełnione, a przebieg drogi ekspresowej jest zaprojektowany poprawnie.

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 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 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.
ZAL.11	Alicja Bielecka Jacek Bielecki	We wniosku zawarto odniesienie do każdego z wariantów: Wariant 1 – bez zastrzeżeń Wariant 3 – powoduje wydłużenie dojazdu do działki 210 i 211 o kilka kilometrów od miejsca zamieszkania Wariant 4 – jak wariant 3 Wariant TGD – Absolutnie nie! Dzieli działki 210 i 211 na cztery resztówki bez drogi dojazdu. Pozbawia statusu gospodarstwa rolnego	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 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. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych. Warianty 3 i 4 w prawdzie wydłużą dojazd do wspomnianych we wniosku działek, lecz należy zwrócić uwagę, że dostępność do działek jest zachowana i przejazd na drugą stronę drogi ekspresowej jest możliwy poprzez obiekt, który jest częścią węzła „Zaleszany”. W wariantcie TGD droga powiatowa DP1013R przełożona jest nad drogą ekspresową i znajduje się w kolizji z działką 210 i 211. Wskazać należy, że kolizja z działkami występuje również w wariantcie 1 po uwzględnieniu wniosku mieszkańców Dzierdżówki który dotyczył zachowania ciągłości ww. drogi powiatowej.
ZAL.12	Agnieszka, Krzysztof Jarosz i Stanisław i Bolesław Kobylarz	Preferencja wariantu 1 który jest najdalej od zabudowań. Najmniej inwazyjny dla mieszkańców ul. Dąbie, Dębowa AK w Zbydniowie. Najmniej ingeruje w tereny będące ostoją zwierzyny i ptactwa. Nie pokrywa się z zasobami i walorami dóbr kultury i zespołów archeologicznych. Najmniej negatywnie wpłynie na zdrowie, warunki życia ludzi, siedlisk zwierząt, a także dobra materialne i kulturalne. Wariant 3 i 4 to dramat ludzi starszych i	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych Analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		młodych, którzy pobudowali tu swoje domy licząc na ciszę i spokój.	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. 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.
ZAL.13	Aleksander Szpyra	W wniosku zawarto poparcie dla budowy S74 jednak wyrażono stanowczy sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 3 i 4. Warianty zakładają przebieg trasy	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		przez domostwa lub w bardzo bliskim sąsiedztwie. Ponadto obok posesji na działce 1179 usytuowany ma być zbiornik i nie będzie wyjazdu z działki.	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. Przebieg drogi ekspresowej ingeruje w układ dróg lokalnych. Należy wskazać, że 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. Lokalizacja zbiornika nr 71 (wariant 4) nie koliduje z wjazdem na posesję. Zjazd odbywać się będzie tak samo jak do tej pory poprzez drogę gminną o nr 101512R.
ZAL.14	Anna Sysół	Istnieje możliwość budowy drogi S74 bez kolizji z budynkami mieszkalnymi. Wystarczy odsunąć drogę kilkaset metrów w stronę Skowierzyna i Zaleszan (na północ).	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 Zaleszany. 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.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. Na danym etapie opracowania wszystkie warianty pozostają jednakowo prawdopodobne. Głównym celem STEŚ jest znalezienie optymalnego korytarza dla trasy S74, w związku z tym przeprowadzone zostały spotkania informacyjne w każdej gminie. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Jednak należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy lokalizacjach Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. Przeanalizowano możliwą korektę przebiegu drogi ekspresowej w gminie Zaleszany polegającej na przesunięciu S74 na północ pomiędzy miejscowość Skowierzyn i Zaleszany. Początek korekty należałoby zacząć w okolicach miejscowości Dzierdziówka z uwzględnieniem ominięcia cmentarza. Po przecięciu starorzecza Sanu kierując drogę na północ zwrócić należy uwagę na zabudowę miejscowości Berdechów, Skowierzyn i Wólka Zaleska. Najmniej ingerującym w zabudowę śladem S74 byłby przebieg w okolicach cegielni, a następnie za cmentarzem w Zaleszanych i do rzeki Łęg – granicy gminy. Warto nadmienić, że takie usytuowanie drogi ekspresowej spowoduje zamknięcie całego obszaru pomiędzy linią kolejową i ww. drogą. Niekorzystnym skutkiem byłoby liczne przecięcie obszarów chronionych Natura2000 Dolina Dolnego Sanu, siedlisk przyrodniczych oraz dodatkowe wyburzenia budynków. Taki przebieg drogi ekspresowej jest o ok. 2km dłuższy od aktualnie zakładanego. <i>Z uwagi na powyższe, propozycja z wniosku nie została zaakceptowana.</i>
ZAL.15.1 ZAL.15.2 ZAL.15.3 ZAL.15.4	Bogdan Grabowski Danuta Dulapa Danuta Żak Dorota Wargala	Preferencja wariantu 1. Stanowczy sprzeciw wobec wariantu 3 (zielony) i 4 (różowy). Przebieg wariantów przez	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
ZAL.15.5 ZAL.15.6 ZAL.15.7 ZAL.15.8 ZAL.15.9 ZAL.15.10 ZAL.15.11 ZAL.15.12 ZAL.15.13 ZAL.15.14 ZAL.15.15 ZAL.15.16 ZAL.15.17 ZAL.15.18 ZAL.15.19 ZAL.15.20 ZAL.15.21 ZAL.15.22 ZAL.15.23	Górska Renata Górski Jacek Henryk Trela Izabela Fiut Jacek Trela Józef Dulapa Justyna Grabowska Katarzyna Dulapa Łukasz Grabowski Małgorzata Fiut Maria Trela Mirosław Trela Moskol Kazimiera Paulina Trela Paweł Łacny Teresa Grabowska Wioletta Fiut Wojciech Dulapa Zofia Gardzisz	domostwa lub w bliskim sąsiedztwie oraz uprawne grunty orne. Warianty zakładają przebieg po terenach podmokłych oraz przez Rezerwat Leśny Bażanciarnia. Wyrażona aprobata wobec wariantu 1 który przebiega odpowiednio daleko od centrum miejscowości Pilchów.	mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych Analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
ZAL.16.1 ZAL.16.2	Józef Kopczyński Krzysztof Kopczyński	W wniosku zawarto informację o wysiedleniu przez Kopalnię Siarki Machów w przeszłości. Sprzeciw wobec budowie ronda na działce 146 które spowoduje ponowne wysiedlenie. Wybór wariantu 3 jako najbardziej korzystny.	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. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie przyjęto odpowiednie parametry łuków łącznic oraz łuku

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			drogi łączącej przebieg DK77 z węzłem drogowym. Z racji planowanej budowy linii kolejowej (tzw. szprychy CPK) w km ok. 43+900 możliwości zmiany lokalizacji ronda, które jest elementem węzła drogowego są ograniczone. Od strony zachodniej ograniczeniem jest starorzecze Sanu. Jednakże należy podkreślić, że zaproponowano dwa warianty węzła „Zaleszany”, a co za tym idzie obie wersje są równie prawdopodobne. Możliwa jest korekta geometrii węzła w sposób pozwalający na ominięcie zabudowy zlokalizowanej przy ul. Karczmiska. <i>Wniosek w tym zakresie uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 3.</i>
ZAL.17.1 ZAL.17.2 ZAL.17.3	Ewa Wojciechowska Mateusz Ziolo Paweł Ziolo	W wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegu wariantu 1 i TGD. Wariant 1 od km 45+000 do 45+200 przebiega przez stare koryto Sanu objęte obszarem NATURA 2000. Lustro wody o średniej głębokości do 8 m. Obszar, na którym występuje kilka gatunków ptaków i roślin objętych ścisłą ochroną gatunkową. Przebieg drogi przez ten obszar skutkowałby wyginięciem gatunków roślinnych oraz naruszeniem gniazd i siedlisk ptaków rzadkich. Najkorzystniejszy wariant to 3 i 4.	Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego. Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych Analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. W trakcie opracowywania dokumentacji STES przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 (RDOS) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski.
ZAL.19	Wojciech i Anna Zielińscy	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1 i sprzeciw wobec wariantów 3, 4 i TGD. Wnioskodawca informuje, że w 2017 roku kupił budynek mieszkalny, a informacja o planowanej inwestycji drogi S74 została zatajona. Preferencja wariantu 1 który koliduje z działką i spowoduje wywłaszczenie nieruchomości. Sprzeciw wobec	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		pozostałym wariantom podyktowany niechęcią do życia i wychowywania dzieci przy ruchliwej drodze.	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. 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 Zaleszany. 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 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
			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. Z uwagi na powyższe poprzedni właściciel działki ani urząd Gminy nie miał informacji o aktualnych przebiegach wariantów drogi ekspresowej. Dodać należy, że korytarz wybranego wariantu drogi ekspresowej swoje umocowanie prawne będzie miał na etapie Projektu Budowlanego i uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Do momentu uzyskania decyzji ZRID wszelkie działania administracyjne, wydawanie zezwoleń na budowę i obrót nieruchomościami jest możliwy.
ZAL.28	Halina Szczygieł	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1. Wyrażono sprzeciw wobec wariantom 3 i 4 które powodują wyburzenie dopiero co powstałych budynków mieszkalnych i gospodarczych. Warianty te przecinają osiedle Dąbie dzieląc je. Droga spowoduje zwiększenie negatywnego wpływu na mieszkańców, zamiast jego redukcji – wzrost hałasu, smrodu spalin i drgań przenoszonych na budynki.	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
ZAL.35	Julia Jakubik	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantów 3 i 4. Droga podzieli miejscowość Zbydniów oraz spowoduje negatywne oddziaływania w postaci emisji spalin, hałasu oraz smogu Los Angeles, który można zaobserwować w miejscach intensywnego transportu. Obniżony komfort zamieszkania nie zmieni nawet planowane zainstalowanie ekranów. Akceptowalnym rozwiązaniem dla miejscowości Zbydniów jest wariant 1 i 4.	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
ZAL.37	Krzysztof Madurski	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1 wskazując na odległość od gospodarstw i przebieg przez nieużytki. Wskazano wariant 3 i 4 jako najgorsze z wariantów, ponieważ przebiegają po najlepszych gruntach wsi Pilchów i okolic. Wybór tych wariantów zmusi wielu mieszkańców do zaprzestania działalności rolniczej przez zajęcie pól i ograniczenie do nich dojazdu. We wniosku zawarto pytanie, dlaczego najlepsze grunty w okolicy mają być zajęte pod drogę?	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. Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Jednak należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy lokalizacjach Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych.
ZAL.38	Ludwika Szczygieł	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu TGD. Droga w tym wariantcie przebiega najdalej od zabudowań oraz będzie najmniej uciążliwa (hałas, natężenie ruchu itd.).	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
ZAL.40	Małgorzata Janusz	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1 jednak z uwagą, że wariant ten nie jest w pełni odpowiadający. Działka 109 będzie zabrana w połowie, a pas drogowy będzie przylegać do granicy działki 102. Wnioskodawca zadał pytanie czy nie można drogi przenieść kilkaset metrów na północ na tereny niezabudowane i ugory?	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. Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Jednak należy zauważyć, że przebieg geometrii drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać wymagania obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na przebieg trasy lokalizacjach Państwa gminie mają wpływ również uwarunkowania i możliwości połączenia sąsiednich fragmentów tras, jak również wymagania w zakresie minimalnych parametrów technicznych. Kolejnym ograniczeniem w swobodnym projektowaniu układu geometrycznego drogi ekspresowej jest występowanie obszarów chronionych. W tym wypadku przesunięcie drogi w kierunku północnym wiązałaby się z większą zajętością obszarów chronionych Natura 2000 Dolina Dolnego Sanu.
ZAL.44	Monika Zielińska Dominek i Wojciech Dominek	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1. Wnioskodawca informuje, że w 2018 r. zakupiona została działka z domem i poprzedni właściciel zataił informacje o planowanej drodze.	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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		W wniosku zawarto informację, że wszelkie inwestycje na działce zostały wstrzymane z powodu bliskiego przebiegu drogi. Wariant 3 i 4 jest niekorzystny, gdyż zabiera 1/3 działki. Jedynym rozwiązaniem jest wybór wariantu 1, zajęcie i wykupienie całej działki pod inwestycję.	najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa. Konsultacje społeczne które wynikają z przepisów prawa będą przeprowadzone przez niezależny organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) co oznacza, że każdy będący stroną postępowania będzie mógł przedstawić swoje racje, uwagi i wnioski. 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 Zaleszany. 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

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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 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. Z uwagi na powyższe poprzedni właściciel działki ani urząd Gminy nie miał informacji o aktualnych przebiegach wariantów drogi ekspresowej. Dodać należy, że korytarz wybranego wariantu drogi ekspresowej swoje umocowanie prawne będzie miał na etapie Projektu Budowlanego i uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Do momentu uzyskania decyzji ZRID wszelkie działania administracyjne, wydawanie zezwoleń na budowę i obrót nieruchomościami jest możliwy.
ZAL.45	Paweł Zieliński	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1 w przypadku przesunięcia go w kierunku Zbydniowa. Na mapach nie ma nowopowstałego osiedla, o które ociera się droga w wariantie 1. Dla mieszkańców Dzierdźówki wariant 1 jest najgorszy ze wszystkich.	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. Ortofotomapy zostały pozyskane z Ośrodka Geodezyjnego. Aktualność materiałów jest na dzień ich pozyskania. Z postępowaniem prac projektowych będą one aktualizowane. Projektant nie bazuje tylko na zdjęciach satelitarnych. Projekt opracowywany jest również na tle mapy ewidencyjnej, z numerami działek i z budynkami. Część budynków nie będzie jednak występowała na tych mapach, gdyż jest w budowie i nie zostały jeszcze oddane do użytkowania.

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			W dalszych etapach projektowania tj. Koncepcji Programowej i Projekcie Budowlanym, plany będą sporządzane na mapach do celów projektowych, co oznacza, że każda zgłoszona do właściwego PODGiK nieruchomość powinna znajdować się na mapie.
ZAL.47	Rafał Jakubik	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu 1. Droga w tym wariantcie przebiega z dala od zabudowań przez co poziom hałasu i wpływ zanieczyszczeń spalinami będzie mniejszy. Warianty 3 i 4 przebiegają blisko zabudowań mieszkalnych i będą bardzo niekorzystnie wpływać na środowisko poprzez emisję hałasu i zanieczyszczenie powietrza spalinami.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów wymaganych przepisami prawa. Postępowanie o DUŚ będzie prowadzone przy udziale społeczeństwa.

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.
ZAL.18.1 ZAL.18.2 ZAL.20 ZAL.21 ZAL.22 ZAL.23 ZAL.24 ZAL.25 ZAL.26 ZAL.27 ZAL.29 ZAL.30 ZAL.31 ZAL.32 ZAL.33 ZAL.34 ZAL.35 ZAL.39 ZAL.41 ZAL.42 ZAL.43 ZAL.46 ZAL.48	Anna Nowak Zuzanna Szczurek Szymon Gurdak Artur Karaban Artur Wojtusik Bogusław Gurdak Bolesław Kobylarz i Wojciech Kobylarz Grzegorz Dziadowicz Grzegorz Żołopa Halina i Bogdan Stankiewicz Halina Tyrka Irena Bęc Iwona Golarz Iwona i Tomasz Bednarczyk Janusz Przybysz Jarosław Zadworny Katarzyna Bieniek Magdalena Jakubik Marceli Grdeń Marzena Bieniek Mieczysław Bieniek	We wniosku zawarto preferencje odnośnie wyboru wariantu trasy S74.	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
	Piotr Bieniek Zofia Krzysztofka		
ZAL.49 ZAL.50 ZAL.51 ZAL.52 ZAL.53 ZAL.54 ZAL.55 ZAL.56 ZAL.57 ZAL.58 ZAL.59 ZAL.60 ZAL.61 ZAL.62 ZAL.63 ZAL.64 ZAL.65 ZAL.66 ZAL.67	Andrzej Zieliński Dariusz Czochara Elżbieta Karbarz Joanna Ludian Joanna Majgier Joanna Wojciechowska Krystyna Czochara Łukasz Gola Marian Kogut Paulina Góra Piotr Małgorzata Majewscy Robert Kuchno Roman Karbarz Stanisław Czochara Tadeusz Rynka Teresa Zielińska Tomasz Trościński Wojciech Szczygieł Zenon Zawadzki	We wniosku wyrażono preferencję wobec wariantu zaznaczając odpowiednią pozycję w ankiecie. Nie zawarto komentarza.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

b. Przedstawiciele władz lokalnych

Oznaczenie wniosku	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Wójt Gminy Zaleszany	Wniosek o uwzględnienie uwag w wariantcie nr 1 (czerwony): 1) zbiornik retencyjny nr 56 przesunąć w okolice km 42+500	Lokalizacje zbiorników retencyjnych uwarunkowane są w głównej mierze występowaniem naturalnych odbiorników w postaci rowów melioracyjnych czy cieków płynących. Woda z drogi nie może być kierowana bezpośrednio do cieków, ponieważ może być zanieczyszczona. Zbiorniki retencyjne

	2) zbiornik retencyjny nr 57 przesunąć w okolice km 43+800 3) wykonać jedną drogę serwisową -dojazdową od km 43+300 przedłużyć do samej starej drogi krajowej nr 77 (okolice km 44+200 projektowanej drogi S74) 4) węzeł Zaleszany według schematu przedstawionego na rysunku nr 217(proszę delikatną modyfikację w celu uniknięcia wyburzenia budynków mieszkalnych) 5) na skrzyżowaniu w km 45+400 wniosek o rozwiązanie który pozostawi pierwotny przebieg 1013R natomiast drogę S74 zlokalizować na wiaduktem nad 1013R 6) w km 46+100 znajdują się istniejący zbiornik wodny z wodą płynącą, wniosek o rozwiązanie nie ingerujące w istniejące zbiorniki wodne. 7) pozostawienie MOP-u w lokalizacji, która jest zaproponowana. 8) wniosek, aby droga serwisowa -dojazdowa była doprowadzona od km 51+800 do samego pasa kolejowego (okolice km 52+300) oraz droga dojazdowa w km 52+600 analogicznie doprowadzona do pasa kolejowego (okolice w km 52+300)	pozwalają na retencjonowanie tej wody, a urządzenia podczyszczające i separatory pozwalają na oczyszczenie wody przed przekazaniem jej do ciek. Projektując taki zbiornik niezbędne jest zezwolenie zarządcy ciek. czyli Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w którym to określa możliwą ilość wody do przekazania w jednostce czasu 1) Zbiornik retencyjny nr 56 zlokalizowany jest w pasie pomiędzy linia kolejowa, a projektowana drogą ekspresową w pobliżu rzeki Osa, tak by nie kolidował z istniejącą zabudową. 2) Również zbiornik retencyjny nr 57 zlokalizowany jest w sposób nie ingerujący w większą liczbę wyburzeń. <i>Ze względów technicznych nie ma możliwości zmiany lokalizacji ww. zbiorników retencyjnych.</i> 3) 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. Analizując potrzebę poprowadzenia drogi dojazdowej od km 43+300 do 44+200 i włączenia jej do DK77 <i>wniosek w tej części uwzględniono i zaproponowano przebieg dodatkowej drogi w zakresie wskazanym we wniosku. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 4.</i> 4) Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie przyjęto odpowiednie parametry łuków łącznic oraz łuku drogi łączącej przebieg DK77 z węzłem drogowym. Z racji planowanej budowy linii kolejowej (tzw. szprychy CPK) w km ok. 43+900 możliwości zmiany lokalizacji węzła są ograniczone. Od strony zachodniej ograniczeniem jest starorzecze Sanu. Jednakże należy podkreślić, że zaproponowano dwa warianty węzła „Zaleszany”, a co za tym idzie obie wersje są równie prawdopodobne. Możliwa jest korekta geometrii węzła w sposób pozwalający na ominięcie zabudowy zlokalizowanej przy ul. Karczmiszka. <i>Wniosek w tym zakresie uwzględniono. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 3.</i> 5) Drogę ekspresową poprowadzono nad drogą powiatową 1013R.Dodatkowo zmieniono ślad drogi powiatowej i dostosowano przebieg tak aby kąt skrzyżowania obu dróg był bliski kąta prostego. Powodem tego
--	---	---

			są względy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zachowania widoczności oraz znaczne skrócenie obiektu. <i>Wniosek w zakresie przejazdu pod droga ekspresową został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 1.</i> 6) W wskazanej lokalizacji we wniosku zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej przewiduje się zlokalizowanie dolnego dużego przejścia dla zwierząt. W tym przypadku pod obiektem, którym zostanie przeprowadzona droga ekspresowa, znajdować się będzie zarówno ciek/starorzecze jak i możliwość przeprawy dla zwierząt na drugą stronę drogi ekspresowej. 7) <i>Wniosek w zakresie pozostawienia MOP-u w zaproponowanej lokalizacji został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 4.</i> 8) Układ lokalny dróg w wyniku przecięcia przez przebieg drogi ekspresowej zostaje połączony nowymi drogami dodatkowymi w celu zapewnienia pełnej integralności i funkcjonowania. Wszystkie działki, które w wyniku przebiegu drogi ekspresowej utracą dostęp do drogi publicznej, zostaną uwzględnione w przebiegu dróg dodatkowych tak aby ten dostęp zapewnić. We wspomnianym wniosku wskazano poprowadzenie drogi dojazdowej po działce nr 253 oraz działce nr 951 które dostęp do drogi publicznej mają zapewniony. <i>Wniosek w zakresie poprowadzenia dróg dojazdowych nie został uwzględniony</i>
--	--	--	--

IV. Protokół ze spotkań informacyjnych

W dniu 15.07.2020 roku odbyło się spotkanie informacyjne dotyczące „Budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko” w ramach opracowywanego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Spotkanie odbyło się w Gminnym Ośrodku Kultury w miejscowości Zaleszany, przy ulicy Plac Kościuszki 4, o godz. 11:00.

Wzięło w nim udział 93 mieszkańców.

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

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

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

1. Joannę Sowę
2. Mateusza Sycza

Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:

1. Wójt Gminy Zaleszany Paweł Gardy

Porządek i przebieg spotkania

1. Pytanie zadał mieszkaniiec gminy Zaleszany:

Bardzo proszę o przedstawienie rozwiązań w rejonie węzła Zaleszany, które działki będą zajęte, które budynki do wyburzenia?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka oraz projektant drogowy pan Tymoteusz Płócienniczak:

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

W przypadku gdy linia fioletowa przecina połowę budynku, to budynek przewidziany jest do rozbiórki w całości, odszkodowanie też jest wypłacane za cały budynek, ale działka jest zabierana w zakresie linii.

Następnie projektant szczegółowo przedstawił rozwiązania w rejonie węzła Zaleszany.

2. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Czy cenne środowiskowo starorzecze Sanu włączone do Natury 2000 będzie zasypane czy droga będzie prowadzona na estakadzie? Na przebudowywanej drodze gminnej planowana jest droga czołgowa, dodatkowo w rejonie budowana będzie szprycha CPK, co mocno będzie ingerowało w miejscowość Karczmiska, Łęgi i Kępie.

Projekt S74 w wariantie 1 biegnie bardzo blisko cmentarza i boiska sportowego, nie wiem czy mieszkańcy zdają sobie sprawę z tego?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Droga S74 na chwilę obecną we wskazanym miejscu zaprojektowana jest w nasypie. Takie obszary jak Starorzecze Sanu są przekraczane przez drogi ekspresowe i rozwiązanie przekroczenia dostosowywane jest m.in. do warunków gruntowo-wodnych.

Naszym zadaniem jest zaprojektowanie drogi ekspresowej S74, pozostałe inwestycje realizowane w Państwa rejonie są przez nas uwzględniane, ale nie odpowiadamy za nie.

Wariant 1 przebiega w okolicy, ale nie koliduje z boiskiem i cmentarzem.

3. Pytanie zadał sołtys wsi Dzierdziówka, gmina Zaleszany:

Mieszkaniec wskazał rozwiązanie przebudowy drogi powiatowej w wariantie 1, w okolicach wsi Dzierdziówka jako mało optymalne dla mieszkańców.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Projektant przedstawił jak będzie odbywać się komunikacja gdyby wybrany został wariant 1 oraz które nieruchomości znajdują się w kolizji z rozwiązaniami projektowymi.

4. Pytanie zadał Wójt Gminy Zaleszany:

Wójt poinformował, że jest nowa lokalizacja drogi czołgowej i zwrócił się z prośbą, aby zostało to uwzględnione w dokumentacji.

Wójt wskazał preferencje dla połączenia przebiegu trasy W1 i rozwiązania węzła z wariantu W4.

Zwrócił również uwagę, że w przejazdach zachowany jest kąt prosty i dał pytanie czy to jest wymagane projektowe, że wszystkie przejazdy muszą być pod kątem 90 stopni?

Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka Inwestora pani Joanna Sowa oraz projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Przebieg drogi czołgowej został wskazany na podstawie danych otrzymanych w czerwcu 2019 r.

W tym momencie skupiamy się na wyborze wariantu trasy. Warianty węzłów są jeszcze raz analizowane na kolejnym etapie czyli Koncepcji Programowej. Można wtedy przedstawić szczegółowe rozwiązania na mapie do celów projektowych, optymalizować i ew. korygować. Zmiany na kolejnym etapie będą możliwe.

Przy przekraczaniu obiektami trasy głównej zmierza się do tego, aby kąt pokonywania trasy był zbliżony do kąta prostego. Jest pewien przedział tolerancji, ale przejście pod kątem różnym, ukośnym wydłuża obiekt, co ma bezpośredni wpływ na koszty budowy i utrzymania. Nie jest obligatoryjne prowadzenie obiektu pod kątem prostym, ale zalecane i poszukuje się rozwiązania optymalnego.

5. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Zwrócił się z prośbą o wskazanie, które działki będą wykupione w rejonie skrzyżowania trasy głównej z drogą powiatową DP 1016R?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Tymoteusz Płócienniczak:

Projektant szczegółowo przeanalizował wskazane miejsce i wyjaśnił wszelkie wątpliwości.

6. Pytanie zadała mieszkanka gminy Zaleszany:

Mieszkanka wskazała swoją działkę, która częściowo jest w kolizji z projektowaną trasą i zadała pytanie co z pozostałą częścią?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka oraz przedstawicielka Inwestora pani Joanna Sowa:

Pod planowaną trasę inwestor przejmuje tylko tyle terenu ile potrzeba dla realizacji inwestycji. Budynki są rozbierane w całości, a odszkodowanie jest wypłacane za cały budynek. Natomiast pozostała część działki może zostać wykupiona jako tzw. „resztówka”. Po wydaniu decyzji ZRiD i złożeniu odpowiedniego wniosku wraz z uzasadnieniem o braku możliwości dalszego korzystania z nieruchomości, Inwestor może wykupić całą działkę.

Powyższe wynika z przepisów prawa. W Ustawie o drogach publicznych, w przypadku dróg ekspresowych pod pas drogowy należy przyjąć obszar obejmujący rozwiązania drogowe wraz z dodatkowymi 2 m od ostatniego elementu. GDDKiA jako zarządca drogi nie ma prawa przejmować większych terenów, natomiast ustawodawca przewidział możliwość złożenia wniosku o wykup resztówki. Decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRiD.

7. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Prośba o informację w jakiej odległości są projektowane warianty WTGD i W1 od wskazanych działek?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Tymoteusz Płócienniczak:

Projektant wskazał odległości projektowanych wariantów do granicy działek.

8. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Część działki znajduje się w kolizji ze wszystkimi wariantami, czy po wywłaszczeniu zostanie zapewniony dojazd do pozostałej części?

Do kiedy mamy tam mieszkać? Jaka jest procedura?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka oraz przedstawicielka Inwestora pani Joanna Sowa:

Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe.

Po wydaniu decyzji środowiskowej będzie określony ostateczny wariant i korytarz trasy S74. Następnie będzie wykonana Koncepcja Programowa, która uszczegółowi rozwiązania z obecnego etapu. Będziemy wtedy wiedzieli, które budynki przeznaczone będą do rozbioru,

a które pozostaną. Następnie po podpisaniu umowy na wykonanie tej inwestycji projektanci przystąpią do opracowywania szczegółowego Projektu Budowlanego i około pół roku przed wydaniem decyzji ZRiD będą do Państwa docierać informacje o zbliżającym się rozpoczęciu budowy.

Po wydaniu decyzji ZRiD przez Wojewodę, w ciągu 60 dni sporządzany jest operat szacunkowy oraz wydawana jest decyzja o wysokości odszkodowania. W przypadku, gdy decyzja ZRiD nie jest ostateczna, możliwa jest wypłata jedynie 70% odszkodowania, natomiast pozostała część wypłacona zostanie po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRiD. Możliwe jest również zapewnienie lokalu zastępczego, aby obecny właściciel nieruchomości mógł zorganizować nowe miejsce zamieszkania. Opuszczenie lokalu powinno nastąpić w terminie określonym w decyzji ZRiD, ale nie dłużej niż 120 dni po ogłoszeniu tej decyzji. Jeżeli właściciel zobowiąże się do wcześniejszego przekazania nieruchomości (w ciągu 1 miesiąca po wydaniu decyzji) przyznany zostanie mu bonus w postaci zwiększenia sumy odszkodowania o 5%. Dodatkowo w przypadku gdy na przejmowanej nieruchomości znajduje się budynek mieszkalny, właścicielowi przysługuje bonus w wysokości 10 000 zł.

9. Pytanie zadała mieszkanka gminy Zaleszany:

Warianty W4 i W3 całkowicie odcinają nasze osiedle od Zbydniowa, czyli od szkoły, kościoła, ośrodka zdrowia.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:

Pani osiedle nie jest odcięte. Komunikacja zapewniona jest poprzez drogę poprzeczną. Projektant wskazał jak zmieni się komunikacja w danym obszarze.

10. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Co w związku z utratą wartości działek zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie drogi ekspresowej? Czy przewiduje się rekompensatę?

Jakie są zasady sytuowania zbiorników retencyjnych? W jednym z wariantów zbiornik jest w kolizji z fragmentem boiska piłkarskiego i jak sprawa wygląda z odszkodowaniem w tym przypadku?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka oraz przedstawicielka Inwestora pani Joanna Sowa:

Nie ma dodatkowych rekompensat za kwestie, o których Pan mówi. Odszkodowanie wypłacane jest tylko za teren, który jest zajmowany. Natomiast są też sytuacje, gdzie działka zlokalizowana w okolicach węzła zyskuje na wartości.

Lokalizacja zbiorników jest określona wstępnie i wynika z rozwiązań projektowych. Przewiduje się je zazwyczaj w okolicy naturalnych cieków wodnych, aby można było odprowadzić wodę do odbiornika. Zbiorniki będą jeszcze korygowane, a w przypadku, o którym Pan mówi możliwe będzie jego przesunięcie, w celu uniknięcia kolizji ze zbiornikiem. Proszę opisać to we wniosku za pomocą formularza opinii.

11. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Które z budynków będą wyburzane w każdym z wariantów w rejonie węzła Zaleszany?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Tymoteusz Płócienniczak:

Projektant drogowy wskazał, które domy są przeznaczone do rozbiórki w przypadku każdego z wariantów.

12. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Proszę o wskazanie jak będzie zapewniona komunikacja w rejonie ul. Brzozowej w miejscowości Ruska Wieś.

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Tymoteusz Płócienniczak:

Projektant wskazał na planach sytuacyjnych jak zmieni się układ drogowy po wybudowaniu S74.

13. Pytanie zadał mieszkaniec gminy Zaleszany:

Czy jest możliwość przesunięcia wariantu, który koliduje z nowo powstałym osiedlem. Na mapie nie ma zaznaczonych wszystkich domów, które są już pobudowane. Czy łuk, który jest wpisany jest już maksymalny?

Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Tymoteusz Płócienniczak:

Przesunięcie trasy we wskazanym miejscu o 20 m powoduje konieczność wyburzenia domów w innym miejscu. Zmiana trasy nastąpi na odległości kilku kilometrów. Zaprojektowany łuk nie jest ani maksymalny, ani minimalny. Projektant zwrócił się z prośbą o zawarcie wszystkich uwagi w formularzach opinii, co umożliwi ich przeanalizowanie, ponieważ spostrzeżenia mieszkańców są często istotne dla inwestycji.

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 Obrazów 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 93 osób, wpłynęło 127 wniosków. Największe poparcie uzyskał wariant 1 (czerwony). Władze samorządowe opowiedziały się również za wariantem 1 (czerwonym). Wśród złożonych wniosków nie było wniosków zbiorowych, jednakże wiele oddzielnie przysłanych formularzy dotyczyło tego samego zagadnienia. Złożono wnioski

indywidualne dotyczące dojazdu do nieruchomości, sprzeciwów przebiegu wariantów, dróg dojazdowych, zabezpieczeń akustycznych oraz ochrony środowiska, co zostało przeanalizowane i w uzasadnionych przypadkach uwzględnione w opracowywanej dokumentacji.

W dokumentacji uwzględniono wniosek dotyczący zachowania ciągłości drogi powiatowej DP1013R i poprowadzeniu jej pod drogą ekspresową. Na podstawie wniosku dotyczącego przebiegu dróg dojazdowych przeanalizowano ponownie dostępność działek do dróg publicznych i dokonano korekt ww. dróg. Uwzględniono również postulaty dotyczące korekty geometrii węzła „Zaleszany”, dodania nowych dróg dojazdowych zapewniających dostępność do nieruchomości oraz pozostawienia MOP w aktualnej lokalizacji.

Łącznie uwzględniono 4 wnioski.

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

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

Nr zmiany	Oznaczenie wniosku	Opis wprowadzonej zmiany
1	ZAL.1; Wójt gminy Zaleszany	Zachowanie ciągłości drogi powiatowej DP1013R i przełożenie jej pod drogą ekspresową S74.
2	ZAL.9	Na podstawie wniosku ujednolicono przebieg drogi dojazdowej w wariantach 3 i 4.
3	ZAL.16; Wójt gminy Zaleszany	Zmiana układu geometrycznego węzła „Zaleszany” i ominięcie budynków mieszkalnych znajdujących się w kolizji.
4	Wójt gminy Zaleszany	Pozostawiono MOP w aktualnej lokalizacji w wariantach 1. Wykonano drogę dojazdową od km 43+300 do drogi krajowej nr 77 (okolice km 44+200 projektowanej drogi S74 w wariantach 1).