



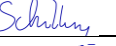

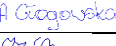



**STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO -  
ŚRODOWISKOWE****TOM I III – RAPORT Z AKCJI INFORMACYJNEJ****GMINA OBRAZÓW**

Nazwa i adres Inwestora	 <b>Skarb Państwa</b> <b>Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad</b> <b>reprezentowany przez</b> <b>Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad</b> <b>Oddział w Rzeszowie</b> ul. Legionów 20 35-959 Rzeszów
Nazwa i adres Wykonawcy	 <b>TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o.</b> <b>PRACOWNIA PROJEKTOWA W WARSZAWIE</b> ul. Marcina Flisa 6 02-247 Warszawa
Nazwa i adres zadania	<b>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”</b>  woj. świętokrzyskie, pow. opatowski, gm. Opatów, gm. Lipnik, pow. sandomierski, gm. Obrazów, gm. Samborzec, gm. Sandomierz; woj. podkarpackie, pow. m. Tarnobrzeg, gm. Tarnobrzeg, pow. tarnobrzezski gm. Gorzyce, gm. Grębów, pow. stalowowolski, gm. Zaleszany, gm. Radomyśl nad Sanem, gm. Pysznica, gm. Stalowa Wola, pow. niżański, gm. Nisko, gm. m. Nisko
Obiekt	Droga ekspresowa S74 na odc. Opatów - Nisko

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

Nr umowy	2413.26.2018
Nr projektu	01.293.2019

Warszawa, grudzień 2020

Nr egz. ...

## Spis treści

I.	Materiały promocyjne .....	3
1.	Ogłoszenia w prasie.....	3
2.	Ogłoszenia w Internecie .....	4
3.	Opis i ogłoszenie dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia .....	8
II.	Raport ze spotkań informacyjnych.....	11
1.	Opis przebiegu działań informacyjnych i harmonogram spotkań .....	11
2.	Wyniki ankiet zamieszczonych w formularzu opinii .....	14
III.	Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków .....	16
a.	Mieszkańców .....	16
b.	Przedstawicieli władz lokalnych .....	114
IV.	Protokół ze spotkania informacyjnego .....	115
V.	Podsumowanie wniosków mieszkańców .....	121
1.	Sposób uwzględnienia wniosków i wybór wariantu .....	121
2.	Brak budynków, nieaktualne mapy. ....	121
3.	Obawa przed przekroczeniem dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza i hałasu.....	122
4.	Odszkodowania za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję. ....	122
VI.	Podsumowanie akcji informacyjnej .....	123
VII.	Wykaz przyjętych zmian do Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego w wyniku zgłoszonych wniosków .....	124

# I. Materiały promocyjne

## 1. Ogłoszenia w prasie

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

08

Wydarzenia

Echo Dnia  
Wtorek, 30.06.2020

## Prezydent Andrzej Duda u nas wygrał wszędzie



Świętokrzyskie

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

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

Jak wygląda zestawienie 10 gmin o najwyższej frekwencji

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

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

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

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

Wynik Rafała Trzaskowskiego ukształtował się w województwie świętokrzyskim zupełnie inaczej. Prezydent Warszawy punktował w miastach, na obszarach wiejskich praktycznie nie istniał. Polityk dostał 21,29 procent głosów (130 tysięcy 670 głosów). Procentowo nieco mniej niż Bronisław Komorowski w 2015 roku – 22,36 procent, ale o 24 tysiące więcej w liczbach bezwzględnych. Dodatkowo Rafał Trzaskowski przekonał do siebie więcej wyborców niż Koalicja Obywatelska w 2019 roku – 16,65 procent. Choć w Kielcach przegrał z Andrzejem Dudą, to właśnie w stolicy regionu uzyskał swój najlepszy indywidualny wynik – 34,60 procent. Gdzie jeszcze Rafał Trzaskowski gromadził wysokie poparcie? Sandomierz – 31,73 procent, Skarżysko-Kamienna – 31,69 procent, Starachowice – 31,05 procent, Ostrowiec Świętokrzyski – 30,60 procent, Sittkowska-Nowina – 26,69 procent, Suchedniów – 26,52 procent, Busko-Zdrój – 24,25 procent, Wąchock – 23,12 procent, Kosińskie – 23,09 procent.

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

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

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

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

zec – 10,39 procent, Opatowiec – 9,34 procent, Czarnocin – 9,20 procent, Wojciechów – 9,11 procent, Nowy Korczyn – 9,00 procent, Dwikazy – 8,61 procent, Opatów – 8,03 procent, Skalbierz – 7,75 procent, Zawichost – 7,52 procent.

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

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

REKLAMA

**OGŁOSZENIE**

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

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

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

Materiały informacyjne dotyczące rozpatrywanych wariantów trasy będą dostępne 7 dni przed planowanym terminem spotkań w siedzibach Urzędów Gmin. Materiały będą również dostępne w formie elektronicznej na serwerze GDDKiA Rzeszów: [www.gddkia.gov.pl/g1917/Aktie-informacyjne](http://www.gddkia.gov.pl/g1917/Aktie-informacyjne) oraz w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 48 C, pok. nr 8.

Podpisane formularze opinii dotyczące przebiegu trasy, przebiegu wariantów trasy, można będzie składać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego, pocztą na adres: Transprojekt Gdańsk sp. z o.o., Pracownia Projektów w Warszawie, ul. Bobulka 25, 00-599 Warszawa, bądź przesłać pocztą elektroniczną na adres: [biuro@transprojekt.pl](mailto:biuro@transprojekt.pl) z dopiskiem: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”. Później złożone po tym terminie nie będą rozpatrywane. Przesłane formularze opinii zostaną przesłane zwanym i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwości do zastosowania za wyjątków technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Z opracowanych Aktów Informacyjnych zostanie sporządzony Raport, który między innymi zawiera 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 Pandemię bezprecedensową podczas spotkań należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i reżimu sanitarnego określonego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 20 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 spotkań zgodnie z powyższą tabelą, dlatego zwracamy się z prośbą o wyznaczenie na spotkanie przedstawicieli pełnomocników.
3. Osoby chore lub osobiste przysięgi o pozostaniu w domu.
4. Przed wejściem na salę należy zdysynkować dłonie, zasłonić usta i nos oraz zachować odległość co najmniej 2 m między sobą.
5. Wyjątkowo osoby uczestniczące w spotkaniu mają obowiązek wypełnić listę obecności.
6. Ze względu na okoliczności, spotkanie powinno mieć formę i przebieg w trybie indywidualnym. W tym celu materiały informacyjne zostaną przekazane grupom oraz udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego.

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

Masłów  
Paweł Wępiek  
wiep@echo.dnia.pl

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

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

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

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

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

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



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

## 2. Ogłoszenia w Internecie

### Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Kielce



INFORMACJA DROGOWA



WERSJA KONTRASTOWA



ODDZIAŁY

GDDKiA KIELCE

ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

KONTAKT

MAPA STANU  
BUDOWY DRÓG

SERWIS DLA  
KIEROWCÓW

ZBIÓRKA KRWI  
Drogo cenna krew

SERWIS DLA  
PODWYKONAWCÓW

MAPA WARUNKÓW  
DROGOWYCH

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

Strona główna > Oddziały > GDDKiA Kielce > Informacje > Aktualności

#### Oddziały • Aktualności

#### Spotkania informacyjne dotyczące wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74 Opatów - Nisko

02-07-2020

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

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

L.p.	Nazwa Gminy/Miasta	Data spotkania	Godzina	Miejsce spotkania	Liczba miejsc
1	Gmina Obrazów	06.07.2020	11:00	Hala sportowa w Szkole Podstawowej w Obrazowie, Obrazów 118	60
2	Gmina Opatów	06.07.2020	16:00	Remiza OSP Gajców, Gajców 50	50
3	Gmina Lipnik	07.07.2020	17:00	Hala Sportowa w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Lipniku, Lipnik 23	80
4	Gmina Samborzec	09.07.2020	11:00	Hala sportowa przy Zespole Publicznych Placówek Oświatowych w Samborcu, Samborzec 79	120
5	Gmina Sandomierz	09.07.2020	16:00	Zamek w Sandomierzu, ul. Zamkowa 12, 27-600 Sandomierz	120

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

Materiały informacyjne dotyczące rozpatrywanych wariantów trasy będą dostępne 7 dni przed planowanym terminem spotkań w siedzibach Urzędów Gmin. Materiały będą również dostępne w formie elektronicznej na serwerze [GDDKiA Rzeszów – www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna](http://gddkia.rzeszow.pl) oraz w siedzibie GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49 C, pok. nr 8.

Podpisane Formularze opinii dotyczące przedsięwzięcia tj. przebiegu wariantów trasy, można będzie składać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego, pocztą na adres: [Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa](mailto:Transprojekt.Gdanski.Sp.z.o.o.Pracownia.Projektowa.w.Warszawie.ul.Klobucka.25.02-699.Warszawa), bądź przesłać pocztą elektroniczną na adres: [biuro.w-wa@tqd.pl](mailto:biuro.w-wa@tqd.pl), z dopiskiem: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów - Nisko”. Postulaty złożone po tym terminie nie będą rozpatrywane. Przesłane Formularze opinii zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

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

#### Zasady bezpieczeństwa

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

Ogłoszenie o spotkaniach informacyjnych (, 42 KB)  
Warianty S74 orientacja (PDF, 44.25 MB)





## Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Rzeszów



INFORMACJA DROGOWA



WERSJA KONTRASTOWA



Informacje	▲
Aktualności	▲
Archiwum informacji	►
O Oddziale	►
Drogi i mosty	►
Zamówienia publiczne	►
Procedury	►
Informacja o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego	
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	
Inwestycje drogowe	►
Serwis dla kierowców	►
Ogłoszenia	►
Strony internetowe kontraktów	
Galeria	►
Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko	
Akcja informacyjna dla rozbudowy S19 na odcinku Sokółów Młp. – Jasionka	

Strona główna > Oddziały > GDDKiA Rzeszów > Informacje > Aktualności

### Oddziały • Aktualności

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

09-07-2020

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

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

L.p.	Nazwa Gminy/Miasta	Data spotkania	Godzina	Miejsce spotkania	Liczba miejsc
1	Gmina Tarnobrzeg	13.07.2020	11:00	Hala MOSiR w Tarnobrzegu przy Aleja Niepodległości 2	
2	Gmina Gorzycze	14.07.2020	11:00	Hala Sportowa w Zespole Szkolno - Przedszkolnym w Sokolnikach ul. Sandomierska 80	50
3	Gmina Grębów	13.07.2010	17:00	Gminne Centrum Kultury w Grembowie, Rynek 1C, 39-410 Grębów	50
4	Gmina Zaleszany	15.07.2020	11:00	Gminny Ośrodek Kultury w Zaleszanych, Plac Kościuszki 4, 37-415 Zaleszany	80
5	Gmina Radomyśl nad Sanem	14.07.2020	17:00	Wiejski Dom kultury w Rzeczy 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](http://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna) oraz w siedzibie [GDDKiA Oddział w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49 C, pok. nr 8](http://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna). Podpisane Formularze opinii dotyczące przedsięwzięcia tj. przebiegu wariantów trasy, można będzie składać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego, pocztą na adres: [Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa w Warszawie, ul. Klobucka 25, 02-699 Warszawa](mailto:Transprojekt.Gdanski.Sp.z.o.o.PracowniaProjektowa.Warszawa.ul.Klobucka.25.02-699.Warszawa), bądź przesłać pocztą elektroniczną na adres: [biuro.w-wa@tgd.pl](mailto:biuro.w-wa@tgd.pl), z dopiskiem: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów - Nisko”. Postulaty złożone po tym terminie nie będą rozpatrywane. Przesłane Formularze opinii zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione. Z przeprowadzonej Akcji Informacyjnej zostanie sporządzony Raport, który między innymi zawierał będzie informacje o sposobie uwzględnienia zgłoszonych uwag, wniosków i zastrzeżeń. Raport zostanie podany do wiadomości publicznej. W związku z tym na złożone wnioski nie będą udzielane odpowiedzi w trybie indywidualnym. O miejscu i czasie jego udostępnienia zainteresowani zostaną powiadomieni poprzez ogłoszenie prasowe, na tablicy ogłoszeń w ww. urzędach oraz na stronie internetowej GDDKiA O/Rzeszów.

#### Zasady bezpieczeństwa

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



drukuj

Deklaracja dostępności Mapa serwisu

Media społecznościowe




Twitter




Facebook


Copyright 2015 GDDKiA



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ul. Wronia 53, 00-674 Warszawa, Tel +48 22 375 88 88




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

INFORMACJA DROGOWA  
 **19 111**



PL  


 GDDKiA


ODDZIAŁY


GDDKiA RZESZÓW


ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

KONTAKT












MAPA STANU  
BUDOWY DROG




SERWIS DLA  
KIEROWCÓW



ZBIÓRKA KRWI  
Drogocenna krew



SERWIS DLA  
PODIWYKONAWCÓW



MAPA WARUNKÓW  
DROGOWYCH

Informacje

O Oddziale

Drogi i mosty

Zamówienia publiczne

Procedury

Informacja o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Inwestycje drogowe

Serwis dla kierowców

Ogłoszenia

Strony internetowe kontraktów

Galeria

**Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko**

Akcja informacyjna dla rozbudowy S19 na odcinku Sokółów Mip. – 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



# GMINA OBRAZÓW

Oficjalny Serwis Gminy Obrazów

Szablon domyślny  
Wysoki kontrast

 Biuletyn Informacji Publicznej

 Mapa strony

 Kontakt

Aktualności

Samorząd

Dla mieszkańców

Dla turysty

Dla inwestorów

Multimedia

Kontakt

Jesteś tutaj: [Strona główna](#) > [Inwestycje](#) > [Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko](#)

## Akcja Informacyjna - S74 Opatów – Nisko

Kategoria: Inwestycje  
Opublikowano: środa, 01, lipiec 2020 11:28  
Odsłony: 33

Rozmiar tekstu: [a](#) [a](#) [a](#)



### SPOTKANIE INFORMACYJNE

#### „BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S74 NA ODCINKU OPATÓW – NISKO”

Transprojekt Gdański, działając w Imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Gdańsk w Warszawie, zaprasza na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanej drogi ekspresowej S74 na odcinku przebiegającym przez teren gminy Obrazów.

Spotkanie odbędzie się w dniu 06-07-2020 r. o godz. 11:00 w Hali sportowej w Szkole Podstawowej w Obrazowie 118.

Podpisane Formularze opinii, dotyczące stwierdzenia można przynieść 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](mailto:biuro.w-wa@tgd.pl) z dopiskiem: Akcja informacyjna „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”. Przesłane Formularze opinii zostaną przesłane do Urzędu Gminy Obrazów i w przypadkach szczególnych i możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Szczegółowe materiały informacyjne oraz komunikaty dotyczące planowanych spotkań informacyjnych znajdują się w GDDKIA Odszetel w Rzeszowie przy ul. Sikorskiego 49C, pokój nr 6, w Urzędzie Gminy Obrazów oraz na stronie <https://www.gddkia.gov.pl/pl/3197/Akcja-informacyjna>

**ZAPRASZAMY**

**Zawód: architekt**

1. Z wyjątkiem Państwa (organizacji) podlega spotkaniu i nie jest to spotkanie informacyjne, które jest organizowane w celu wyrażenia opinii na temat projektu, z wyjątkiem opinii wyrażonej w dniu 10 lipca 2020 r. w sprawie udzielenia warunków opinii, zgodnie z załącznikiem do ustawy o udziale społeczeństwa w sprawach publicznych (Dz.U. 2020 poz. 694 z późn. zm.).
2. Obowiązek wyrażenia opinii w sprawie projektu, o którym mowa, nie wynika z obowiązku wyrażenia opinii, którego wyrażenie nie jest konieczne w sprawie projektowanej inwestycji.
3. Projekty, które są wyłączone z procedury opinii.
4. Projekt wyłącza się z zakresu opinii, o której mowa, o ile nie jest to inwestycja, o której mowa w art. 2 pkt 1 ustawy o udziale społeczeństwa w sprawach publicznych.
5. Wyjątkowo, jeżeli inwestycja jest wyłączeniem z procedury opinii, o której mowa, o ile nie jest to inwestycja, o której mowa w art. 2 pkt 1 ustawy o udziale społeczeństwa w sprawach publicznych.
6. Za wyjątkiem od powyższego, spotkaniu podlega każda inwestycja, o której mowa w art. 2 pkt 1 ustawy o udziale społeczeństwa w sprawach publicznych, o której mowa w art. 2 pkt 1 ustawy o udziale społeczeństwa w sprawach publicznych.

Opis planowanych robót na terenie gminy Obrazów

Orientacja gmina Obrazów

Plakat

Formularz opinii

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

22

lipca 2020

Imieniny obchodzą:  
**Maria, Magdalena, Wawrzyniec**

### 100-lecie odzyskania Niepodległości



1918 - 2018

Dofinansowania do fotowoltaiki, kolektorów słonecznych, pomp ciepła, kotłów na biomasę



### GALERIA



 Aplikacja METEO

 Interaktywny przewodnik

Transprojekt Gdański sp. z o.o.

str. 7

### **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 Obrazów**

##### **Zakres inwestycji na terenie gminy Obrazów**

Projektowana droga w wariantach W1, będzie po południowej stronie istniejącej drogi DK-77 w odległości 500-1000m maksymalnie omijając istniejącą zabudowę i tak omija od północy miejscowości Usarzew, Zdanów, Święcica, Głazów i Obrazów. Na końcowym odcinku gminy, na wysokości miejscowości Żurawica projektowana droga skręca w kierunku południowym dla ominięcia Sandomierza od południa.



W wariantcie W3 trasa biegnie w kierunku południowo-wschodnim. Za miejscowością Jugoszów trasa odgina się w kierunku południa i przebiega pomiędzy miejscowością Bilcza a Świątniki i wchodzi na teren gminy Samborzec poniżej miejscowości Śmiechowice.

W wariantcie W4 trasa omija po północnej stronie miejscowości Zdanów, Piekary, Dębiany, Malice, a po południowej stronie Święcica, Węgrce Panieńskie, Głazów i Obrazów.

W wariantcie TGD projektowana trasa biegnie w kierunku południowo-wschodnim, pomiędzy miejscowościami Piekary i Blicza. Dalej trasa odgina się w kierunku południa i wchodzi na teren gminy Samborzec po zachodniej stronie miejscowości Śmiechowice.

### **Wariantowanie przebiegu drogi na terenie gminy Obrazów**

Na obecnym etapie inwestycji projektowane są następujące warianty przebiegu trasy:

- **Wariant W1** – czerwony – od km 11+529 do km 22+947, o długości ok. 11,418km
  - MOP w km 12+176
- **Wariant W3** – zielony – od km 12+880 do km 18+535, o długości ok. 5,655km
- **Wariant W4** – różowy – od km 12+016 do km 22+169, o długości ok. 10,153km
  - MOP w km 15+336
- **Wariant TGD** – pomarańczowy – od km 11+818 do km 19+250, o długości ok. 7,432km
  - MOP L w km 12+494
  - MOP P w km 12+646

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 Obrazów**.

**Spotkanie odbędzie się w dniu 06-07-2020 r. o godz. 11:00**  
**w Hali sportowej w Szkole Podstawowej w Obrazowie, Obrazów 118.**

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 Obrazów 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 **60 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 Zarzeczu, Mickiewicza 45, 37-400 Zarzecz, 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:

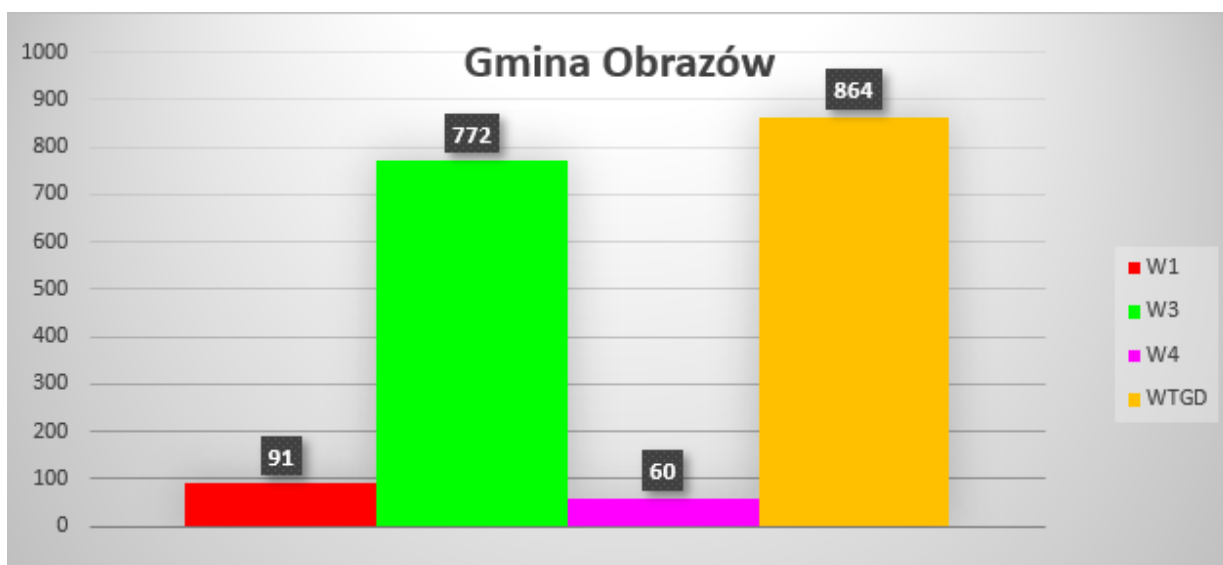
1. Prosimy czytelnie wypełnić formularz. (podanie danych osobowych i miejsca zamieszkania jest obowiązkowe)
2. W razie potrzeby można wypełnić na dwóch stronach
3. Podpisane Formularze opinii, dotyczące przedsięwzięcia można przysyłać w terminie 14 dni od daty spotkania informacyjnego pocztą na adres: **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 Obrazów, wpłynęło 283 formularzy opinii oraz 4 pisma z łączną liczbą 691 podpisów, które również zostały uwzględnione.



### III. Zestawienie wniosków i protestów wraz z analizą wniosków

#### a. Mieszkańców

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.1	Mieszkańcy Gminy Obrazów	<p>Wniosek zbiorowy.</p> <p>Do wniosku załączono sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1 drogi ekspresowej, podpisany przez 595 osób oraz sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 4 podpisany przez 624 osoby.</p> <p>W wniosku zawarto informację o występowaniu w gminie wysoko wyspecjalizowanych gospodarstw. Gospodarstwa są rozdrobnione, a przebieg drogi ekspresowej spowoduje jeszcze większe ich podzielenie oraz zmniejszenie areалу co z kolei przyczyni się do zubożenia a nawet upadku lub bankructwa. Uprawa sadownicza wiąże się z dojazdem nawet kilkukrotnie do pól w ciągu dnia. Przebieg drogi ekspresowej wydłuży dojazd do pól i zwiększy koszty produkcji. Wypłacane odszkodowania za grunty nie zrekompensują w żadnym stopniu zysków uzyskiwanych na przestrzeni lat. Wariant 1 i 4 koliduje z trasą turystyczną Sandomierski Szlak Jabłkowy</p>	<p>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.</p> <p>Faktem jest, że proponowany przebieg drogi ekspresowej przetnie drogi pełniące funkcję „Sandomierskiego Szlaku Jabłkowego”.</p> <p>Wskazać należy, że odnośnie do przerwanych połączeń drogowych to zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione i dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe.</p> <p>Wszystkie prezentowane na spotkaniu informacyjnym warianty są równoważne i tak samo prawdopodobne. Wyniki akcji informacyjnej i państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>dzięki któremu turyści poznają urokliwe miejsca w gminie i całym regionie. Wariant 1 i 4 jest najgorszym wyborem, niszczy nie tylko poszczególne miejscowości, ale całą gminę Obrazów i cały region sadowniczy.</p> <p>Sprzeciw wobec budowie drogi ekspresowej nr 74 w wariantach 1(czerwony) i wariant 4 (różowy).</p> <p>Uzasadnienie wniosku w aspektach:</p> <p>1) ekonomicznym - największa ilość gospodarstw do wyburzenia wraz z zabudowaniami zarówno trasy jak i dróg dojazdowych, terytorialny podział gminy,</p> <p>2) ekologicznym - wpływ zanieczyszczeń na środowisko, i produkcję roślinną i zdrowie mieszkańców,</p> <p>3) środowiskowym - Specyficzny mikroklimat i ziemię klasy I i II bogata flora i fauna, gospodarstwa ekologiczne.</p> <p>4) społecznym – podział mieszkańców gminy i rodzin</p>	<p>w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.</p> <p>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 wskaże wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>W odniesieniu do argumentów ekonomicznych to 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.).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>przez drogę ekspresową, rozbicie relacji sąsiedzkich,</p> <p>Wariant 3 jest opiniowany pozytywnie, gdyż najmniej ingeruje w obszar gminy.</p>	<p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p> <p>Analizując aspekt ekologiczny jak i środowiskowy, należy poinformować, że 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 w/w wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izoliniami o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi.</p> <p>Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych. Zamieszczone zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>Dla zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest do przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu potwierdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów.</p> <p>Każdy z przebiegów drogi ekspresowej jest analizowany również pod kątem oddziaływań jakie powstają w otoczeniu drogi. Zastosowane zostaną środki przeciwdziałające emisji zanieczyszczeń i wskazane w wniosku do raportu o oddziaływaniu na środowisko.</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			W odpowiedzi na aspekt społeczny i wskazane w nim skutki warto podkreślić, że część z dróg zostanie przecięta przebiegiem projektowanej drogi ekspresowej, lecz ich ciągłość zostanie zachowana, a przejazd na drugą stronę drogi będzie realizowany dzięki obiektom pod lub nad S74. Drogi, w ciągu których nie zostanie zaprojektowany przejazd będą włączone do projektowanych dróg w sposób zachowujący integralność całego lokalnego układu komunikacyjnego.
OBR.1A	Publiczna Szkoła Podstawowa w Głazowie oraz Punkt Przedszkolny przy PSP.	Opinia w imieniu PSP w Głazowie oraz Punktu Przedszkolnego przy PSP w Głazowie wskazująca na preferencje wariantu TGD oraz argumentację przeciwko wariantowi 1 i 4. Wariant 1 i 4 spowoduje utrudnienia w bezpiecznym dotarciu uczniów i dzieci do punktu przedszkolnego, w tym znacznej grupy dzieci niepełnosprawnych, a także pracowników placówek oświatowych. Spodziewany wzrost hałasu i zanieczyszczenia środowiska spowoduje pogorszenie warunków nauki i opieki. Przebieg wariantu 1 i 4 spowoduje trwały podział społeczności lokalnej, która tworzy zintegrowaną społecznie, ekonomicznie i kulturowo wspólnotę.	Jednym z głównych założeń podczas opracowywania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Część z dróg zostanie przecięta przebiegiem projektowanej drogi ekspresowej, lecz ich ciągłość zostanie zachowana, a przejazd na drugą stronę drogi będzie realizowany dzięki obiektom pod lub nad S74. Drogi, w ciągu których nie zostanie zaprojektowany przejazd będą włączone do projektowanych dróg w sposób zachowujący integralność całego lokalnego układu komunikacyjnego.  Dojazd do szkoły w Głazowie odbywać się będzie poprzez drogę powiatową DP0738T, która planujemy poprowadzić pod drogą ekspresową. Bardzo często istniejące drogi nie spełniają aktualnie obowiązujących wymagań technicznych. Nowe zaprojektowane drogi takie warunki muszą spełniać, a ingerencja w lokalny układ dróg wymusza doprowadzenie parametrów do aktualnie obowiązujących przepisów w miejscach ingerencji. Wzdłuż przejazdu pod drogą ekspresową zostanie przewidziany ciąg pieszy co usprawni komunikację pieszych oraz poprawi bezpieczeństwo dla osób niepełnosprawnych.  Podczas opracowywania dokumentacji etapu studialnego wykonywane są również Ocena i Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które pozwolą określić warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określić potencjalne rozwiązania, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.  Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) 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

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
OBR.2	Mieszkańcy wsi Świącica	Wniosek zbiorowy mieszkańców wsi Świącica podpisany przez 52 osoby. Sprzeciw dla proponowanych wariantów budowy drogi ekspresowej S74 – wariant 1 (czerwony) i wariant 4 (różowy). Planowany przebieg drogi ekspresowej niszczy gospodarstwa, sady, długotrwałą pracę i życiowy dorobek.	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 Obrazów. 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
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>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.).</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p>
OBR.3	Stowarzyszenie razem dla Obrazowa	Członkowie Stowarzyszenia „Razem dla Obrazowa” wnoszą sprzeciw wobec wariantu pierwszego i czwartego, gdyż jest szkodliwy biorąc pod uwagę czynnik społeczny, ekonomiczny, gospodarczy i rozwojowy.	<p>Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi.</p> <p>Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>Niepokój mieszkańców budzi likwidacja działek rolnych i gospodarstw domowych zbudowanych ciężką pracą często wielu pokoleń. W wniosku zawarto informacje, że region obrazowski jest jednym z najbardziej rozwiniętych w Polsce pod względem sadowniczym. Mieszkańcy rozwijają swoje gospodarstwa i unowocześniają je. W wniosku wyrażono zrozumienie dla rozbudowy infrastruktury, ale nie kosztem ludzkich tragedii i najlepszych gleb w Polsce. W dalszej części zawarto informacje o działalności stowarzyszenia w gminie Obrazów m.in. działania ekologiczne związane z ochroną przyrody zwłaszcza owadów potrzebnych do zapylania sadów oraz ptaków zwalczających szkodniki. Rozwiązania przebiegu drogi spowodują, że wspomniane osobniki znikną z terenu gminy co wpłynie na gospodarkę regionu. Gmina zostanie podzielona co znacznie utrudni wewnętrzną komunikację oraz dojazd do pól.</p>	<p>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.</p> <p>Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>W zamiarze projektowania i budowy drogi ekspresowej nie ma usuwania czy powodowania zniknięcia elementów fauny i flory. Dlatego też 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.</p> <p>Analizowany przebieg wariantów ma miejsce od wcześniejszego etapu Studium Korytarzowego.</p> <p>W latach 2010-2011 zostało wykonane wspomniane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Obrazów. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.</p> <p>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)</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		Prośba o ponowną analizę, która zminimalizuje negatywne skutki w ważnym dla mieszkańców wymiarze społecznym, gospodarczym i ekonomicznym. Apel o nieniszczenie przez podział lokalnych społeczności.	<p>zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów.</p> <p>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.</p> <p>Faktem jest, że część z dróg zostanie przecięta przebiegiem projektowanej drogi ekspresowej, lecz ich ciągłość zostanie zachowana, a przejazd na drugą stronę drogi będzie realizowany dzięki obiektom pod lub nad S74. Drogi, w ciągu których nie zostanie zaprojektowany przejazd będą włączone do projektowanych dróg w sposób zachowujący integralność całego lokalnego układu komunikacyjnego. 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.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
OBR.4	Stowarzyszenie z Tradycją w Przyszłość	We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantowi pierwszego i czwartego. Wniosek o ponowną analizę nowych szlaków drogowych. Aktualny projekt drogi uniemożliwia rozwój wsi Głazów oraz gospodarstw sadowniczych zlokalizowanych na terenie sołectwa.	Warianty drogi były już analizowane na poprzednim etapie tj. Studium Korytarzowym. W latach 2010-2011 zostało wykonane wspomniane Studium Korytarzowe (SK), w którym rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Obrazów. 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.

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>Proponowane przebiegi powodują konieczność wyburzeń budynków i biegną w dużej mierze przez urodzajne tereny które są obsadzone sadami (główne źródło utrzymania rolników).</p> <p>W ostatnich latach nastąpił wzrost produkcji sadowniczej i ok.95% gruntów jest obsadzonych drzewami owocowymi. Gospodarstwa sadownicze wymagają bardzo wysokich nakładów związanych z nasadzeniami, zakupem maszyn, narzędzi, skrzyń oraz budowy chłodni owoców.</p> <p>We wniosku wspomniano o rolnikach, którzy zainwestowali w gospodarstwa, otrzymali dofinansowanie od UE oraz są zobowiązani do prowadzenia działalności rolniczej przez okres najmniej 5-ciu lat od chwili otrzymania dofinansowania.</p> <p>We wniosku zaznaczono, że nadmierna produkcja spalin będzie miała bardzo szkodliwy wpływ na wiele pszczelich rodzin i inne owady zapylające, które są kluczowe dla uprawy rolnictwa i produkcji żywności.</p> <p>Argumentacja dotycząca przebiegu S74 w niedalekiej</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>W zamiarze projektowania i budowy drogi ekspresowej nie ma usuwania czy powodowania szkodliwego wpływu na elementy fauny i flory. Dlatego też w trakcie</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>odległości od budynku szkoły w Głazowie i utrudnień w dotarciu do szkoły uczniów i grupy dzieci niepełnosprawnych jak również pracowników placówki oświatowej.</p> <p>Apel o wyznaczenie alternatywnego przebiegu, który będzie mniej kolizyjny i problematyczny.</p>	<p>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.</p> <p>Droga ekspresowa w wariantcie 1 przebiega ok.130 m od budynku szkoły. Część z dróg zostanie przecięta przebiegiem projektowanej drogi ekspresowej, lecz ich ciągłość zostanie zachowana, a przejazd na drugą stronę drogi będzie realizowany dzięki obiektom pod lub nad S74. Drogi, w ciągu których nie zostanie zaprojektowany przejazd będą włączone do projektowanych dróg w sposób zachowujący integralność całego lokalnego układu komunikacyjnego. 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.</p> <p>Podczas opracowywania dokumentacji etapu studialnego wykonywane są Ocena i Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które pozwolą określić warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określić potencjalne rozwiązania, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>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. Wysokie parametry kształtowania układu geometrycznego drogi ekspresowej i jej przebieg skutkuje negatywnym oddziaływaniem w postaci wyburzeń budynków. Ciąg analiz i wyboru optymalnego wariantu przeprowadzany jest celem minimalizacji negatywnego wpływu drogi ekspresowej na otoczenie.</p> <p>Procedury nabywania nieruchomości pod drogi, 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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.5.1	Agnieszka Masuła	Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu TGD. Wariant niszczy dorobek wielu pokoleń i źródło dochodu wielu rodzin. Argumenty za drogą są bezpodstawne i nieprzemyślane, praktycznie bez konsultacji z mieszkańcami. Trasa przyniesie tylko hałas, zanieczyszczenia środowiska, bezrobocie itd.	<p>Na obecnym etapie przygotowywania dokumentacji jakim jest STEŚ wszystkie warianty przebiegu drogi S74 są możliwe i żadne z nich nie jest preferowany. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.</p> <p>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.</p> <p>Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>Projektując drogę ekspresową dąży się do zminimalizowania wpływu inwestycji na przyległy teren. 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.</p> <p>Zróźnicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu.</p> <p>Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane;</li> <li>➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe;</li> <li>➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.</li> </ul>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji</p> <p>lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko.</p> <p>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.</p> <p>Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem 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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) 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 DSU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DSU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DSU 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.</p> <p>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.)</p> <p>Proces nabywania nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg krajowych rozpoczyna się w dniu, w którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p>
OBR.5.2	Aneta Modras Robert Modras	Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu TGD i wariantu 4.. Przebieg wariantu TGD przechodząc przez działki zabierając znaczną ich część i pozbawia źródła dochodu.	<p>Na obecnym etapie przygotowywania dokumentacji jakim jest STEŚ wszystkie warianty przebiegu drogi S74 są możliwe i żadne z nich nie jest preferowany. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.</p> <p>Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywanych ze sobą, a mających</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		Obawa, że rekompensaty nie wystarczą na odbudowanie gospodarstwa. Wariant 4 przebiega blisko budynku mieszkalnego. Oba warianty niszczą wiele pól i sadów. Najlepiej byłoby poprowadzenie tej autostrady na tereny, gdzie ziemia jest gorszej klasy. Przebieg wariantów wydłuży czas dojazdu do szkoły, sklepu, ośrodka zdrowia czy kościoła.	<p>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.</p> <p>Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości, sadów, sklepów, ośrodka zdrowia czy kościoła.</p>
OBR.5.3	Arleta Bandura	We wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegowi drogi ekspresowej i dróg serwisowych do niej przyległych w wariantcie 4. Działki posiadają I i II klasę bonitacyjną. Na działkach	<p>Na obecnym etapie przygotowywania dokumentacji jakim jest STEŚ wszystkie warianty przebiegu drogi S74 są możliwe i żadne z nich nie jest preferowany. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.</p> <p>Celem analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		wspomnianych we wniosku są nowe nasadzenia drzewek owocowych które obecnie przynoszą znaczny dochód. Założenie sadu wymagało dużo pracy i wkładu pieniężnego. Zaciągnięto kredyt. W tym roku wnioskodawca pod zastaw działek otrzymał unijne pieniądze na rozwój i modernizację. Obowiązek prowadzenia gospodarstwa przez pięć lat..	<p>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.</p> <p>Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p>
OBR.5.4	Janusz Modras  Łukasz Modras	Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu TGD i wariantu 4. Wariant 4 przebiega po działkach zabierając znaczną ich część i pozostawia wnioskodawcę bez dochodu. Wariant TGD powoduje duże utrudnienia w życiu codziennym.	<p>Na obecnym etapie przygotowywania dokumentacji jakim jest STES wszystkie warianty przebiegu drogi S74 są możliwe i żadne z nich nie jest preferowany. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.</p> <p>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.</p> <p>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</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości, sadów, sklepów, ośrodka zdrowia czy kościoła.</p>
OBR.6.1	Bogumiła Wójtowicz	<p>We wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegowi wszystkich wariantów. Wskazano na negatywne oddziaływanie drogi, na żywność która będzie rosła w pobliżu S74. Zaproponowana została zmiana polegająca na skierowaniu drogi ekspresowej na teren ugorów w gminie Klimontów. Wnioskodawca poinformował, że przez wskazane niegórzyście tereny również da się poprowadzić drogę ekspresową.</p>	<p>W latach 2010-2011 zostało wykonane Studium Korytarzowe (SK), na etapie którego rozpatrywanych było 7 wariantów przebiegu drogi ekspresowej S74., w tym m.in. przebiegi przez gminę Obrazów. Wszystkie warianty w 13 gminach zostały zaprezentowane publicznie podczas przeprowadzonej od 11.10.2010 do 15.10.2010 r. akcji informacyjnej. Z akcji informacyjnej został sporządzony raport, który został udostępniony do informacji publicznej, przekazany urzędów gmin oraz umieszczony na stronie internetowej GDDKiA.</p> <p>W dniu 14.03.2011 r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.</p> <p>W roku 2019 r. została podpisana umowa pomiędzy GDDKiA Oddział w Rzeszowie, a Biurem Projektowym Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla inwestycji pn.: „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Nisko”. W ramach tej umowy została przeprowadzona analiza przebiegów wariantów S74 (wariant 1, 3 i</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>4) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów.</p> <p>Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD. W trakcie procesu wyznaczania korytarza wariantu TGD analizowano dokumentację poprzedniego etapu i tym samym postanowiono o przeprowadzeniu wariantu przez teren gminy Obrazów nie wkraczając na tereny gmin, które na etapie Studium Korytarzowego nie uczestniczyły w procesie projektowym. Podczas spotkań informacyjnych, które odbyły się 10 lat temu, lokalna społeczność została zapoznana i poinformowana o planowanych przebiegach wariantów przez gminę Obrazów, a żaden z siedmiu rozpatrywanych wariantów nie przebiegał przez teren gminy Klimontów. Mieszkańcy gminy Obrazów są świadomi planowanego przebiegu drogi ekspresowej przez teren gminy, co pozwoliło wskazać przez nich podczas akcji informacyjnej preferowany społecznie wariant przebiegu w tej gminie.</p> <p>Odpowiadając na Państwa wniosek, należy wskazać, że gmina Klimontów podobnie jak gmina Obrazów ma charakter głównie rolniczo – sadowniczy i również występują tam dobrej jakości gleby. Na kolejnym etapie wyniki konsultacji i preferencje mieszkańców zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego, której celem jest porównanie i ocena rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów m.in. technicznych, środowiskowych, funkcjonalno-ruchowych, ekonomicznych i społecznych. Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach</p> <p>Realizacja tak dużej inwestycji, jaką jest budowa drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością wyburzeń. Dokładamy wszelkich starań, aby było ich jak najmniej, jednakże droga jest przedsięwzięciem liniowym i nie ma możliwości takiego jej zaprojektowania by nie ingerowała w istniejące zagospodarowanie terenu i istniejącą sieć drogową. Zadaniem Zamawiającego jak również Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań, aby nowo projektowana droga była jak najmniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców.</p> <p>Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) 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</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>„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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>Ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego (w formie operatu szacunkowego), określającej wartość nieruchomości. 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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe. 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.</p>
OBR.7	Zbigniew Krzemień	Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1 który przebiega po gruntach klasy 1 i 2.Na ziemiach tych utrzymują się całe pokolenia rodzin. Na tych terenach zostały przedsięwzięte biznesplany na zagospodarowanie terenu na wiele lat.	Jednym z głównych celów przygotowania STES jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. 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 Obratów. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zalecomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p>
OBR.8	Rada Sołecka m. Bilcza	<p>1)Sprzeciw wobec przerwaniu ciągu drogi powiatowej relacji Obrazów-Klimontów na odcinku wariantu TGD km 17+250 oraz zaproponowanej zmianie organizacji ruchu.</p> <p>2)Wariant TGD, km 16+700 zakres proponowanej przebudowy kończy się w m. Bilcza na wysokości szkoły podstawowej nie uwzględniając znacznego zwięźnienia przedmiotowej drogi na odcinku od szkoły do skrzyżowania w centrum miejscowości.</p>	<p>Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. 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</p> <p>1) Zgodnie z wnioskiem droga powiatowa 0782T relacji Obrazów – Klimontów zostanie przełożona nad drogą ekspresową w km 17+250, a droga powiatowa DP 0738T w km 16+600 włączona zostanie do ww. drogi. Dzięki zachowaniu ciągłości i spięciu lokalnego układu komunikacyjnego dojazd do poszczególnych posesji jest zachowany.</p> <p>2) Dodatkowo mając na uwadze sprawna komunikację mieszkańców m. Piekary i Bilcza proponuje się zaprojektowanie tunelu pod drogą ekspresową dla pieszych.</p> <p>3) Lokalizacja zbiornika nr 11 znajdującego się w km 16+500 zostanie przeanalizowana i dostosowana do ww. rozwiązań.</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>3)Wariant TGD, km 16+500 położenie zbiornika nr 1 w proponowanej lokalizacji z uwagi na ukształtowanie terenu (różnice wysokości 10m) wydają się technicznie i ekonomicznie nie uzasadnione.</p> <p>4)Wariant TGD, km 17+500 działka 412 należy uwzględnić konieczność przeprowadzenia ekshumacji istniejących mogił. Bez uwzględnienia powyższych uwag nie wyobrażamy sobie realizacji tego przedsięwzięcia.</p>	<p>4) Przeanalizowano dokumentację zawierającą spis zabytków od wojewódzkiego konserwatora zabytków oraz opracowanie ekofizjograficzne dla gminy Obrazów i stwierdzono brak zarejestrowania miejsca wskazanego we wniosku jako zabytek. Niemniej jednak zostanie ono uwzględnione i opisane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p><i>Mając na uwadze propozycję przesunięcia przełożenia drogi oraz informacje powyżej, wniosek został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 1.</i></p>
OBR.9	Agata Juda	<p>Wniosek zawiera sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1 i wariantu 4. Wariant 1 pozostawia z działek 0,20 arów bez dojazdu i utrudnia dojazd do działki nr 396. Wariant 4 utrudnia dojazd do działek 224/1, 335. Planowana budowa wiaduktu na działce nr 252 obok domu wnioskodawcy i zakłada wysiedlenie większości sąsiadów i znajomych.</p>	<p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe. Takie rozwiązanie utrzyma poziom komunikacji okolicy oraz umożliwi przejazd do przedmiotowych działek, a tym samym pozwoli na ich użytkowanie. Na działce nr 252 nie zlokalizowano wiaduktu drogowego. Przebudowywana droga powiatowa 0739T której ciągłość zachowano poprzez przełożenie jej nad drogą ekspresową powoduje zajęcie wspomnianej działki w niewielkim stopniu. Zapewniono dojazd za pomocą projektowanej drogi dojazdowej do działek 403 i 327 które znajdują się w kolizji z przebiegiem drogi ekspresowej w wariantcie 1.</p> <p>Działki o numerach 224/1 i 335 zostaną odcięte przebiegiem drogi ekspresowej w wariantcie 4. Dojazd do nich będzie możliwy za pomocą drogi powiatowej DP0739T której ciągłość zachowano oraz dróg dojazdowych zapewniających scalenie lokalnego układu komunikacyjnego.</p> <p>Wszystkie zaznaczone kolizje z budynkami mieszkalnymi zaznaczono w obrębie zielonej linii. Zgodnie z legendą i planami sytuacyjnymi prezentowanymi na spotkaniu w ramach akcji informacyjnej poinformowano, iż zielona linia stanowi rezerwę</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>terenową pod inwestycję. W rezerwie tej uwzględnia się przyszłe przebudowy infrastruktury technicznej lub korekty związane z uszczegółowieniem rozwiązań projektowych. Reasumując, budynki znajdujące się w zakresie zielonej linii mogą nie znajdować się w kolizji na dalszym etapie uszczegółowienia rozwiązań projektowych. W przypadku kolizji budynku z inwestycją 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.)</p> <p>Proces nabywania nieruchomości pod inwestycję 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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p>
OBR.10	Agnieszka Kawalec	<p>Wniosek zawiera sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1 i preferencje wobec wariantu TGD.</p> <p>Przebieg wariantu 1 spowoduje uciążliwe, a niekiedy dramatyczne skutki dla mieszkańców wsi Kleczanów i okolicznych wsi znajdujących się na południe od drogi ekspresowej. Brak możliwości dotarcia do centrum wsi, lekarza, centrum rehabilitacyjnego, apteki, szkoły i sklepów.</p> <p>Wariant 1 odcinałby dostęp do przystanku autobusowego w Kleczanowie, z którego można dojechać do Sandomierza, Opatowa, Tarnobrzega czy Kielc.</p> <p>Jest to jedyny sposób na przemieszczanie się dla mieszkańców nieposiadających samochodu.</p>	<p>Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. 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.</p> <p>Ruch z południowej części wsi Kleczanów do północnej, gdzie zlokalizowany jest m.in. punkt apteczny, kościół i cmentarz parafialny będzie odbywał się wzdłuż drogi powiatowej o nr DP0739T oraz po wcześniej wspomnianych projektowanych ciągach pieszych lub pieszo-rowerowych.</p> <p>Celem poprawy komunikacji pieszej z jednej na drugą stronę drogi ekspresowej przyjęto rozwiązanie w postaci kładki dla pieszych. Kładka będzie zlokalizowana na wysokości cmentarza w miejscowości Kleczanów oraz drogi gminnej DG002493T.</p> <p>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 DSU.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>Wariant 1 uniemożliwia osobom starszym, chorym lub nieposiadającym samochodu, dotarcie do kościoła i cmentarza w Kleczanowie. Możliwość samodzielnego dotarcia w te miejsca poprawia kondycję fizyczną i psychiczną. Przeprowadzenie drogi S74 w wariantie 1 spowoduje pogorszenie ich zdrowia, a nawet może doprowadzić do poczucia wykluczenia społecznego.</p> <p>Fatalny wpływ wariantu 1 na młodzież. Droga odetnie możliwość samodzielnego, pieszego, dotarcia do szkoły podstawowej w Kleczanowie, a także przystanku autobusowego, liceum w Sandomierzu i w Opatowie. W dalszej treści wniosku przedstawiono argumentację prezentującą wpływ drogi ekspresowej na spadek liczby osób kontynuującą naukę na szczeblu ponadpodstawowym i skutkami z tym związanymi. Preferowanym wariantem jest wariant 3 lub ewentualnie wariant TGD.</p>	<p>W dalszym kroku Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. Analiza przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów tj. kryterium społeczne, techniczne, funkcjonalno-ruchowe, środowiskowe i ekologiczne. W wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p><i>Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 4.</i></p>
OBR.11	Anna Sanecka	Budowa trasy S74 pogorszy dojazd do pól i zwiększy chaos	Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		komunikacyjny w obrębie wsi Węgrce.	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.
OBR.12	Joanna Łukowska	Sprzeciw wobec wariantom 1 i 4 ponieważ nie ma dojazdu do pól i centrum wsi. Najbardziej korzystny wariant TGD	<p>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. Obrazów W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
OBR.13	Łukasz Śliwiński	Brak zgody na wariant pomarańczowy TGD. Działka 27 zostaje podzielona na pół bez zapewnionego dojazdu. Podobna sytuacja jest w przypadku działki nr 74.	<p>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.</p> <p>Droga ekspresowa przecina działkę nr 27 na dwie części i do obu części zapewniono dojazd (z drogi gminnej DG002451T i projektowanej dodatkowej drogi). Do działki nr 74 dojazd będzie realizowany tak jak do tej pory. Uwzględniony wniosek OBR.8 zmieniający lokalizację przejazdu nad droga ekspresową z km 16+600 na km 17+250 powoduje pozostawienie działki nr 74 w całości.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			wybrany przez Zamawiającego do realizacji. Określa się w niej m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi.
OBR.14	Marcin Olech	<p>We wniosku zawarto informację, że w oparciu o udostępnione materiały na stronie GDDKiA o. Rzeszów i materiały prezentowanych na spotkaniach informacyjnych przeanalizowano przebieg wariantów drogi ekspresowej nr 74. W dalszej części zawarto sprzeciw wobec przebiegowi drogi w wariantcie TGD. Sprzeciw poparty argumentacją związaną z emisją zanieczyszczeń, emisją hałasu, zajętością terenu przeznaczanego pod uprawę owoców i warzyw.</p> <p>Droga będzie miała wpływ na pogorszenie się stanu aerosanitarnego powietrza, a przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu wpłynie negatywnie na zdrowie.</p> <p>W wniosku zawarto szeroko rozbudowaną argumentację dotyczącą metod pomiaru, definicji i sposobu rozchodzenia się dźwięku oraz o zanieczyszczeniach powietrza i związkach chemicznych przedostających się do</p>	<p>W pierwszej kolejności należy wskazać, że 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 Lipnik i Obrazów. 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.</p> <p>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 2011 r. Zgodnie z zamówieniem Projektant opracował również dodatkowy wariant przebiegu S74 – oznaczony jako wariant WTGD, którego przebieg w gminach Lipnik i Obrazów został poprowadzony z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione.</p> <p>Zabudowania znajdujące się na działce nr 153 znajdują się w odległości 40 m od przeciwskarpy rowu drogi ekspresowej w wariacie TGD. Droga dojazdowa prowadzona od drogi wewnętrznej nr 448 przebiega w niewielkim stopniu po działce nr 153 zapewniając dojazd do okolicznych nieruchomości. Działki wspomniane we wniosku o nr 4 i 5 znajdują się w kolizji z wariantem TGD, działki nr 20 i 463 w niewielkim stopniu kolidują z przebiegiem wariantu TGD, a działki 392,393,394,325,323,321 praktycznie w całości zostają zajęte przez drogę ekspresową w wariacie 4.</p> <p>W ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna dla każdego wariantu, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>atmosfery jako produkt spalania paliw. Zwiększenie stężenia substancji szkodliwych będzie miał wpływ na populacje owadów zapylających oraz spowoduje akumulację tych substancji w strukturze glebowej.</p> <p>Należy wspomnieć o drganiach i wibracjach przenoszonych przez grunt. Emisja ich spowoduje zaburzenie stateczności budynków i ich destabilizację. Ujemnym skutkiem prowadzenia drogi w wariantcie TGD jest podział gospodarstwa rolnego. Problem z dojazdem do działek oraz zwiększenie ponoszonych nakładów finansowych. Wariant TGD został wytyczony bez uwzględnienia kryteriów społecznych lub z ich marginalnym uwzględnieniem. Przebieg stwarza niebezpieczne zbliżenie się drogi ekspresowej do siedlisk ludzi.</p> <p>Wątpliwość budzi kryterium ekonomiczne wyznaczenia wariantu TGD. Wariant jest najdłuższy, dodatkowo zakłada budowę 3 przejść dla zwierząt górnych wycenionych na ok. 11,1 mln zł za jeden. Odrzucenie wariantu TGD i 4.</p>	<p>niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych.</p> <p>Zróznicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu.</p> <p>Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane;</li> <li>➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe;</li> <li>➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.</li> </ul> <p>Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb).</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		Wskazanie wariantu 1 jako akceptowalny.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko.</p> <p>Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydawanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283). Zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA rozstrzygnięcie odnośnie wyboru wariantu, dla którego GDDKiA wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji DŚU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DŚU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DŚU w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostanie przeanalizowane ewentualne szkodliwe oddziaływanie inwestycji na środowisko i Inwestor zostanie zobowiązany do zastosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi. Raport o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający wszelkie aspekty wpływu na otoczenie (hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz wód powierzchniowych, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze itp.) będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie poddany weryfikacji przez organ właściwy do wydania tej decyzji. Zaproponowany wariant musi przewidywać takie środki ochrony, które będą gwarantować dotrzymanie norm i standardów</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Podczas spotkań informacyjnych nie przekazywaliśmy informacji odnośnie ilości i lokalizacji przejść dla zwierząt, ponieważ wciąż trwa inwentaryzacja przyrodnicza, która dopiero wskaże szlaki migracji zwierząt.</p> <p>Podczas spotkań informacyjnych nie przedstawialiśmy również kosztów poszczególnych wariantów, ponieważ są one zależne od wielu czynników jak na przykład ilości obiektów, ilości robót ziemnych, warunki geologiczne, ilości kolizji z infrastrukturą podziemną, dlatego bazowanie na kosztach ogólnych za 1 km drogi może być mylne.</p> <p>Należy zauważyć, że koszt całkowity poszczególnych wariantów nie jest jedynym kryterium wyboru wariantu preferowanego do realizacji. Wariant ten zostanie wyróżniony w ramach analizy wielokryterialnej. Celem Analizy wielokryterialnej jest porównanie rozwiązań wariantowych realizacji inwestycji wg różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. W przypadku tras drogowych Analiza wielokryterialna polega na ocenie wariantów inwestycji według kryteriów o charakterze technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym, ekonomicznym i społecznym. Wg danego kryterium poszczególne warianty porównuje się ze sobą przez określenie miar tych wariantów i spełnienie stopnia realizacji danego kryterium w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.</p> <p>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.</p> <p>Należy również zaznaczyć, że za nieruchomości przeznaczone pod budowę drogi dotychczasowym właścicielom i użytkownikom wieczystym przysługuje</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			odszkodowanie ustalane przez wojewodę na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, opracowywanego po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.
OBR.15.1 OBR.15.2	Marek Brania Krzysztof Obrębski	<p>Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1 oraz drogi poprzecznej krzyżującej się w km 20+600 z drogą ekspresową. Argumentacja w odniesieniu do aspektu:</p> <p>1) zdrowotnego – budowa drogi wpłynie negatywnie na nadszarpnięty stan zdrowia (wnioskodawca informuje o chorobie nowotworowej i zaleceniach lekarzy)</p> <p>2) finansowego – prowadzone gospodarstwo sadownicze stanowi o dochodzie rodziny. Bliskość drogi spowoduje naznaczenie owoców substancjami szkodliwymi pochodzącymi ze spalin. Kontrahenci z którymi zawarto współpracę odmówią z uwagi na potrzebę zakupu najwyższej jakości. Podjęto dodatkowe zobowiązania wobec ARiMR oraz funduszy unijnych. Zajęcie części działki spowoduje zmniejszenie potencjału gospodarstwa i przełoży się na jego zyski.</p> <p>3) rodzinno-sentymentalnego – przebudowa drogi powiatowej</p>	<p>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 Obrazów. W dniu 14.03.2011r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych.</p> <p>Zróznicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>spowoduje wywłaszczenie. Budynki mają wartość sentymentalną której nie da się przeliczyć na pieniądze. Wariant 1 oddzieli mieszkańców od centrum wsi.</p> <p>Wystosowano postulaty o wybór innego wariantu drogi niż wariant 1 oraz jeśli mowa o wariantie 1 to konieczne przeprojektowanie drogi powiatowej. Propozycja podana w załączniku do formularza. Wniosek o odstąpienie od wyburzenia domu, który znajduje się w zakresie zielonej linii na planie sytuacyjnym który jest częścią materiałów udostępnionych w ramach akcji informacyjnej.</p>	<p>Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane;</li> <li>➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe;</li> <li>➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.</li> </ul> <p>Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko.</p> <p>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.)</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>Linia zielona na planach sytuacyjnych zgodnie z zamieszczoną legendą informuje, że jest to rezerwa terenowa przedsięwzięcia, która może zostać wykorzystana na kolejnych etapach projektowych wraz z uszczegóławianiem rozwiązań projektowych, ale nie musi. Rezerwa pod inwestycje w postaci zielonej linii nie oznacza, że budynek na pewno zostanie przeznaczony do rozbiórki.</p> <p>Odnosnie zmiany włączenia należy zwrócić uwagę na §9 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie dla drogi krajowej klasy GP (DK 77). odległość między skrzyżowaniami drogi klasy GP z drogami klasy Z (wyjątkowo L) nie powinna być mniejsza niż 2000 m poza terenem zabudowanym i nie mniejsza niż 1000 m w terenie zabudowanym. Proponowane rozwiązanie przesunięcia włączenia drogi powiatowej w istniejącą drogę krajową nr 77, z uwagi, że odstęp nowego skrzyżowania od istniejącego wynosiłby nieco ok. 300 m i wymagałby uzyskania odstępstwa od warunków technicznych.</p> <p><i>Analizując proponowany przebieg z załącznika do wniosku oraz powyższe informacje wniosek został uwzględniony częściowo, tzn. skorygowano przebieg drogi powiatowej w sposób pozwalający na ominiecie kolizji z budynkami wspomnianymi w wniosku. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 3.</i></p>
OBR.16	Marek Dyba	Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu TGD. Droga podzieli działkę nr 32 i zostawi jej część bez dojazdu. Działki 62 i 67 zostaną zmniejszone i bez dojazdu.	<p>Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wskazana we wniosku działka nr 32 zostanie podzielona przez przebieg drogi ekspresowej w wariantcie TGD na dwie części jednak wskazać należy, że do obu zapewniony zostanie dojazd z drogi gminnej DG002451T i projektowanej dodatkowej drogi. Działki nr 62 i 67 znajdują się poza obszarem kolizji z projektowanymi rozwiązaniami drogowymi i dojazd do nich będzie odbywał się w ten sam sposób jak dotychczas – drogą gminna DG002451T.</p>
OBR.17	Marek Kawalec	Najkorzystniejszy wariant 3, a najgorszy wariant 1. Poruszona tematyka problemu z dojazdem do działek rolniczych, argumentacja dotycząca specyfiki sadownictwa, nakładów finansowych oraz odniesienie się do przebiegu wariantu 3 jako najmniej ingerującego w intensywną produkcję sadowniczą. Załączona opinia dr P.Kracińskiego, pracownika i eksperta Państwowego	<p>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 Obrazów. 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.</p> <p>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)</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>Instytutu Badawczego – Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej dotycząca możliwych kryteriów wyboru przebiegu tras szybkiego ruchu w rejonach sadowniczych. Opis wpływu wyboru wariantu przebiegu trasy S74 na możliwość zrównoważonej produkcji i produkcji ekologicznej. W opisie tym, wspomina się o wpływie spalin i zanieczyszczeń z ścieranych opon i klocków hamulcowych na sąsiedztwo drogi. Informacja dotycząca norm jakie owoce muszą spełniać oraz podsumowanie preferencji wariantu 3 i wariantu TGD.</p> <p>Sprzeciw co do planowanej lokalizacji MOP na terenie gminy. Argumentacja dotycząca trudnych warunków budowlanych (lokalizacja na stoku) oraz przerwanie cieków wodnych (lokalizacja na działkach z naturalnymi ciekami)</p>	<p>zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów.</p> <p>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.</p> <p>Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko zostaną zidentyfikowane wpływ projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych.</p> <p>Zróznicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu.</p> <p>Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane;</li> <li>➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe;</li> <li>➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.</li> </ul> <p>Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb).</p> <p>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.</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko.</p> <p>Celem minimalizacji wpływu drogi ekspresowej na otaczające środowisko projektuje się nowe nasadzenia roślin, ekrany akustyczne itp.</p> <p>Równolegle do prac studialnych przeprowadzane są prace geologiczne w terenie. Raport z tych prac będzie uwzględniony w dalszych pracach projektowych.</p> <p>Infrastruktura techniczna zostanie zaprojektowana i przebudowana przez projektanta danej branży. Ciągłość cieków wodnych zostanie zachowana, a w miejscu, gdzie jest to konieczne projektant branży melioracyjnej zaprojektuje przebudowę cieku. W trakcie analizowania i procedowania rozwiązań projektowych konieczne jest uzyskanie szeregu decyzji i pozwoleń od Zarządcy danego cieku pozwalające na dalsze jego funkcjonowanie.</p> <p>Należy zauważyć, 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. 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.</p>
OBR.18	Janina Czech	Wniosek o ominięcie działki 397/2.	Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Sposób przełożenia drogi powiatowej wydaje się optymalny i pozwala uniknąć potencjalnej kolizji z zabudową zlokalizowaną przy istniejącej drodze.</p> <p>Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>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.</p> <p><i>Mając na uwadze powyższe uwzględniono wniosek korygujący przełożenie drogi powiatowej DP0738T w sposób minimalizujący kolizje z działką 397/2. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 5.</i></p>
OBR.19	Tomasz Winiarski Małgorzata Woźniak-Winiarska	<p>Sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 4 i TGD. Preferencja wariantu 1 i 3 z uwagi na przebieg poza obrębem miejscowości.</p> <p>Uwaga co do rozjazdu w wsi Bilcza, Rozjazd powinien być przeniesiony z drogi powiatowej Głazów – Bilcza na drogę Obrazów – Klimontów (wariant TGD)</p>	<p>Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi.</p> <p>Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.</p> <p>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.</p> <p>Analiza wielokryterialna przeprowadzana będzie, aby umożliwić uszeregowanie wariantów przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>wyniku czego można będzie wskazać wariant preferowany do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta wskazuje wariant przebiegu trasy wybrany przez Zamawiającego do realizacji. oraz określa m.in. wpływ inwestycji na środowisko oraz wskazuje wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. W opracowywanej dokumentacji zostaną wskazane lokalizacje wymagające zachowania istniejących ciągów pieszych i rowerowych oraz propozycje w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu pieszego pomiędzy obszarami ścisłej zabudowy. Wskazane lokalizacje i rozwiązania chodników i ścieżek rowerowych w dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną uszczegółowione na kolejnych etapach projektowych.</p> <p>Zgodnie z wnioskiem droga powiatowa 0782T relacji Obrazów – Klimontów zostanie przełożona nad drogą ekspresową w km 17+250, a droga powiatowa DP 0738T w km 16+600 włączona zostanie do ww. drogi. Dzięki zachowaniu ciągłości i spięciu lokalnego układu komunikacyjnego dojazd do poszczególnych posesji zostanie zachowany</p> <p><i>Wniosek w zakresie zmiany lokalizacji przejazdu nad drogą ekspresową w ciągu drogi relacji Obrazów – Klimontów został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 1.</i></p>
OBR.65	Albert Polit	<p>We wniosku zawarto preferencje dla wariantu TGD, ponieważ biegnie granicami miejscowości oraz najmniej koliduje z istniejącą zabudową. W opinii wnioskodawcy nie ma uzasadnienia na aktualnie zaproponowany przebieg drogi dojazdowej. We wniosku zawarto propozycje rezygnacji z drogi dojazdowej (od km</p>	<p>Jednym z głównych celów przygotowania STEŚ jest dążenie do minimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi.</p> <p>Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		20+500 do km 21+200 wariant 4) po północnej stronie drogi ekspresowej i przełożenie jej na stronę południową. Taka zmiana ułatwi dojazd do „odciętych” działek rolnych.	<p>w grupie ocenianych wariantów. Poszczególnym grupom kryteriów przypisuje się wagi wyrażające proporcję uwzględnienia danego kryterium w stosunku do innych w ocenie łącznej.</p> <p>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.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości, sadów i działek rolnych.</p> <p><i>Wniosek w zakresie przełożenia drogi dojazdowej został uwzględniony. Zmianę oznaczono na planie orientacyjnym pod nr 2.</i></p>
OBR.60 OBR.66	Adolf Drobniak Aleksandra Drobniak	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu TGD. Przebieg wariantu 1 zlokalizowany jest przy miejscu zamieszkania wnioskodawcy i wiązać się będzie z dużym hałasem, zanieczyszczeniem środowiska oraz odcięciem od drogi dojazdowej do miejsca pracy	<p>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.</p> <p>Odnośnie emisji hałasu wskazać należy, że w ramach opracowywania dokumentacji przeprowadzana będzie szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione.</p>

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

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. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości i miejsc pracy.
OBR.64	Agnieszka Piotr Adamczyk	We wniosku zawarto protest przeciwko wariantowi TGD. Droga ekspresowa dzieli gospodarstwo, utrudniając dojazd do sadów. Spowoduje wydłużenie dojazdu i zwiększy koszty utrzymania i produkcji owoców.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości i sadów.
OBR.69	Alfred Morzenski	Wniosek zawiera sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1. Działki 309 i 230 zostały zakupione w dość drogiej cenie. Budowa drogi zabierze połowę gospodarstwa, które daje pracę i utrzymanie rodziny wnioskodawcy.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Za nieruchomości zajęte pod budowę drogi przysługuje odszkodowanie. Procedury nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, wypłaty odszkodowań z tego tytułu oraz ustalania odszkodowań za szkody powstałe w związku czasowymi zajęciami terenu zostały określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.74 OBR.93 OBR.96	Andrzej Kazimierz Forc  Bogusław Piwarski Damian Winiarski	Wniosek zawiera sprzeciw wobec budowy drogi która przebiega przez działki pozbawiając miejsca zamieszkania i budynków niezbędnych do prowadzenia gospodarstwa. Zabiera źródło utrzymania	<p>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.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p>
<p>OBR.78</p> <p>OBR.88</p> <p>OBR.129</p> <p>OBR.143</p> <p>OBR.160</p>	<p>Aneta Cukrowska Artur Cichoń</p> <p>Grzegorz Socha Jan Gawlak Justyna Cukrowska - Forc</p>	<p>Budowa trasy S74 utrudni dojazd do pól i działek. Spowoduje to spadek dochodu i opłacalności użytkowania.</p>	<p>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.</p> <p>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. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i sadów.</p>
OBR.86	<p>Anna Bogusław i Drzazga</p>	<p>We wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 4 który przebiega po najbardziej urodzajnych glebach, sadach i ogranicza dostęp mieszkańców do gminy. Preferowany wariant to 3 i TGD.</p>	<p>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.</p>

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. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i sadów i skomunikować gminę.
OBR.92	Bartłomiej Smardz	Projektowana droga ekspresowa w wariantcie 4 przebiega przez wszystkie działki. Proponowany przebieg drogi utrudni, uniemożliwi dalsze uprawianie sadów. Każda z działek zostanie przecięta w sposób utrudniający dalsze funkcjonowanie gospodarstwa. Dojazd znacznie się wydłuży z aktualnych 5 min do kilkudziesięciu. Gospodarstwo jest jedynym źródłem dochodu. Droga przebiega w okolicy siedlisk co jest niekorzystne dla dzieci i starszych.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i miejsc pracy. 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 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.

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) 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 DSU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DSU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DSU 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.</p>
OBR. 98	Dariusz Bijak	Planowana droga S74 i droga dojazdowa planowana jest obok domu wnioskodawcy. Niszczy działki rolne z sadami które są źródłem utrzymania. Droga biegnąca blisko zabudowań w	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

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		dużym stopniu wpłynie na zwiększenie hałasu. Sprzeciw wobec przebiegu wariantu 1.	<p>decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Celem ograniczenia oddziaływania przebiegającej drogi ekspresowej na okoliczne tereny stosuje się dodatkowe rozwiązania minimalizujące wpływ. 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.</p> <p>Zasięg hałasu wyznaczony zostanie na podstawie rozkładu wartości wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izoliną o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych zamieszczone będą zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>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.</p> <p>Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) 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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Dodatkowo należy podkreślić, 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.</p>
OBR.100	Dariusz Terlecki	Wniosek zawiera sprzeciw wobec przebiegowi wariantu TGD. Przebieg drogi pozbawia wnioskodawcę części gospodarstwa i dojazdu do reszty działki. Brak możliwości rozwoju gospodarstwa, transportu owoców i wykonywania zabiegów ochronnych.	<p>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.</p> <p>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. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości i sadów.</p>
OBR.114 OBR.230	Ewelina Kwiecień	Wniosek zawiera sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Piotr Kwiecień	który oddziela wnioskodawcę od działek oraz sprzeciw wobec wariantu 4 który przebiega po działkach które stanowią jedyne źródło utrzymania.	<p>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.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i sadów.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>jakiegokolwiek żądania dotychczasowego właściciela lub zarządcy drogi, podejmuje czynności zmierzające do wydania decyzji odszkodowawczej.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p>
OBR.116 OBR.163	Wit Ferens Sołtys wsi Głazów Karol Gajda	<p>We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu 1. Droga dzieli wieś Głazów na pół co utrudnia dojazd do centrum gdzie znajduje się szkoła, budynek kobiet aktywnych, remiza strażacka i sklep. Nie będzie przejazdu od drogi krajowej do centrum wsi co jest bardzo dużym utrudnieniem.</p> <p>Preferencja wariantu TGD.</p>	<p>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.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			nieruchomości i działek rolnych. Ciągłość drogi powiatowej nr DP0738T zostanie zachowana. Droga ekspresowa w wariantie 1 będzie przebiegać nad wspomnianą drogą powiatową. Droga gminna DG 002481T zostanie włączona do drogi powiatowej zapewniając jej ciągłość. Wszystkie te rozwiązania pozwolą na umożliwienie dojazdu od drogi krajowej nr 77 do centrum wsi Głazów.
OBR.121 OBR.121A	Grażyna Woźniak Piotr Woźniak	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu TGD który przebiega z dala od siedlisk i nie niszczy gospodarstw. Sprzeciw wobec wariantu TGD który niszczy grunty klasy I i II. Burzy spokój ludzi, nowoczesne sady i gospodarstwa oraz gminę Obrazów. Droga ekspresowa zniszczy rodzinne gospodarstwo sadownicze wnioskodawcy, a lokalizacja MOPu powoduje zajęcie większości działek. Powoduje to zabranie pracy, dochodu i dorobku życia.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej lub usytuowanie MOP. 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

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p>
OBR.125 OBR.175 OBR.187	Grzegorz Dereń Krzysztof Stec Marek Mazur	Przebieg drogi ekspresowej przez działki zmniejszy w dużym stopniu dochód gospodarstwa i utrudni mieszkanie w jej pobliżu.	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

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		Utrudniony dojazd do pól na pozostałych częściach działki.	<p>decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej.</p> <p>Celem ograniczenia oddziaływania przebiegającej drogi ekspresowej na okoliczne tereny stosuje się dodatkowe rozwiązania minimalizujące wpływ. 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.</p> <p>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 Rapocie o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>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.</p>
OBR.167 OBR.168	Katarzyna Smardz	We wniosku zawarto przeciw wobec przebiegowi wariantu 4. Droga przebiega przez działki zagospodarowane pod uprawę.	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.

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>Jest to jedyne źródło utrzymania. Droga ekspresowa przebiegać będzie po części przydomowego ogrodu i odcinać drogę do szkoły. W gospodarstwie mieszkają osoby starsze i dzieci, a droga szybkiego ruchu w bliskiej odległości zamieszkania wypełni życie strachem i niepokojem.</p>	<p>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.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej. Dojazd do szkoły odbywać się będzie w podobny sposób jak dotychczas tzn. po drodze gminnej nr DG002482T (w przypadku Szkoły Podstawowej w Głazowie) lub po drodze powiatowej nr DP0782T (w przypadku szkoły Podstawowej w Obrazowie) których ciągłość zachowano i przełożono nad drogą ekspresową.</p> <p>Celem ograniczenia oddziaływania przebiegającej drogi ekspresowej na okoliczne tereny stosuje się dodatkowe rozwiązania minimalizujące wpływ. 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.</p> <p>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 Rapocie o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów.</p> <p>Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) 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 DSU nastąpi na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, w oparciu o wykonaną analizę wielokryterialną, a ostatecznie usankcjonowane zostanie w DSU. W ramach postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji DSU 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.</p>
OBR.172 OBR.273	Krystyna Zajac Zbigniew Zajac	Przebieg wariantu 1 przecina na pół działki uniemożliwiając dojazd do sadu, innych pól, szkoły, gminy, kościoła i sklepów. Bliskość drogi uniemożliwi produkcję owoców – jedyne źródła utrzymania rodziny.	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
			<p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej oraz szkoły, kościoła i sklepów.</p> <p>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.</p>
OBR.180	Leszek Zimnicki	Droga ekspresowa utrudni dojazd do działki, szkoły czy kościoła, ośrodka zdrowia. Spowoduje hałas. Podział działek na pół nie mieści się w głowie.	<p>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.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. 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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>miały zapewniony dostęp do 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 pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej oraz szkoły, kościoła i sklepów. Celem ograniczenia oddziaływania przebiegającej drogi ekspresowej na okoliczne tereny stosuje się dodatkowe rozwiązania minimalizujące wpływ. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) 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,</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			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.
OBR.181	Lucyna Modras	Sprzeciw wobec przebiegu wariantu 4 i TGD. Przebieg trasy odcina wnioskodawcę od sklepu, kościoła czy ośrodka zdrowia.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej oraz szkoły, kościoła i sklepów. 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.



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.182	Madalena Cach	Wniosek zawiera preferencje wobec wariantu 3 i TGD oraz sprzeciw wobec wariantu 1 i 4. Budowa drogi utrudni dostęp do pól i prowadzenie działalności rolnej.	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. Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej.
OBR.201	Małgorzata Juda	Wniosek zawiera sprzeciw wobec przebiegowi wariantu 1. Wariant jest niekorzystny z uwagi na bliskość przebiegu obok budynku mieszkalnego. Wariant 1 przecina działkę 121/4 uniemożliwiając całkowicie dojazd do pozostałej części działki co wiąże się z wykupem całości.	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. Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej oraz szkoły, kościoła i sklepów.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p>
OBR.204	Małgorzata Woźniak-Winiarska	Wariant TGD przebiega najbliżej miejsca zamieszkania i utrudnia dojazd do szkoły, kościoła, ośrodka zdrowia. Najkorzystniejszym wariantem dla wnioskodawcy jest wariant 1, który nie niszczy gospodarstwa rolnego.	<p>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.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. 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, które zostaną uwzględnione podczas</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			uszczegóławiania dokumentacji na kolejnych etapach projektowych i zapewni dostęp do sklepów, kościoła, ośrodka zdrowia czy innych ważnych punktów.
OBR.186	Marek Karasiński	Wariant 3 dzieli działkę wnioskodawcy pozostawiając jej część bez dojazdu. Wyłączona część działki stanowi znaczną część upraw z których czerpane są źródła dochodów.	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. Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej.
OBR.192	Marianna Bielecka	Wniosek zawiera preferencje wariantu TGD jako wariantu najkorzystniejszego. Nie utrudnia komunikacji, przebiega przez ugory. Najmniej ingeruje w więzi społeczne i sąsiedzkie. We wniosku wspomniano o prowadzonej działalności gospodarczej i zablokowanym dojeździe spowodowanym przebiegiem drogi ekspresowej.	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. Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej. Wspomniana we wniosku działka o nr 70/1 w żaden sposób nie koliduje z przebiegiem drogi ekspresowej S74. Droga powiatowa nr DP0782T która znajduje się sąsiedztwie działki, służąca jako dotychczasowy dojazd, jest przełożona nad drogą ekspresową (wariant 4) i jej ciągłość jest zachowana.
OBR.189	Marek Wilczewski	Wniosek zawiera sprzeciw wobec wariantowi 4 i preferencje wariantu TGD. Wariant 4 jest nie do przyjęcia. Zabiera możliwości zarobkowe, miejsce pracy, a odszkodowanie nie zrekompensuje straty. Wnioskodawca informuje, że utrzymuje się z prowadzenia gospodarstwa sadowniczego i przebieg drogi ekspresowej utrudni lub uniemożliwi dojazd do działek, który musi być częsty i na czas. S74 spowoduje zanieczyszczenie środowiska, produktów rolnych, degradację i obniżenie wartości pozostałych przy drodze gruntów. Obok działki nr 37 znajduje się miejsce lęgowe ptaków chronionych.	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. Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości, sadów i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej. Projektując drogę ekspresową dąży się do zminimalizowania wpływu inwestycji na przyległy teren. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych.</p> <p>Zróznicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu.</p> <p>Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane;</li> <li>➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe;</li> <li>➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.</li> </ul> <p>Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji</p> <p>lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			W trakcie opracowywania dokumentacji STEŚ przeprowadzana jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w celu określenia charakterystyki stanu środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania i określenia form ochrony przyrody i cennych przyrodniczo obszarów. Następnie ustalane są obszary konfliktowe przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych (migracyjnych fauny) oraz obszarów siedliskowych fauny. Następnie określa się lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt na podstawie wielokryterialnej waloryzacji krajobrazu pod kątem możliwości przemieszczania się zwierząt.
OBR.194	Mariola Rewera	We wniosku zawarto preferencję wobec przebiegu wariantu 3. Przebiega po słabszych glebach i jest najmniej kolizyjny. Droga ekspresowa z drogami dojazdowymi w wariantach 1 i 4 i zlokalizowany węzeł Samborzec powoduje zajęcie działek 197/6 i 198 w obrębie Andruszkowice. Prośba o zmianę przebiegu drogi w wariantach 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. Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej. Dodatkowo wspomniana we wniosku działka nr 101 i 99 znajduje się w kolizji z drogą ekspresową w wariantach 1 i 4. Droga dzieli działki na pół. 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

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			ich usytuowanie. Korekta drogi związana z ominięciem działek w Obrazowie związana będzie z nową kolizją z budynkami mieszkalnymi, a w rejonie węzła Samborzec ograniczeniem jest liczna zabudowa mieszkalna oraz budynek szkoły. <i>Z uwagi na powyższe, wniosek o zmianę przebiegu wariantu 1 i 4 nie został uwzględniony.</i>
OBR.215	Mirosław Polański	We wniosku zawarto propozycję nowego przebiegu drogi ekspresowej. W opinii wnioskodawcy wszystkie aktualne warianty są fatalne z uwagi na mieszkańców i przejście przez unikalny w skali kraju specyficzny rejon sadowniczy. Przecięcie owego rejonu na pół bardzo ruchliwą trasą spowoduje, że wszystkie spaliny znajdują się w owocach. We wniosku zawarto propozycję nowego przebiegu drogi ekspresowej wzdłuż dawnej, nieistniejącej od 30 lat kolejki wąskotorowej Włostów – Koprzywnica. Na całej długości już jest pas szerokości 10 m ziemi państwowej. Ślad ten przechodzi z dala od zabudowań, po obrzeżach głównego rejonu sadowniczego. W dalszej części wspomniano o walorach krajobrazowych regionu oraz w przypadku wyboru proponowanego wariantu o konieczności	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są trzy 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. Wnioskodawca wspomina o nieistniejącej od 30 lat kolejce wąskotorowej cukrowi Włostów. Przebieg jej znajdował się w gminach Lipnik, Klimontów, Samborzec oraz Koprzywnica. Analizując archiwalną dokumentację określono przebieg nieistniejącej linii kolejowej biegnącej od cukrowni Włostów wzdłuż drogi krajowej nr 9, następnie skracającej wzdłuż drogi wewnętrznej nr 448, a dalej śladem drogi gminnej DG337033T, aż do przecięcia z drogą krajową nr 9 w miejscowości Kurów. Następnie ślad kolejki prowadził wzdłuż lokalnej drogi (bez numeru) pomiędzy miejscowością Kozia Górka i Sternalice, a dalej wzdłuż miejscowości Wilkowice, Ossolin i przez Węgrce Szlacheckie. Zaznaczyć należy, że mimo iż ślad kolejki na tym odcinku przebiega przez obszary rolnicze i sadownicze to w bliskim sąsiedztwie zlokalizowane są liczne kapliczki i figury o znaczeniu religijnym m.in.: kapliczka w Sternalicach, figurka w Wilkowicach, Kaplica Betlejemską w Wilkowicach i Pomnik ku pamięci Juli Karskiej na wysokości miejscowości Ossolin. Trasa kolejki przebiegała przez miejscowość Węgrce Szlacheckie, co w przypadku drogi ekspresowej skutkowałoby wyburzeniem większości zabudowy mieszkalnej. Kontynuacja przebiegu kolejki wąskotorowej odbywała się dalej przez grunt rolne, bez sąsiedztwa zabudowy, aż do drogi wojewódzkiej DW758. Wzdłuż tej drogi ślad kolejki prowadził do miejscowości Koprzywnica. Wnioskodawca poinformował, że zachowany pozostał pas szerokości ok. 10 m którym mogłaby być poprowadzona droga ekspresowa. Wskazać należy, że uśredniona



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		uniknięcia kolizji z 400 letnią lipą w miejscowości Ossolin.	<p>szerokość pasa drogowego dla drogi ekspresowej wynosi ok. 100 m w zależności od usytuowania wysokościowego drogi (wykop, nasyp) oraz wystąpienia konieczności zaprojektowania dróg dojazdowych zapewniających dojazd do działek, które na skutek przebiegu drogi ekspresowej utraciły dostępności do drogi publicznej.</p> <p>Prowadząc drogę ekspresową S74 śladem nieistniejącej kolejki wąskotorowej pojawiłyby się liczne kolizje z budynkami m.in. w miejscowości Węgrce Szlacheckie, miejscami kultu religijnego oraz z drogami istniejącymi wzdłuż których przebiegała kiedyś kolej.</p> <p>Ponadto trasa kolejki wąskotorowej przebiegała głównie w poprzek projektowany wariantów drogi ekspresowej, dlatego jej wykorzystanie nie jest możliwe.</p> <p>W rejestrze pomników przyrody istnieje 400-letnia lipa drobnolistna, jednakże nie jest ona zlokalizowana w miejscowości Ossolin, a w parku przy bramie kościelnej w Klimontowie. Najbliższe pomniki przyrody zlokalizowane są w parku w miejscowości Byszów. Znajduje się tam wiąz szypułkowy i dąb szypułkowy.</p> <p>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 Obrazów. Nie rozpatrywano korytarza drogi w gminach Klimontów i Koprzywnica. W dniu 14.03.2011 r. Departament Przygotowania Inwestycji w GDDKiA w Warszawie zarekomendował do dalszych prac w kolejnym etapie projektowym tj. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STEŚ) 3 warianty (1, 3 oraz 4) bez wskazania rekomendacji dla któregośkolwiek z nich. Wszystkie warianty są jednakowo prawdopodobne.</p> <p>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) zarekomendowanych z etapu SK z 2011r., a w przypadku potrzeby zaproponowane zostały korekty przebiegów poszczególnych wariantów.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			informacyjne w każdej gminie. Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego oraz we wniosku o DŚU. <i>Z uwagi na powyższe, wniosek o wprowadzenie nowego wariantu korytarza drogi ekspresowej nie został uwzględniony.</i>
OBR.217	Monika Drobnia-Wilczewska	We wniosku zawarto preferencje wobec wariantu TGD i 3. Inne warianty są nieakceptowalne. Droga w wariantcie 1 będzie przebiegać blisko domu wnioskodawcy co spowoduje duży hałas i zanieczyszczenie środowiska. Nowa droga odetnie drogę dojazdową do miejsca pracy.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. 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. Działki wskazane we wniosku nie kolidują z przebiegiem drogi ekspresowej w żadnym wariantcie. Dojazd do pól i sadów odbywać się będzie w niezmieniony sposób jak dotychczas.
OBR.218	Monika Kawalec	W wniosku zawarto petycję z prośbą o niewybieranie wariantu 1 drogi S74. Negatywne skutki dla regionu można byłoby zminimalizować, wybierając wariant 3 lub wariant TGD.	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
		<p>Wybór wariantu 1 wymuszałby istotne zmiany w dominującej w regionie produkcji owocowej, co potencjalnie miałyby istotne konsekwencje biznesowe dla rolników. Powodowałby ograniczenia rozwoju i modernizacji oraz mógłby mieć konsekwencje związane z bezpieczeństwem użytkowników okolicznych dróg.</p> <p>W dalszej części wniosku zawarto szereg informacji o specyfice rejonu między Opatowem i Sandomierzem, o potrzebach rozwoju i modernizacji w sadownictwie. Poinformowano o rosnącej świadomości i zainteresowaniu bezpieczeństwem i ekologią w produkcji owocowej. Powstanie drogi szybkiego ruchu w okolicy sadów utrudniłoby, a być może wręcz uniemożliwiło, produkcję w wielu sadach w regionie.</p> <p>We wniosku poruszono problem metali ciężkich. W owocach z sadów położonych w pobliżu dróg jest zdecydowanie więcej kadmu, którego stężenie w owocach podlega teraz badaniom. Choć w Polsce można znaleźć sady, które</p>	<p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości, pól i sadów.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>znajdują się w okolicach dróg i spełniają wymagania, należy się spodziewać zaostreżenia wymagań certyfikacyjnych. Wymogi, które będą musieli spełnić sadownicy, aby prowadzić najkorzystniejszą produkcję będą coraz bardziej wyśrubowane. Jeśli głównym źródłem zanieczyszczeń będzie droga, nie będą mogli dostosować się do wymagań. Powstanie drogi w sercu jednego z najistotniejszych regionów sadowniczych w Polsce byłoby zagrożeniem dla przyszłości produkcji sadowniczej w tym rejonie, a więc potencjalnie dla ekonomicznej przyszłości całego regionu.</p> <p>We wniosku poruszono aspekt bezpieczeństwa na okolicznych drogach. Sadownicy, oddzieleni od swoich sadów droga ekspresową musieliby dojeżdżać do sadów, aby wykonać zabiegi pielęgnacyjne. Mowa tu o maszynach sadowniczych, powolnych masywnych traktorach często ciągnące opryskiwacze lub przyczepy. Większość dodatkowego ruchu rozłożyłaby się na drogę nr 77. Zawarto</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p> <p>Projektując drogę ekspresową dąży się do zminimalizowania wpływu inwestycji na przyległy teren. 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.</p> <p>Zróźnicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu.</p> <p>Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane;</li> <li>➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe;</li> <li>➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.</li> </ul> <p>Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb).</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		informacje o wypadkach śmiertelnych i braku bezpieczeństwa, na drodze które osiągnięto dopiero po remoncie w 2018 r. Zwiększony ruch powolnych maszyn, które musiałyby wyprzedzać rozpędzone samochody i ciężarówki, mogłoby zniwelować osiągnięte korzyści dla bezpieczeństwa. W podsumowaniu zawarto preferencje wobec wariantu 3 i wariantu TGD.	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. Wszelkie rozwiązania projektowe będą poddane ocenie względem bezpieczeństwa. Podczas opracowywania dokumentacji etapu studialnego wykonywane są Ocena i Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które pozwolą określić warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określić potencjalne rozwiązania, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
OBR.264	Wiesław Ślusarz	Wariant TGD jest optymalny. Przechodzi przez tereny w mniejszym stopniu zagospodarowane w przeciwieństwie do wariantu 1. Wariant 1 przechodzi przez najlepsze ziemie w gminie Obrazów, które w większości są dobrze zagospodarowane przez sandomierskich sadowników. Droga ekspresowa niszczy dorobek całego życia przebiegając przez sady.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		Większość działek z wariantu 1 będzie przecięta na pół co spowoduje, że sadownicy nie będą mieli dojazdu do pól.	<p>przejazdy drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości, pól i sadów.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione.</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p>
OBR.268	Wojciech Koziół	<p>We wniosku zawarto sprzeciw wobec przebiegu wariantu TGD który przecina cztery pola z których jedno położone jest w Zdanowie na działce nr 111, a kolejne trzy znajdują się w miejscowości Piekary.</p> <p>Przy wyborze wariantu TGD wnioskodawca straci 3 ha pola i plonów jabłoniowych które na nich rosną. Droga TGD będzie przecinać wszystkie pola od strony południowej mieszkańców Zdanowa i Piekar gdzie będzie utrudniony dojazd do sadów. Będzie to skutkowało wzrostem kosztów produkcji które już są wysokie, a owoce wyprodukowane w sąsiedztwie tej drogi będą zawierały pozostałości spalin i metali ciężkich przez co stracą na jakości handlowej i zdrowotnej. Wariant TGD utrudni życie i</p>	<p>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.</p> <p>Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwolą zapewnić dojazd do nieruchomości, pól i sadów.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione.</p> <p>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</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
		<p>zabierze spókoj mieszkańcom Zdanowa. W opinii wnioskodawcy droga powinna przebiegać przez mniej urodzajne tereny w sąsiednich gminach lub sąsiednim powiecie. Prośba o gruntowne przeanalizowanie wariantu TGD i przychylenie się do problemów mieszkańców jakie powstaną a w przypadku wyboru wariantu TGD. Jeśli nie ma możliwości ominięcia gminy Obrazów to najkorzystniejszym wariantem jest wariant 3.</p>	<p>przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., Nr 2031, z późn. zm.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Odszkodowanie przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym lub osobom, którym przysługiwało do tych nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Przy określaniu wysokości odszkodowania przyjmuje się wartość nieruchomości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Ponadto decyzję o wykupie części działek nienależących do pasa drogowego tzw. „resztówek” podejmuje inwestor, na wniosek właściciela po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID.</p> <p>Projektując drogę ekspresową dąży się do zminimalizowania wpływu inwestycji na przyległy teren. Na etapie opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko</p>



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			<p>zostaną zidentyfikowane wpływy projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego na etapie prac budowlanych i podczas normalnej eksploatacji w zakresie poszczególnych komponentów i czynników środowiskowych.</p> <p>Zróznicowanie wpływów na dwa etapy zależne jest przede wszystkim od warunków prowadzenia prac budowlanych, warunków naturalnych, topograficznych i użytkowania terenu.</p> <p>Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na elementy środowiska uwzględnione zostaną m.in. w podziale na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sposób oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane;</li> <li>➤ czas oddziaływania: krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe;</li> <li>➤ trwałość oddziaływania: stałe, chwilowe.</li> </ul> <p>Nomenklatura oddziaływań – bezpośrednie i pośrednie określa rodzaj wpływu inwestycji w aspekcie możliwości zmian w środowisku zachodzących wprost (oddziaływania bezpośrednie, np. zajęcie terenu, zmiana krajobrazu) na skutek realizacji inwestycji</p> <p>lub poprzez przeniesienie oddziaływań poprzez czynnik pośredniczący (oddziaływania pośrednie, np. pośrednie oddziaływanie drogi na faunę poprzez zanieczyszczenia powietrza, wód opadowych i gleb).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Szczegółowy opis oddziaływań wraz z podaniem środków ochronnych w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska zostanie przeanalizowany i przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko.</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.269	Wojciech Przewłocki	We wniosku zawarto informacje, że przebieg drogi ekspresowej utrudni dojazd do pól oraz zwiększy hałas w okolicy.	<p>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.</p> <p>Korytarz drogi ekspresowej prowadzi się z założeniem uniknięcia kolizji z zabudowaniami i wykorzystaniem pól oraz terenów rolniczych. W związku z tym, że w powiecie sandomierskim znajduje się jeden z największych okręgów sadowniczych w Polsce, uniknięcie kolizji ze wszystkimi nasadzeniami jest utrudnione. Zmiany w układzie komunikacyjnym otoczenia drogi są nieuniknione, dąży się jednak do ich ograniczenia. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które w obecnym stanie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do przebudowywanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez jezdnie dodatkowe prowadzone wzdłuż trasy głównej oraz przejazdu drogowe nad lub pod drogą ekspresową. Takie rozwiązania pozwolą na odtworzeniu integralnego układu komunikacyjnego i pozwoli zapewnić dojazd do nieruchomości i działek rolnych podzielonych przez przebieg drogi ekspresowej.</p> <p>Celem ograniczenia oddziaływania przebiegającej drogi ekspresowej na okoliczne tereny stosuje się dodatkowe rozwiązania minimalizujące wpływ. 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.</p> <p>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 Rapocie o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>Dla zapewnienia wymaganej skuteczności w rok po oddaniu drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest przeprowadzenia ponownej oceny akustycznej w celu</p>

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
			potwierdzenia do pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności działania zainstalowanych ekranów.
OBR.280	Mieszkańcy miejscowości Zdanów	Wniosek zbiorowy. We wniosku zawarto sprzeciw wobec wariantu TGD (pomarańczowy). Sprzeciw podpisało 39 osób.	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.
OBR.56 OBR.57 OBR.58 OBR.59 OBR.61 OBR.62 OBR.63 OBR.67 OBR.68 OBR.70 OBR.71 OBR.72 OBR.73 OBR.75 OBR.76 OBR.77 OBR.79 OBR.80 OBR.81 OBR.82 OBR.83 OBR.84 OBR.85 OBR.87	Adam Juda  Adam Kapusta  Adam Wilk     Adam (nazwisko nieczytelne)   Adrian Śwircz Agata Rosiewicz Agnieszka Forc Aleksandra Forc Aleksandra Stefaniak Alicja Wrona	We wniosku zawarto preferencje odnośnie wyboru wariantu trasy S74 oraz załączono komentarz.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74.

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.89	Andrzej		
OBR.90	Adamczyk		
OBR.94			
OBR.95	Andrzej Bąk		
OBR.96	Andrzej		
OBR.97	Drobnia		
OBR.99	Andrzej		
OBR.101	Nagórny		
OBR.102	Andrzej		
OBR.103	(nazwisko		
OBR.104	nieczytelne)		
OBR.105	Andrzej		
OBR.106	Wilczewski		
OBR.107	Anna Forc		
OBR.108	Anna Kędziora		
OBR.109	Anna Stagoń		
OBR.110	Anna Tomasz		
OBR.111	Dominikiewicz		
OBR.112	Anna Zbieska		
OBR.113			
OBR.115	Anna Zdzisław		
OBR.117	Lasek		
OBR.118	Anna Chmiel		
OBR.119	Artur Cebula		
OBR.120			
OBR.122	Barbara		
OBR.123	Paluch		
OBR.124	Barbara i		
OBR.126	Janusz		
OBR.127	Pomykała		
OBR.128	Cezary Gębski		
OBR.130			
OBR.131	Damian Siwek		
OBR.132	Damian		
OBR.133	Winiarski		

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.134	Danuta		
OBR.135	Chuchnowska		
OBR.136	Dariusz Forc		
OBR.137	Dominika		
OBR.138	Augustyńska		
OBR.139	Dorota		
OBR.140	Mańkowska		
OBR.141	Dorota		
OBR.142	Młodożenie		
OBR.144	Edyta Lasek		
OBR.145	Edyta		
OBR.146	Trznadek		
OBR.147	Ewa Bartosik		
OBR.148	Ewa Forc		
OBR.149	Ewa		
OBR.150	Grebowska		
OBR.151	Ewa Kiliańska		
OBR.152	Ewa Mroczek		
OBR.153	Ewa Olech		
OBR.154	Ewa		
OBR.155	Przewłocka		
OBR.156	Ewelina		
OBR.157	Grzesiak		
OBR.158	Fabian Bożena		
OBR.159	Stasiak		
OBR.161			
OBR.162			
OBR.164			
OBR.165	Forc Michał		
OBR.166	Genowefa		
OBR.169	Chmiel		
OBR.170	Grażyna		
OBR.171	Borzeczna		
OBR.173	Grażyna		
OBR.174	Kucharczyk		

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.176	Grzegorz		
OBR.177	Barbach		
OBR.178	Grzegorz		
OBR.179	Bojók		
OBR.183	Grzegorz		
OBR.184	Borycki		
OBR.185	Grzegorz Forc		
OBR.188	Grzegorz		
OBR.190	Marzec		
OBR.191	Grzegorz		
OBR.193	(nazwisko		
OBR.195	nieczytelne)		
OBR.196	Grzegorz		
OBR.197	Tomala		
OBR.198	Grzegorz		
OBR.199	Wawrzkiwicz		
OBR.200	Halina Klimont		
OBR.202	Halina		
OBR.203	Rosiewicz		
OBR.205	Halina Stec		
OBR.206	Helena Forc		
OBR.207	Hubert Jaski		
OBR.208	Ilona		
OBR.209	Winiarczyk		
OBR.210	Ireneusz		
OBR.211	Siatrak		
OBR.212	Izabela		
OBR.213	Smardz		
OBR.214	Janusz Stasiak		
OBR.216			
OBR.219			
OBR.220	Jacek Gawron		
OBR.221	Jacek		
OBR.222	Słodownik		
OBR.223	Jan Modres		

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.224	Jan Pruś		
OBR.225	Jan Smardz		
OBR.226	Jarosław		
OBR.227	Marzec		
OBR.228	Jarosław		
OBR.229	Meszek		
OBR.230	Jerzy Czech		
OBR.231	Jerzy Kapusta		
OBR.232	Jerzy		
OBR.233	Ochmerak		
OBR.234	Jerzy Siudak		
OBR.235	Jerzy		
OBR.236	Wilczewski		
OBR.237	Jerzy		
OBR.238	Winiarski		
OBR.239	Joanna Robert		
OBR.240	Wróbel		
OBR.241	Joanna Zdyb		
OBR.242			
OBR.243			
OBR.244	Jolanta Dereń		
OBR.245	Jolanta Kot		
OBR.246	Jolanta Nowak		
OBR.247	Justyna		
OBR.248	Wilczewska		
OBR.249	Karol Forc		
OBR.250	Karol		
OBR.251	Rosiewicz		
OBR.252	Karolina Drozd		
OBR.253	Katarzyna		
OBR.254	Płaza-Zioło		
OBR.255	Krystyna Forc		
OBR.256	Krystyna		
OBR.257	Nagórna		
OBR.258			

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.259 OBR.260 OBR.261 OBR.262 OBR.263 OBR.265 OBR.266 OBR.267 OBR.270 OBR.271 OBR.272 OBR.274 OBR.275 OBR.276 OBR.277 OBR.278 OBR.279	Krystyna (nazwisko nieczytelne) Krzysztof Klimont Krzysztof Roch Krzysztof Trześniewski Krzysztof Tworek Kwiecień Rafał Lech Forc Magdalena Klimont Marcin Drzazga Marek Jędrzejewki Marek Sędrowicz Maria Klimont  Marian Dynkowski Mariola Klimek Mariola Wojciechowski a Marzanna Forc  Mariusz Marzec Mariusz Mroczek		



Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Mariusz Socha Marzena Forc Małgorzata Nagórna- Typek Małgorzata Sieradzka Małgorzata Zimoń Michał Gębalski Michał Nowak Michał Stasiak  Michał Słomka Michał Zakrzewski Michał Zieliński Michał i Monika Forc Mirosław Biało  Mirosław Klimont Mirosława Wódz Monika Leśniak Monika Słodownik Norbert Bosak Paweł Barbach		

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Paweł Drob Paweł Forc Paweł Lipiec Paweł Wilczewski Paweł Święcicki Piotr Cieśla Piotr Klimont  Piotr Kwiecień Piotr Światański Rafał Dzieciuch Rafał Nagórny Rafał Smardz Rafał Wamyj Renata Gębalska Renata Oliwa Robert Tworek Roman Urbański Nieczytelne imie i nazwisko Sebastian Mazur Stanisław Dynkowski Stanisław Klimont Stanisław Mazur		

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Stępińska Anna Sylwia i Malwina Wamej Szymon Zelik Sławomir Forc Sławomir Juda  Teresa Dereń Teresa Mańka Teresa Socha Tomasz Dereń Tomasz Meszek Tomasz Stefaniak Tomasz Wilczewski Urszula Mroczek Urszula Ćwik Waldemar Forc Waldemar Krachowiak Wiesław Gawron Wiesław Smardz Wiesław Stępień		

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Wiktor (nieczytelne nazwisko) Wioletta Meszek Witold Beraś Wojciech Smardz Zbigniew Grzegorz Zbigniew Nagórny Zofia Słodownik Zofia Winiarska Ferens Jacek Rafał Klimont Łukasz Siudak  Łukasz Winiarski		
OBR.20 OBR.21 OBR.22 OBR.23 OBR.24 OBR.25 OBR.26 OBR.27 OBR.28 OBR.29 OBR.30 OBR.31	Andrzej Iskra Antonina Mazur Celina Smardz Elżbieta Komasiewicz Ewa Ciesła Grażyna Karasińska Grażyna Smardz- Buczak	We wniosku wyrażono preferencję wobec wariantu zaznaczając odpowiednią pozycję w ankiecie. Nie zawarto komentarza.	Na obecnym etapie inwestycji rozpatrywane są warianty przebiegu trasy zarekomendowane ze Studium Korytarzowego z 2010 r., dwa podwarianty w rejonie Samborca i Tarnobrzega oraz wariant autorski. Warianty te zostaną poddane analizie wielokryterialnej m.in. z uwzględnieniem kryterium społecznego (preferencji). M.in. na podstawie wyników tej analizy zostanie wskazany wariant wnioskowany, racjonalny realizacyjny oraz najkorzystniejszy dla środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ostatecznie zostanie ustalony przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74. Wyniki konsultacji i Państwa głosy zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej zadania inwestycyjnego.

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
OBR.32 OBR.33 OBR.34 OBR.35 OBR.36 OBR.37 OBR.38 OBR.39 OBR.40 OBR.41 OBR.42 OBR.43 OBR.44 OBR.45 OBR.46 OBR.47 OBR.48 OBR.49 OBR.50 OBR.51 OBR.52 OBR.53 OBR.54 OBR.55	Grzegorz (nazwisko nieczytelne) Irena Piwowarska Jan Kminek Janusz Smardz Józef Slusarz Kalina Iskra Kamil Iskra Karol Iskra Karolina Orkowska Kilianski Stanisław Kilianski Jerzy Krzysztof Abramczyk Lech Siatrak Leszek Rądzi Leszek Wilk Lucyna Iskra Mariusz Forc Mariusz Koław Mariusz Kwiatkowski Martyna Wozniak Marzanna Kominek Małgorzata Abramczyk Małgorzata Socha		

Oznaczenie wniosku.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Piotr Banaś Piotr Warnej Piotr stępień Obrazów Urszula Kostek Waldemar Lasota Wiesław Sobolewski		

## b. Przedstawiciele władz lokalnych

Lp.	Nadawca	Streszczenie wniosku/sprzeciwu	Ustosunkowanie się do treści wniosku
	Urząd Gminy w Obrazowie	W piśmie wskazano preferencje wobec wariantu TGD (pomarańczowy). Wariant również poparła Rada Gminy w Obrazowie.	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.

#### **IV. Protokół ze spotkania informacyjnego**

W dniu 06.07.2020 roku odbyło się spotkanie informacyjne dotyczące „Budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko” w ramach opracowywanego Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego. Spotkanie odbyło się w Hali Sportowej w Szkole Podstawowej w miejscowości Obrazów, o godz. 11:00.

Wzięło w nim udział 149 mieszkańców.

Organizatorem spotkania był Wykonawca Projektu firma TRANSPROJEKT GDAŃSKI Spółka Z O.O. Pracownia 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

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

1. Martę Bandrowską
2. Justynę Kulińską

Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:

1. Wójt Gminy Obrazów Krzysztof Tworek
2. Zastępca Wójta Gminy Obrazów Grzegorz Połec

#### **Porządek i przebieg spotkania**

##### **1) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Pytanie dotyczyło skrzyżowania drogi powiatowej w wariantie TGD km 16+600. Zaprojektowano przejazd na wysokości Bilcza. Przebudowa drogi kończy się na wysokości szkoły podstawowej, a dalej jest przewężenie, które nie pozwoli na minięcie się dwóch samochodów. Jakby miał być tam skierowany ruch to przebudowa musiałaby być poprowadzona do skrzyżowania. Tworzy się problem komunikacyjny. Obok jest droga, na której mógłby być zrealizowany przejazd.

##### **Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:**

W zakresie inwestycji jest budowa drogi ekspresowej i przebudowa/dostosowanie układu lokalnego. Zadaniem nie obejmuje wyremontowania czy przebudowy istniejących dróg i zakres jest ograniczony. Możliwe jest przeniesienie obiektu w inne miejsce tylko wiąże się to z analizą. Skoro państwo uważacie, że przejazd nad drogą ekspresową przydałby się w innym miejscu proszę o napisanie tego w wniosku i zostanie to przez nas przeanalizowane.

##### **2) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Pytanie dotyczyło budynku przeznaczonego do wyburzenia w wariantcie 1 i formalności z tym związanych. Pytanie o budynek, który jest w części zaznaczony, czy będzie wyburzony w całości? Jakie są kwoty odszkodowania?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa oraz pani Marta Bandrowska:**

Jeżeli wybrany zostanie ten wariant w czasie prac projektowych zostanie określona zajętość terenu, w tym Pana działek. Po opracowaniu projektu budowlanego zostanie wydana decyzja ZRID. 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. Budynki są wyburzane w całości, a odszkodowanie jest płacone za cały budynek.

### **3) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Co, gdy wyburzona zostanie część gospodarstwa a reszta budynków zostanie? Czy będzie wykupiona całość? Po co przyjeżdżać do garaży które zostaną, gdy dom zostanie zburzony?

**Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:**

To wszystko zależy od indywidualnej sytuacji. Jednakże jest taka możliwość, że teren z budynkiem mieszkalnym zostanie wykupiony, budynek zburzony, a budynki gospodarcze zostaną. Inwestor może wykupić tylko tyle ile przeznaczone jest pod pas drogowy. W przypadku gdy właściciel wykaże, że nie może użytkować pozostałej części działki i złoży odpowiedni wniosek, Inwestor może wykupić resztę działki wraz z budynkami.

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Przepisy prawa mówią, że nie możemy wykupić pod inwestycję drogową (przyszły pas drogowy) więcej terenu niż jest to potrzebne. Jest kwestia wykupu pozostałej części działki jako „resztówki” – to o czym Projektant mówił.

### **4) Pytanie zadała mieszkanka gminy Obrazów:**

Pytanie dotyczy wariantu 1 w miejscowości Głazów. Mieszkańcy drugiej stronie wsi, aby dotrzeć do centrum muszą dojechać 3 kilometry, bo wszystkie ulice zostały zaślepienie. Na mapie są krzyżyki na drodze które w legendzie oznaczają wyburzenie.

**Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:**

Projektant poinformował, że zlokalizowany jest przejazd pod drogą ekspresową w ciągu istn. drogi. Krzyżyki oznaczają rozbiórkę, ale dotyczy to starej nawierzchni. Droga w obrębie przejazdu będzie zaprojektowana na nowo.

### **5) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Pytanie dotyczące dojazdu do działek zlokalizowanych w sąsiedztwie MOP oraz przejazdu na drugą stronę drogi ekspresowej.



**Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:**

Jest zaprojektowany przejazd w ciągu drogi gminnej w postaci wiaduktu drogowego. Każda działka ma zapewniony dojazd. Ciąg drogi, o której Pan mówi jest zachowany.

**6) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Czy drogi zniszczone podczas budowy będą naprawiane? Ciężki sprzęt będzie niszczył lokalne drogi, więc czy przewidziane jest naprawienie ich?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Pytanie to dotyczy etapu realizacji. Wykonawca robót zobowiązany jest do nawiązania współpracy z samorządami i ewentualnych napraw szkód, które powstaną na etapie realizacji.

**7) Pytanie zadał Wójt gminy Obrazów:**

- a) Ile wariantów będzie wskazane do decyzji środowiskowej?
- b) Kiedy kończy się proces Państwa pracy? Do kiedy macie czas na złożenie wniosku o decyzję?
- c) Jak długo trwa uzyskanie takiej decyzji?
- d) Poza czynnikiem społecznym, jakie kryteria bierzecie Państwo pod uwagę w momencie rekomendacji wariantu do głównego wniosku?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

- a) Jeden preferowany oraz drugi alternatywny
- b) II kwartał 2021 jest terminem złożenia wniosku o decyzję środowiskową
- c) Przyjmuje się, że zazwyczaj pół roku.
- d) Przeprowadzana jest analiza wielokryterialna i pod uwagę brane jest wiele kryterium, m.in. aspekt środowiskowy, społeczny, bezpieczeństwa (Audyt BRD), ekonomiczne (wyburzenia, zajętość terenu)

Na chwilę obecną zakładamy złożenia wniosku o decyzje w pierwszym półroczu 2021 oraz uzyskaniu decyzji do końca roku. Na wydanie decyzji przeznaczone jest 90 dni, ale wszczęcie postępowania do inwestycji o takim zakresie (od Opatowa do Niska) ponad 70 km może trwać dłużej. Z doświadczenia wiemy, że np. postępowanie przy S19 trwało kilka lat.

**8) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Na planie zaznaczone są kolizje z siecią energetyczną. Ile czasu trwa przywracanie funkcjonalności takiej sieci?

**Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:**

Jest to decyzja zarządcy sieci. Jest ona wyłączana tak jak przy innych inwestycjach. Stara się, aby przerwy w dostawie były jak najkrótsze. Jest to pytanie dotyczące etapu budowy i realizacji drogi.

**9) Pytanie zadał Wójt gminy Obrazów:**

Czy klasa ziemi brana jest pod uwagę przy wyborze wariantu? Ponieważ sady w gminie są na klasach I i II a wariant TGD przebiega terenami gorszymi, łakami.

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Głównie uwarunkowaniem jest zajętość terenu i naniesienia na działkach. Klasa gruntu może być kolejnym kryterium, które się uwzględnia przy wyborze wariantu.

**10) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Co się stanie z drogą krajową, gdy powstanie S74?

Droga będzie szła przez piękne malownicze sady, co będzie, gdy np. rok po wybudowaniu wszystkie sady wzdłuż drogi będą miały takie zanieczyszczenie, że nie będą się nadawać do niczego?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Przekazanie drogi odbywa się na podstawie ustawy o drogach publicznych. Droga krajowa zostanie przekazana pod zarząd marszałka do dróg wojewódzkich. Zarząd województwa może przekazać tą drogę dalej np. pod zarząd powiatu. Jeśli chodzi o zanieczyszczenia powietrza to zgodnie z prowadzonymi badaniami zanieczyszczenia w pasie drogowym drogi są zgodne z normami i nie sięgają poza ten pas. Wszystkie niezbędne informacje dotyczące zanieczyszczeń zostaną zawarte w raporcie oddziaływania na środowisko.

**11) Pytanie zadała mieszkanka gminy Obrazów:**

Moje budynki zostają wyburzone, mam sprzęt, mam działkę budowlaną, nie mam, gdzie z tym iść.

Jaki jest termin od decyzji do rozbiórki?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa i pani Marta Bandrowska:**

Sprawy dotyczące wywłaszczeń są na etapie realizacji, ale wygląda to w ten sposób, że inwestycja będzie prawdopodobnie realizowana w systemie projektuj i buduj. Zostanie wybrany wykonawca, który opracuje projekt budowlany i wystąpi o decyzję ZRID. W tej decyzji wskazany jest czas na oddanie nieruchomości. 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.

**12) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów:**

Warianty które przebiegają przez gminę bardzo się różnią w zakresie ingerencji w obszary sadownicze. Koszty prowadzenia gospodarstwa rolnego są nieporównywalnie mniejsze od kosztów prowadzenia gospodarstwa sadowniczego. Czy brane są pod uwagę te koszty i aspekt środowiskowy, zanieczyszczenia? Czy brana jest pod uwagę różna klasa gruntów?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Kryteria są bardzo często wyznaczone w odniesieniu do inwestycji. Poprzednicy zwracali już uwagę na kryterium dotyczące klasy gleb i zanieczyszczeń.

**13) Pytanie zadała mieszkanka gminy Obrazów?**

Jak szeroki jest pas drogowy i co oznaczają linie?

**Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:**

Czarne linie są to krawędzie dróg, fioletowa to wstępna linia rozgraniczająca, a zielona oznacza rezerwę pod inwestycję. Szerokość pasa drogowego jest zmienna, zależy od wysokości nasypu, rozwiązań projektowych i wynosi ok. 100-150 m. Na nasypach może być większa.

**14) Pytanie zadała mieszkanka gminy Obrazów?**

A co, jeśli na zajęтым terenie mam działalność gospodarczą?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Zostanie to uwzględnione w operacie szacunkowym wykonanym przez rzeczoznawcę.

**15) Pytanie zadała mieszkanka gminy Obrazów?**

Chce zapytać o wariant 4 i gospodarstwo, w którym mieszkamy. W jakiej odległości od budynków będzie droga ekspresowa?

**Odpowiedzi udzielił projektant drogowy pan Krzysztof Łubianka:**

Odległość do pierwszego budynku wynosi 34 m. Jest to miejsce, gdzie prawdopodobnie będą wybudowane ekrany. Jest to wstępny etap. Gdy zostanie wybrany jeden z wariantów i opracowanie będzie uszczegółowiane droga może się lekko przybliżyć lub oddalić od budynków.

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Zostanie wykonana analiza akustyczna i gdy wskaże ona, że w tym miejscu jest potrzebny ekran to zostanie on wybudowany.

**16) Pytanie zadał Wójt gminy Obrazów:**

Tak jak Państwo wspominali wszystkie drogi, które ulegną zniszczeniu w czasie budowy zostaną doprowadzone do stanu pierwotnego? Czy macie państwo już wariant preferowany?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Marta Bandrowska:**

Obecnie wszystkie prezentowane warianty są prawdopodobne. Przyszły wykonawca robót ma obowiązek wykonać inwentaryzację dróg w zakresie swojej budowy i w Państwa interesie jest, aby ta inwentaryzacja była wykonana. Wszystkie koszty napraw zostaną przez wykonawcę pokryte.

**17) Pytanie zadał Wójt gminy Obrazów:**

Kto poinformuje mieszkańców o tym który wariant został wybrany?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Po opracowaniu dokumentacji etapu STES odbywa się posiedzenie ZOPI, a następnie KOPI w Warszawie. W posiedzeniu przedstawiciele samorządów uczestniczą i tam wskazywany jest wariant, który będziemy wnioskować do decyzji środowiskowej. Następnie będą uzyskiwać państwo informacje od Dyrektora Ochrony Środowiska. Ostatecznie dostana Państwo informację, że decyzja została wydana na dany wariant. Korytarz wyznaczony w decyzji środowiskowej nie jest formalnie przenoszony do dokumentów planistycznych w związku z tym rolą gminy jest informowanie wnioskodawców chcących się wybudować o korytarzu drogi ekspresowej.

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Marta Bandrowska:**

Sporządzony zostanie raport z akcji informacyjnej i przekazany do informacji publicznej. Proszę więc wywiesić informację w ogólnodostępnych miejscach. Na etapie decyzji środowiskowej właściciele nie będą otrzymywać indywidualnych zawiadomień. Zawiadomienia będą wysyłane indywidualnie na etapie decyzji ZRID. Nasza prośba jest, aby uregulować sprawy własnościowe oraz adresy w ewidencji, ponieważ zawiadomienia będą wysyłane listownie.

**18) Pytanie zadała mieszkanka gminy Obrazów?**

Gdy 10 lat temu kupowaliśmy działkę nie było informacji, że mają powstać zjazdy, stacje benzynowe. Czemu nie zostało to powiedziane? Dzisiaj dowiedzieliśmy się, że ma powstać tam droga. Mamy tam nowoczesne sady ze słupami. Jak państwo przejmuje działkę to będzie płacił cenę państwową.

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Nie ma czegoś takiego jak cena państwowa. Rzeczoznawca będzie wyceniał nieruchomość według cen rynkowych na danym obszarze. Wojewoda powołuje rzeczoznawcę i na podstawie operatu szacunkowego są wypłacane odszkodowania. Wysokości odszkodowań są adekwatne do wartości.

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Marta Bandrowska:**

Rzeczoznawca analizuje ceny, które były ostatnio płacone na terenie danej gminy.

**19) Pytanie zadał mieszkaniec gminy Obrazów?**

Ile czasu będziemy wcześniej wiedzieli o wyprowadzce?

**Odpowiedzi udzieliła przedstawicielka inwestora pani Joanna Sowa:**

Od uzyskania decyzji środowiskowej już będzie wiadomo o wskazanym wariantcie. Mamy środki ujęte w programie rządowym i zabezpieczone na kolejny etap. Projektant pokazywał w prezentacji i będą to kolejne 3-4 lata. 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.

Spotkanie trwało: ok. 2,5 godziny

## **V. Podsumowanie wniosków mieszkańców**

### **1. Sposób uwzględnienia wniosków i wybór wariantu**

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

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

Wnioski, uwagi i protesty zawarte w raporcie zostaną uwzględnione w Analizie wielokryterialnej dla projektowanych wariantów przebiegu trasy. Do przeprowadzenia pełnej analizy wielokryterialnej, będą brane pod uwagę wszystkie cztery (W1, W3, W4, WTGD) dotychczas wyznaczone warianty oraz dwa podwarianty (W1A, W4M), ponieważ dopiero ona umożliwi uszeregowanie wariantów zgodnie z przyjętymi kryteriami, zarówno społecznymi, jak i technicznymi, środowiskowymi, transportowymi czy ekonomicznymi. W wyniku analizy zostanie wyłonió 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 wyłonió 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 wywłaszczone pod drogę ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID przez organ I instancji, co oznacza, że wszelkie nakłady i koszty jakie poniesie właściciel na nieruchomości po wydaniu decyzji przez wojewodę, nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania.

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

Ponadto 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 149 osób, wpłynęło 294 wniosków. Największe poparcie uzyskał wariant TGD (pomarańczowy). Władze samorządowe opowiedziały się również za

wariantem TGD (pomarańczowym). Wśród złożonych wniosków znalazły się wnioski zbiorowe: Mieszkańców wsi Zdanów (39 podpisy), Wniosek Mieszkańców Gminy Obrazów (1219 podpisów), Wniosek Rady Sołectwa m. Bilcza (5podpisów), Wniosek Publicznej Szkoły Podstawowej w Głazowie, Petycja Mieszkańców wsi Święcica (52 podpisy), Wniosek Stowarzyszenia „Razem dla Obrazowa”, Wniosek Stowarzyszenia „Z tradycją w przyszłość” oraz Opinia mieszkańców wsi Święcica (3 podpisy). Wnioski te dotyczyły wybrania wariantu, który będzie najlepszy pod względem środowiskowym, społecznym i technicznym. Złożono również wnioski indywidualne dotyczące dojazdu do nieruchomości, sprzeciwów przebiegu wariantów, dróg dojazdowych, zabezpieczeń akustycznych oraz ochrony środowiska, co zostało przeanalizowane i w uzasadnionych przypadkach uwzględnione w opracowywanej dokumentacji.

W dokumentacji uwzględniono wniosek dotyczący zmiany lokalizacji przejazdu nad drogą ekspresową i zachowanie ciągłości drogi powiatowej DP0782T relacji Obrazów – Klimontów w m. Bilcza. Zachowano możliwość przejścia na drugą stronę drogi ekspresowej w km 16+700 w wariantie TGD w postaci tunelu dla pieszych pod drogą ekspresową. Zmieniono lokalizację zbiornika z km 16+500 w wariantie TGD i dostosowano go do zmienionego rozwiązania przebiegu drogi powiatowej. Uwzględniono również zmianę przebiegu drogi dojazdowej na odcinku od km 20+500 do km 21+200 w wariantie 4. Korekcie poddany został przebieg drogi powiatowej DP0738T w wariantie 4 (ominięcie działki) oraz przebieg drogi powiatowej DP0782T (ominięcie kolizji z budynkami). Dla mieszkańców Kleczanowa zaprojektowano kładkę dla pieszych celem poprawy pieszej komunikacji pomiędzy dwoma stronami drogi ekspresowej S74.

#### **Łącznie uwzględniono 7 wniosków.**

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

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

<b>Nr zmiany</b>	<b>Oznaczenie wniosku</b>	<b>Opis wprowadzonej zmiany</b>
1	OBR.8; OBR.19	Zmiana lokalizacji przejazdu nad drogą ekspresową (DP0782T), zmiana lokalizacji zbiornika, zlokalizowanie tunelu dla pieszych pod drogą ekspresową
2	OBR.65	Zmiana lokalizacji drogi dojazdowej
3	OBR.15.1; OBR.15.2	Zmiana przebiegu drogi powiatowej w sposób pozwalający na ominięcie budynków mieszkalnych.
4	OBR.10	Wprowadzono kładkę dla pieszych celem poprawy komunikacji mieszkańców wsi Kleczanów z jednej na drugą stronę drogi ekspresowej S74.
5	OBR.18	Korekta przebiegu drogi powiatowej DP0738T i ominięcie działki.