

INWESTOR:		Skarb Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie ul. Legionów 20 35-959 Rzeszów		
				
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:		TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B 02-676 Warszawa		
				
ZAMÓWIENIE: Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STeŚ) dla zadania: "Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od drogi ekspresowej S74 do obwodnicy Nowej Dęby"				
NR UMOWY:		2421.19.2024.1 z dnia 4.09.2025 r.		
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO:		Droga krajowa nr 9 na odcinku od S74 do obwodnicy Nowej Dęby		
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:		Powiat sandomierski, powiat tarnobrzeski, powiat Tarnobrzeg		
STADIUM:		WSTĘPNA ANALIZA PRZEBIEGU WARIANTÓW		
NAZWA OPRACOWANIA:		Tom VI Raport z Akcji informacyjnej I (wersja zanonimizowana)		

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:				
Stanowisko	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Główny projektant:	mgr inż. Adrian Chojnowski	drogowa	LUB/0006/PWBD/17	
Główny projektant:	mgr inż. Rafał Lewoczewicz	mostowa	POM/0057/PWOM/08	
Projektant:	mgr inż. Tomasz Polański	drogowa	MAZ/0020/PWBD/20	
Kierownik zespołu środowiskowego	mgr Katarzyna Maranda	-	-	
Sprawdzający:	mgr inż. Adam Ziemiński	drogowa	MAZ/0313/PWBD/15	
Czerwiec 2026 r.				Rewizja: 2

Spis treści

1. Przedmiot Akcji informacyjnej I	4
2. Przeprowadzone działania	5
2.1. Materiały promocyjne.....	5
2.1.1. Ogłoszenie prasowe	5
2.1.2. Plakaty	6
2.1.3. Opis inwestycji	14
2.1.4. Formularz opinii	18
2.2. Ogłoszenia	20
2.2.1. Prasa	20
2.2.2. Tablice ogłoszeń	22
2.2.3. Strona internetowa Inwestora	30
2.2.4. Portale internetowe	32
2.2.5. Strony internetowe urzędów gmin	35
2.3. Potwierdzenia udostępnienia dokumentacji w urzędach gmin	41
3. Zgłoszone opinie, wnioski i zastrzeżenia	49
3.1. Stanowiska instytucji rządowych i samorządowych	49
3.2. Wnioski, uwagi i zastrzeżenia zgłoszone na formularzu opinii	51
3.3. Pozostałe wnioski, petycje	126
4. Protokoły ze spotkań informacyjnych	133
4.1. Miasto Tarnobrzeg	133
4.1.1. Informacje ogólne	133
4.1.2. Przebieg spotkania	134
4.2. Gmina Łoniów	143
4.2.1. Informacje ogólne	143
4.2.2. Przebieg spotkania	144
4.3. Gmina Grębów i gmina Gorzyce	150
4.3.1. Informacje ogólne	150
4.3.2. Przebieg spotkania	151
4.4. Gmina Koprzywnica i gmina Samborzec	157
4.4.1. Informacje ogólne	157
4.4.2. Przebieg spotkania	159
4.5. Gmina Nowa Dęba i gmina Baranów Sandomierski	165
4.5.1. Informacje ogólne	165
4.5.2. Przebieg spotkania	166
5. Podsumowanie Akcji informacyjnej I	171
Załączniki	173

1. Przedmiot Akcji informacyjnej I

Przedmiotem Akcji Informacyjnej I było zaprezentowanie społeczeństwu opracowanych wariantów nowego przebiegu drogi krajowej nr 9 na odcinku od projektowanej drogi ekspresowej S74 do projektowanej obwodnicy Nowej Dęby. Zaprezentowano dziesięć wariantów:

- S1, S2, S3 i S4 – łączące się z S74 na węźle Samborzec,
- T1, T2 i T3 – łączące się z S74 na węźle Tarnobrzeg,
- G1, G2 oraz G3 – łączące się z S74 na węźle Gorzyce.

Działania informacyjne miały na celu uzyskanie informacji zwrotnej od społeczeństwa i wykorzystanie jej w procesie projektowania, co zminimalizuje potencjalne konflikty społeczne w późniejszych fazach procesu projektowego.

W ramach Akcji informacyjnej starano się dotrzeć do jak największej liczby mieszkańców z informacją o prowadzonych pracach projektowych, zaprezentować im dotychczasowe wyniki prac i zebrać ich opinie.

Ogłoszenia o prowadzonej akcji informacyjnej zamieszczone zostały:

- w lokalnej prasie,
- na stronie internetowej Inwestora,
- na tablicach ogłoszeń w urzędach gmin,
- na tablicach ogłoszeń i słupach ogłoszeniowych na osiedlach / we wsiach, przez które poprowadzone zostały proponowane warianty przebiegu trasy.

Ponadto informacje o akcji powielone zostały w licznych artykułach w lokalnych portalach internetowych, w portalach branżowych, na stronach internetowych urzędów gmin oraz w mediach społecznościowych.

Wyniki dotychczasowych prac zaprezentowano społeczeństwu na udostępnionych materiałach promocyjnych oraz podczas spotkań informacyjnych. Opracowane warianty nowego przebiegu drogi krajowej nr 9 zaprezentowano w postaci:

- opisu inwestycji,
- planu orientacyjnego na mapie topograficznej w skali 1:25000 przedstawiającego wszystkie warianty przebiegu DK9,
- planów sytuacyjnych dla wszystkich wariantów w skali 1:5000 na ortofotomapie.

Materiały w wersji papierowej dostarczone zostały do urzędów gmin, na których terenie zaprojektowano warianty trasy, gdzie udostępniane były w okresie 14 dni przed spotkaniem informacyjnym. Wersja elektroniczna zamieszczona była dodatkowo na stronie internetowej Inwestora. Dla mieszkańców wszystkich gmin zorganizowane zostały spotkania, podczas których przedstawiciele Wykonawcy i Inwestora zaprezentowali najważniejsze informacje o inwestycji i udzielali odpowiedzi na pojawiające się pytania. Wykaz spotkań informacyjnych przedstawiono w tab. 1.1.

Tab. 1.1. Wykaz spotkań informacyjnych przeprowadzonych w ramach Akcji informacyjnej I

Gmina	Data	Godzina	Miejsce spotkania
Miasto Tarnobrzeg	02.02.2026	16:30	Tarnobrzeski Dom Kultury, ul. Słowackiego 2
Gmina Łoniów	04.02.2026	16:30	Gminny Ośrodek Kultury, Łoniów 56

Gmina Grębów, Gmina Gorzyce	10.02.2026	16:30	Remizo-Świetlica w Stalach, ul. Strażacka 10
Gmina Koprzywnica, Gmina Samborzec	11.02.2026	17:30	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Koprzywnicy, ul. Rynek 39
Gmina Nowa Dęba, Gmina Baranów Sandomierski	12.02.2026	16:30	Centrum Kultury Lasowiackiej, Cygany 272

Wraz z materiałami informacyjnymi udostępniony został także formularz opinii, na którym zainteresowane strony mogły przekazywać Wykonawcy swoje opinie, wnioski i zastrzeżenia do zaprezentowanej dokumentacji w terminie do 26.02.2026 r.

2. Przeprowadzone działania

2.1. Materiały promocyjne

2.1.1. Ogłoszenie prasowe



Inwestor:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad - Oddział Rzeszów
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



Wykonawca:
TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa

OGŁOSZENIE

o Akcji Informacyjnej dla zadania:

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74 w województwie podkarpackim

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie organizuje spotkania informacyjne dotyczące wariantów nowego przebiegu drogi krajowej nr 9 dla mieszkańców wymienionych poniżej gmin:

Gmina	Data	Godzina	Miejsce spotkania
Miasto Tarnobrzeg	02.02.2026	16:30	Tarnobrzegi Dom Kultury, ul. Słowackiego 2
Gmina Łoniów	04.02.2026	16:30	Gminny Ośrodek Kultury, Łoniów 56
Gmina Grębów, Gmina Gorzyce	10.02.2026	16:30	Remizo-Świetlica w Stalach, ul. Strażacka 10
Gmina Koprzywnica, Gmina Samborzec	11.02.2026	17:30	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Koprzywnicy, ul. Rynek 39
Gmina Nowa Dęba, Gmina Baranów Sandomierski	12.02.2026	16:30	Centrum Kultury Lasowiackiej, Cygany 272

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędach Gmin w okresie 14 dni przed planowanym terminem spotkania oraz na stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie 14 dni od daty ostatniego spotkania informacyjnego pocztą na adres: TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl.

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

ZAPRASZAMY

Rys. 2.1. Ogłoszenie zamieszczone w prasie

2.1.2. Plakaty



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców Tarnobrzega na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Spotkanie dla mieszkańców Tarnobrzega odbędzie się w dniu 02.02.2026 r. o godz. 16:30

w Tarnobrzeskim Domu Kultury, ul. Słowackiego 2.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Miasta Tarnobrzega, Mickiewicza 7 w dniach od **19.01.2026 r. do 2.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.2. Plakat informujący o akcji informacyjnej w Tarnobrzegu



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gminy Łoniów na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

**Spotkanie dla mieszkańców gminy Łoniów odbędzie się
w dniu 04.02.2026 r. o godz. 16:30
w Gminnym Ośrodku Kultury, Łoniów 56.**

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Gminy Łoniów, Łoniów 56 w dniach od **21.01.2026 r. do 4.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej:
<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.3. Plakat informujący o akcji informacyjnej w gminie Łoniów



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



TPF



TPF

TPF Sp. z o. o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STeS) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gminy Grębów i Gorzyce na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Spotkanie dla mieszkańców gmin Grębów i Gorzyce odbędzie się w dniu 10.02.2026 r. o godz. 16:30 w Remizo-Świetlicy w Stalach, ul. Strażacka 10.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Gminy Grębów, ul. Rynek 1 w dniach od **27.01.2026 r. do 10.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.4. Plakat informujący o akcji informacyjnej w gminie Grębów



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gmin Gorzyce i Grębów na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

**Spotkanie dla mieszkańców gmin Gorzyce i Grębów odbędzie się
w dniu 10.02.2026 r. o godz. 16:30
w Remizo-Świetlicy w Stalach, ul. Strażacka 10.**

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Gminy Gorzyce, ul. Sandomierska 75 w dniach od **27.01.2026 r. do 10.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.5. Plakat informujący o akcji informacyjnej w gminie Gorzyce



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gmin Koprzywnica i Samborzec na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Spotkanie dla mieszkańców gmin Koprzywnica i Samborzec odbędzie się w dniu 11.02.2026 r. o godz. 17:30 w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury i Sportu w Koprzywnicy, ul. Rynek 39.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Miasta i Gminy w Koprzywnicy, ul. 11 Listopada 88 w dniach od **28.01.2026 r. do 11.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.6. Plakat informujący o akcji informacyjnej w gminie Koprzywnica



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gmin Samborzec i Koprzywnica na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Spotkanie dla mieszkańców gmin Samborzec i Koprzywnica odbędzie się w dniu 11.02.2026 r. o godz. 17:30 w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury i Sportu w Koprzywnicy, ul. Rynek 39.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Gminy Samborzec, Samborzec 43 w dniach od **28.01.2026 r. do 11.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.7. Plakat informujący o akcji informacyjnej w gminie Samborzec



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



TPF



TPF

TPF Sp. z o. o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gmin Nowa Dęba i Baranów Sandomierski na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Spotkanie dla mieszkańców gmin Nowa Dęba i Baranów Sandomierski odbędzie się w dniu 12.02.2026 r. o godz. 16:30 w Centrum Kultury Lasowiackiej, Cygany 272.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Miasta i Gminy w Nowej Dębie, ul. Rzeszowska 3 w dniach od **29.01.2026 r. do 12.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.8. Plakat informujący o akcji informacyjnej w gminie Nowa Dęba



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gmin Baranów Sandomierski i Nowa Dęba na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

**Spotkanie dla mieszkańców gmin Baranów Sandomierski i Nowa Dęba
odbędzie się w dniu 12.02.2026 r. o godz. 16:30
w Centrum Kultury Lasowiackiej, Cygany 272.**

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Miasta i Gminy w Baranowie Sandomierskim, ul. Okulickiego 1 w dniach od **29.01.2026 do 12.02.2026 r.** oraz na stronie: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Rys. 2.9. Plakat informujący o akcji informacyjnej w gminie Baranów Sandomierski

2.1.3. Opis inwestycji



Akcja Informacyjna I

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STEŚ) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74



OPIS INWESTYCJI

1. INFORMACJE OGÓLNE

Celem inwestycji jest budowa nowego połączenia drogowego łączącego projektowaną drogę ekspresową S74 z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9. Połączenie z drogą ekspresową planowane jest za pomocą rozbudowy jednego z trzech węzłów drogowych przewidzianych do realizacji w projekcie S74. Są to:

- węzeł Samborzec – na przecięciu z drogą krajową nr 79 w Samborcu,
- węzeł Tarnobrzeg – na przecięciu z drogą wojewódzką nr 723 w Tarnobrzegu,
- węzeł Gorzyce – na przecięciu z drogą powiatową nr 1090R w Sokolnikach.

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę trasy głównej o ograniczonej dostępności (brak zjazdów),
- budowę jezdni dodatkowych wzdłuż projektowanej DK9 do obsługi komunikacyjnej przyległych posesji,
- budowę węzłów / skrzyżowań z drogami o największym znaczeniu w układzie drogowym,
- budowę bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi i wybranymi drogami,
- budowę infrastruktury technicznej niezbędnej do funkcjonowania drogi,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- przebudowę infrastruktury kolidującej z projektowanymi rozwiązaniami.

Realizacja inwestycji umożliwi odniesienie licznych korzyści zarówno użytkownikom ruchu drogowego, jak również społeczności lokalnej, m.in.:

- przejęcie ruchu tranzytowego z istniejącego odcinka drogi krajowej,
- odsunięcie ruchu ciężkiego od obszarów mieszkaniowych,
- zmniejszenie uciążliwości oddziaływań na środowisko powodowanych przez ruch w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, wód powierzchniowych i innych,
- poprawienie komfortu i poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego,
- zmniejszenie strat czasu użytkowników ruchu drogowego,
- skomunikowanie z projektowaną drogą S74 umożliwiające rozwój sektora przemysłowego, turystyki itp.

Obecnie realizowany jest etap wstępnej analizy przebiegu wariantów. Ma on na celu wybór, przy udziale społeczeństwa, wariantów do uszczegółowienia w ramach dalszych prac na etapie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego, co zakończone zostanie złożeniem wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

1.1 Podstawowe parametry techniczne drogi

- Klasa techniczna – GP (główna ruchu przyspieszonego)
- Prędkość do projektowania - 110 km/h
- Przekrój poprzeczny - 2/2 (przy założeniu etapowania realizacji inwestycji na pierwszym etapie w przekroju jednojezdniowym 1/2, natomiast na drugim etapie realizację robót dla przekroju docelowego dwujezdniowego 2/2)
- Szerokość pasa ruchu – 3,50 m
- Szerokość pobocza – min 2,25 m (1,50 m o nawierzchni twardej oraz min 0,75 pobocza gruntowego)

Str. 1/4

Rys. 2.10. Opis inwestycji – str. 1

- Szerokość opaski wewnętrznej – 0,75 m
- Szerokość środkowego pasa dzielącego – min 3,00 m
- Nośność nawierzchni - 115 kN/oś

2. OPIS WARIANTÓW

2.1 Wariant S1

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Samborzec, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą krajową nr 79 pomiędzy Samborcem i Szewcami. Jej długość wynosi 20,1 km i zlokalizowana jest na terenach gmin Samborzec (2,6 km), Koprzywnica (7,3 km), Łoniów (3,7 km), Nowa Dęba (4,6 km) oraz miasta Tarnobrzeg (1,9 km). Na początkowym odcinku omija od strony wschodniej zabudowania w miejscowości Szewce, następnie przekracza rzekę Koprzywiankę w okolicach miejscowości Skotniki. Korytarz prowadzony jest przez okoliczne sady w znacznym oddaleniu od zabudowań w kierunku południowym, aż do Zbiornika Piaseczno, który omija po jego wschodniej stronie. Na tym odcinku trasa skręca w kierunku południowo-wschodnim, okalając Kępę Nagnajewską i przeprowadzona jest na drugą stronę Wisły projektowanym nowym mostem. Omija zabudowania w Nagnajowie, przecina istniejącą DK9 i jest prowadzona równolegle do niej aż do połączenia z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w Jadachach. Na końcowym odcinku, od około km 16+000 pokrywa się z przebiegiem wariantów S2 i S3.

2.2 Wariant S2

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Samborzec, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą krajową nr 79 pomiędzy Samborcem i Szewcami. Jej długość wynosi 22,1 km i zlokalizowana jest na terenach gmin Samborzec (2,7 km), Koprzywnica (7,5 km), Łoniów (5,6 km), Nowa Dęba (4,6 km) oraz miasta Tarnobrzeg (1,7 km). Na początkowym odcinku omija od strony zachodniej zabudowania w miejscowości Szewce, następnie przekracza rzekę Koprzywiankę w okolicach miejscowości Skotniki. Korytarz prowadzony jest przez okoliczne sady w znacznym oddaleniu od zabudowań w kierunku południowym, aż do Zbiornika Piaseczno, który omija po zachodniej stronie. Za Piasecznem trasa przechodzi w bliskim sąsiedztwie zabudowań w Chodkowie Nowym i Chodkowie Starym. Przekroczenie Wisły przewidziano mostem sąsiadującym z istniejącym mostem drogowo-kolejowym po jego północnej stronie. Za Nagnajowem korytarz przechodzi na południową stronę istniejącej DK9 i jest prowadzony równolegle do niej do połączenia z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w Jadachach. Początek trasy do km 12+000 pokrywa się z wariantem S3 i S4, fragment od km 12+000 do km 14+000 wspólny jest z S4, a koniec od około km 16+000 z wariantami S1 i S3.

2.3 Wariant S3

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Samborzec, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą krajową nr 79 pomiędzy Samborcem i Szewcami. Jej długość wynosi 24,2 km i zlokalizowana jest na terenach gmin Samborzec (2,7 km), Koprzywnica (7,5 km), Łoniów (5,3 km), Baranów Sandomierski (3,5 km) i Nowa Dęba (5,1 km). Na początkowym odcinku omija od strony zachodniej zabudowania w miejscowości Szewce, następnie przekracza rzekę Koprzywiankę w okolicach miejscowości Skotniki. Korytarz prowadzony jest przez okoliczne sady w znacznym oddaleniu od zabudowań w kierunku południowym, aż do Zbiornika Piaseczno, który omija po zachodniej stronie. Za Piasecznem trasa prowadzona jest w kierunku południowym pomiędzy miejscowościami Gągolin i Łązek do przekroczenia Wisły projektowanym nowym mostem w Siedleszczanach. Za Wisłą następuje zwrot trasy w kierunku wschodnim i prowadzona jest u podnóża Zwałki Dąbrowickiej. Końcowy odcinek, do połączenia z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w Jadachach poprowadzony został równolegle do DK9 po jej południowej stronie. Początek trasy do km 12+000 pokrywa się z wariantami S2 i S4, a koniec od około km 20+000 z wariantami S1 i S2.

2.4 Wariant S4

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Samborzec, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą krajową nr 79 pomiędzy Samborcem i Szewcami. Jej długość wynosi 21,6 km i zlokalizowana jest na terenach gmin Samborzec (2,7 km), Koprzywnica (7,5 km), Łoniów (5,6 km), Baranów

Str. 2/4

Sandomierski (1,0 km), Nowa Dęba (4,4 km) oraz miasta Tarnobrzeg (0,4 km). Na początkowym odcinku omija od strony zachodniej zabudowania w miejscowości Szewce, następnie przekracza rzekę Koprzywiankę w okolicach miejscowości Skotniki. Korytarz prowadzony jest przez okoliczne sady w znacznym oddaleniu od zabudowań w kierunku południowym, aż do Zbiornika Piaseczno, który omija po zachodniej stronie. Za Piasecznem trasa przechodzi w bliskim sąsiedztwie zabudowań w Chodkowie Nowym i Chodkowie Starym. Jeszcze przed miejscem przekroczenia Wisły trasa przechodzi na południową stronę istniejącej DK9 i dalej prowadzona jest równoległe do niej. Za węzłem DK9 z DW985 i DW871 w Siedleszczanach korytarz biegnie w śladzie istniejącej DK9 do połączenia z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w Jadachach. Początek trasy do km 12+000 pokrywa się z wariantami S2 i S3, a fragment od km 12+000 do km 14+000 wspólny jest z S2.

2.5 Wariant T1

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Tarnobrzeg, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą wojewódzką nr 723 w śladzie początkowego odcinka obwodnicy Tarnobrzega. Jej długość wynosi 19,3 km i zlokalizowana jest na terenach Miasta Tarnobrzeg (8,7 km) oraz gmin Grębów (1,5 km), Nowa Dęba (8,8 km) i Baranów Sandomierski (0,3 km). Za obszarem węzła trasa prowadzona jest w kierunku południowym przez tereny leśne i od strony zachodniej omija Cmentarz Komunalny w Sobowie. Budowa DK9 w tym wariantcie skutkuje koniecznością przebudowy początkowego fragmentu obwodnicy Tarnobrzega w ciągu DW723. Na dalszym odcinku trasa biegnie przez Mokrzeszów, wzdłuż granicy z gminą Grębów. Drogę wojewódzką nr 871 przecina w miejscu, gdzie istniejąca zabudowa jest najbardziej rozproszona, po czym prowadzona jest przez tereny niezurbanizowane aż do miejscowości Cygany. W tym rejonie trasę poprowadzono wzdłuż granicy obszaru Natura 2000 unikając kolizji z zabudowaniami w Cyganach i Jadachach. Końcowy odcinek trasy, po przekroczeniu istniejącej DK9, przebiega przez tereny Lasów Państwowych i łączy się z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w pobliżu Rozalina. Początek trasy do km 3+000 pokrywa się z wariantem T3, fragment od km 11+000 do km 13+000 wspólny jest z T2 i G3, a koniec od km 13+000 z wariantem G3.

2.6 Wariant T2

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Tarnobrzeg, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą wojewódzką nr 723 w śladzie początkowego odcinka obwodnicy Tarnobrzega. Jej długość wynosi 19,9 km i zlokalizowana jest na terenach Miasta Tarnobrzeg (4,7 km) oraz gmin Grębów (6,6 km), Nowa Dęba (8,3 km) i Baranów Sandomierski (0,3 km). Początkowy odcinek drogi poprowadzony jest w śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 723, która wymaga przebudowy. Po około 5 km następuje przejście przez rzekę Trześniówkę tuż za dopływem Mokrzeszówki i dalej prowadzony jest po terenie gminy Grębów, który objęty jest ochroną w ramach programu Natura 2000. Trasa od południa omija Żupawę, następnie od wschodu omija centralną część miejscowości Stale w śladzie zlikwidowanej linii kolejowej. Następnie poprowadzona jest przez Cygany i Jadachy wzdłuż granicy obszaru Natura 2000, w sposób ograniczający kolizje z występującą tam rozproszoną zabudową. Końcowy odcinek trasy, po przekroczeniu istniejącej DK9, przebiega przez tereny Lasów Państwowych i łączy się z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w pobliżu Rozalina. Na odcinku do km 5+000 do km 8+000 trasa pokrywa się z wariantem T3, na odcinku do km 6+000 do km 13+000 z wariantem G3, a na odcinku od km 12+000 do km 13+000 z wariantem T1.

2.7 Wariant T3

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Tarnobrzeg, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą wojewódzką nr 723 w śladzie początkowego odcinka obwodnicy Tarnobrzega. Jej długość wynosi 18,2 km i zlokalizowana jest na terenach Miasta Tarnobrzeg (4,8 km) oraz gmin Grębów (6,2 km) i Nowa Dęba (7,3 km). Za obszarem węzła trasa prowadzona jest w kierunku południowym przez tereny leśne i od strony zachodniej omija Cmentarz Komunalny w Sobowie. Budowa DK9 w tym wariantcie skutkuje koniecznością przebudowy początkowego fragmentu obwodnicy Tarnobrzega w ciągu DW723. Po około 5 km następuje przekroczenie Trześniówki tuż za dopływem Mokrzeszówki i dalej trasa prowadzona jest przez teren gminy Grębów, który objęty jest ochroną w ramach programu Natura 2000. Od południa omija Żupawę, następnie od wschodu omija centralną część miejscowości Stale w śladzie zlikwidowanej linii

Str. 3/4

kolejowej. Na dalszym odcinku korytarz poprowadzony jest wzdłuż drogi powiatowej 1113R omijając od wschodu osadnik w Cyganach. Końcowy odcinek poprowadzony jest przez pola pomiędzy Trześniówką a zabudowaniami w Jadachach i łączy się z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby. Początek trasy do km 3+000 pokrywa się z wariantem T1, a fragment od km 6+000 do km 8+000 wspólny jest z T2 i G3.

2.8 Wariant G1

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Gorzyce, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą powiatową nr 1090R w rejonie piaskowni w Sokolnikach. Jej długość wynosi 22,9 km i zlokalizowana jest na terenach gmin Gorzyce (2,8 km), Grębów (12,5 km), Nowa Dęba (7,3 km) i Baranów Sandomierski (0,3 km). Początkowy, około 5-kilometrowy odcinek prowadzony jest przez tereny leśne, przecinając najpierw drogę powiatową 1093R między miejscowościami Furmany i Poręby Furmańskie, następnie linie kolejowe nr 74 i 78 oraz nieczynną stację kolejową Olendry. Na dalszym odcinku trasa omija zlokalizowane w rejonie DW871 farmy fotowoltaiczne, po czym poprowadzona jest wzdłuż południowo-wschodniej krawędzi dużego kompleksu leśnego w Stalach. Korytarz przeprowadzony jest w pobliżu ujęć wód podziemnych Studzieniec II – Bukie, a następnie po krawędzi lasu omija rozproszoną zabudowę w Cyganach i Jadachach. Odcinek od początku do przekroczenia istniejącej DK9 w km około 20+000 znajduje się na obszarze chronionym w ramach programu Natura 2000. Włączenie w projektowaną obwodnicę Nowej Dęby następuje w pobliżu Rozalina. Końcowy odcinek trasy o długości około 2 km ma przebieg zbliżony do wariantu G2.

2.9 Wariant G2

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Gorzyce, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą powiatową nr 1090R w rejonie piaskowni w Sokolnikach. Jej długość wynosi 21,4 km i zlokalizowana jest na terenach gmin Gorzyce (3,1 km), Grębów (10,7 km), Nowa Dęba (7,4 km) i Baranów Sandomierski (0,3 km). Początkowy, około 8-kilometrowy odcinek prowadzony jest przez tereny leśne, przecinając najpierw drogę powiatową 1093R między miejscowościami Furmany i Poręby Furmańskie, następnie linie kolejowe nr 74 i 78 oraz nieczynną stację kolejową Olendry. Trasa od wschodu omija zabudowania w Żupawie, a następnie przebiega przez tereny Strefy Przemysłowej „Jeziórko”. Dalej korytarz poprowadzony został po zachodnim skraju kompleksu leśnego w Stalach, na znacznym odcinku wzdłuż rzeki Stawidzy. Po przejściu w pobliżu ujęć wód podziemnych Studzieniec II – Bukie, biegnie przez Cygany i Jadachy w sposób ograniczający kolizje z występującą tam rozproszoną zabudową. Odcinek od początku do przekroczenia istniejącej DK9 w km około 19+000 znajduje się na obszarze chronionym w ramach programu Natura 2000. Włączenie w projektowaną obwodnicę Nowej Dęby następuje w pobliżu Rozalina. Początek trasy do km 2+000 pokrywa się z wariantem G3, a końcowy odcinek trasy o długości około 2 km ma przebieg zbliżony do wariantu G1.

2.10 Wariant G3

Trasa rozpoczyna się na projektowanym węźle Gorzyce, zlokalizowanym na przecięciu drogi ekspresowej S74 z drogą powiatową nr 1090R w rejonie piaskowni w Sokolnikach. Jej długość wynosi 22,0 km i zlokalizowana jest na terenach gmin Gorzyce (3,3 km), Grębów (10,1 km), Nowa Dęba (8,3 km) i Baranów Sandomierski (0,3 km). Początkowy, około 4-kilometrowy odcinek prowadzony jest przez tereny leśne, przecinając najpierw drogę powiatową 1093R między miejscowościami Furmany i Poręby Furmańskie, a następnie linie kolejowe nr 74 i 78 w rejonie istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego na drodze powiatowej nr 1094R. Korytarz prowadzi przez Żupawę, omijając od zachodu tamtejszy stadion po czym przebiega śladem nieczynnej linii kolejowej przez Stale. Do km około 13+000 znajduje się na obszarze chronionym w ramach programu Natura 2000, a następnie biegnie wzdłuż jego granicy przez miejscowości Cygany i Jadachy w sposób ograniczający kolizje z występującą tam rozproszoną zabudową. Końcowy odcinek trasy, po przekroczeniu istniejącej DK9, przebiega przez tereny Lasów Państwowych i łączy się z projektowaną obwodnicą Nowej Dęby w pobliżu Rozalina. Początek trasy do km 2+000 pokrywa się z wariantem G2, na odcinku do km 8+000 do km 15+000 z wariantem T2, a od km 14+000 do km końca trasy z wariantem T1.

Str. 4/4

Rys. 2.13. Opis inwestycji – str. 4



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ja niżej podpisana/podpisany na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a, art. 9, ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), zwanego RODO:

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych: imię i nazwisko, oznaczenie działki oraz zgłoszone przeze mnie uwagi dotyczące budowy drogi łączącej obwodnicę Nowej Dęby w ciągu DK9 z drogą ekspresową S74 polegające na publikacji ww. danych w raporcie z Akcji Informacyjnej, który zostanie zamieszczony na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie (<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>) oraz udostępniony w Urzędach Gmin.

.....
Data i podpis

OBOWIĄZEK INFORMACYJNY:

- Administratorem Państwa danych osobowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, tel.: 223 758 888, e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl
- W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych, można kontaktować się z Inspektorem Ochrony Danych za pośrednictwem adresu e-mail: iod@gddkia.gov.pl
- Administrator przetwarza Państwa dane osobowe (imię i nazwisko, adres zamieszkania, telefon, mail) oraz przekazane podczas spotkań informacyjnych uwagi w celu sporządzenia protokołu ze spotkań dotyczących budowy drogi krajowej nr 9 i umieszczenia Państwa uwag w raporcie z Akcji Informacyjnej.
- Administrator przetwarza Państwa dane osobowe w celu realizacji obowiązku prawnego nałożonego na Administratora (art. 6 ust. 1 lit c RODO) na podstawie art. 20 pkt 1 i 3 ustawy o drogach publicznych, a w przypadku adresu e-mail, nr telefonu oraz wyrażenia zgody na publikację danych – również na podstawie zgody (art. 6 ust. 1 lit a RODO).
- Państwa dane osobowe mogą być przetwarzane przez Administratora także w celu ustalenia, dochodzenia lub obrony roszczeń na podstawie prawnie uzasadnionego interesu administratora (art. 6 ust. 1 lit f RODO).
- Przetwarzanie Państwa danych osobowych jest konieczne do prawidłowej i rzetelnej realizacji zadania GDDKIA polegającego na budowie dróg publicznych.
- Wyrażenie zgody na publikację Państwa danych w raporcie z Akcji Informacyjnej jest dobrowolne. Brak wyrażenia zgody na publikację spowoduje, że treść uwagi oraz stanowisko GDDKIA nie zostaną zamieszczone w raporcie z Akcji Informacyjnej.
- Państwa dane osobowe będą przetwarzane przez okres prowadzonych prac przygotowawczych i projektowych.
- Państwa dane osobowe są powierzane lub udostępniane podmiotom świadczącym na rzecz Administratora usługi związane z obsługą i rozwojem systemów IT oraz Wykonawcom przygotowującym na zlecenie GDDKIA projekt drogi.
- W ramach funkcjonowania systemów teleinformatycznych Administratora dane osobowe mogą zostać przekazane do państwa trzeciego. Podstawą takiego przekazania są standardowe klauzule umowne (art. 46 ust. 2 lit c RODO). Szczegółowych informacji na temat warunków przekazania Państwa danych osobowych do państw trzecich może udzielić Inspektor Ochrony Danych – kontakt iod@gddkia.gov.pl
- Przysługują Państwu następujące prawa:
 - prawo dostępu do danych osobowych i ich sprostowania,
 - cofnięcia zgody na przetwarzanie danych,
 - prawo żądania ograniczenia przetwarzania - jeżeli spełnione są przesłanki określone w art. 18 RODO,
 - prawo żądania usunięcia danych osobowych - jeżeli spełnione są przesłanki określone w art. 17 RODO,
 - prawo wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych,
 - prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
- Państwa dane osobowe nie będą podlegały zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.

Instrukcja:

1. Prosimy o czytelne wypełnienie formularza.
2. Wypełniony formularz mogą Państwo:
 - I. przekazać prowadzącym podczas Spotkania Informacyjnego,
 - II. przesłać w terminie do 26.02.2026 r.:
 - a) pocztą na adres biura projektowego: TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa
 - b) pocztą elektroniczną na adres e-mail: tpf@tpf.com.pl z dopiskiem „Akcja informacyjna DK9”

Str. 2/2

Rys. 2.15. Formularz opinii - str. 2

2.2. Ogłoszenia

2.2.1. Prasa

Ogłoszenie prasowe ukazało się w najpopularniejszej lokalnej gazecie, docierającej m.in. do mieszkańców powiatów sandomierskiego, tarnobrzskiego i miasta Tarnobrzeg – w Tygodniku Nadwiślańskim. Poza tradycyjną wersją papierową dystrybuowana jest także wersja cyfrowa pisma. Ogłoszenie zamieszczone zostało w wydaniu z dnia 15 stycznia 2026 r.

■ HUK WZBUDZIŁ NIEPOKÓJ

Ogromne emocje wzbudziła zamieszczona na portalu „TN” informacja o eksplozji, do której doszło w gm. Koprzywnica Czytaj str. 2

■ SECESJA NIE UMARŁA

Fiasko referendum w sprawie odłączenia Chmielowa i Cyganów od Nowej Dęby okazało się jedynie potknięciem Czytaj str. 17

■ DZIŚ DODATKI:

Program TV

TYGODNIK NADWIŚLAŃSKI

Nr 3 (2323) Rok XLVI

15 stycznia 2026r.

Cena 6,90 zł (w tym 5% VAT)

TARNOBRZEG | SANDOMIERZ | STALOWA WOLA | NISKO | OPATÓW | STASZÓW

www.tyna.info.pl

Taniej nad jezioro dla sąsiadów?

Czy mieszkańcy gmin sąsiadujących z Tarnobrzegiem będą mogli, podobnie jak Tarnobrzeżanie, korzystać z ulgi finansowej przy wjeździe nad Jezioro Tarnobrzkie?

Czytaj str. 13

Nowa atrakcja w Sandomierzu

W zabytkowej Kamienicy Oleśnickich powstanie centrum naukowo-historyczne Czytaj str. 3

Zmiany w policji

Są nowi komendanci powiatowi w Stalowej Woli i Nisku, a także nowy komendant miejski policji w Tarnobrzegu Czytaj str. 4

(Za)zimno w Collegium Gostomianum?

Po przerwie świąteczno-novorocznej pojawiły się sygnały, że w słynnej sandomierskiej szkole uczniowie marzną na lekcjach Czytaj str. 7

80 lat teatru

Wyjątkowy jubileusz wyjątkowej grupy teatralnej ze Stalowej Woli Czytaj str. 9

Walczą o powrót pociągów

Mieszkańcy Staszowa i okolic chcą, by do miasta znów wróciły kolejowe połączenia pasażerskie Czytaj str. 10

Zimowy sen czy fake news?

Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami zarzuciło gminie Nowa Dęba bierność wobec dramatycznego losu psów na jednej z posesji Czytaj str. 11

ISSN 0208 8622



9 770208 186266 3 03

Niszczy auta i zostawia groźby

Ktoś rysuje lakier i przebijają opony samochodów parkujących w rejonie przedszkola i Szkoły Podstawowej nr 9 na tarnobrzskim osiedlu Dzików. Wcześniej niektóre ofiary dostają pisemne „ostrzeżenia”. Podejrzenia w tej sprawie kierują się wobec starszego mieszkańca jednego z okolicznych bloków. — Odwiozłem dziecko do przedszkola, zaparkowałem, poszedłem je odprowadzić. Potem wróciłem do auta i odjechałem. W trakcie jazdy zorientowałem się, że coś jest nie tak. Okazało się, że mam przebite opony — opowiada mieszkaniak Tarnobrzega.

Czytaj str. 4



Fot. P. Welanek

Kino i tor kartingowy na giełdzie!

Radosław Krakowiak, nowy dyrektor Samorządowego Zakładu Budżetowego „Targowiska Miejskie” w Sandomierzu, zapowiada zmiany, które mają ułatwić życie handlowcom i zwiększyć dochody placu przy ul. Przemysłowej. W pierwszych dniach pracy skoncentrował się na oszczędnościach — zrezygnował m.in. z niepotrzebnych telefonów służbowych oraz płatnej obsługi RODO, którą przejęło miejskie Centrum Usług Wspólnych. Giełda rolno, zgodnie z jego założeniami, ma służyć nie tylko handlowi, ale również innym, rozrywkowym celom. Na terenie placu pojawiają się atrakcje dotąd niespotykane w Sandomierzu. W sezonie letnim zostanie uruchomione kino samochodowe — w niedzielne wieczory chętni będą mogli obejrzeć film z własnego auta na miejskim telebimie, korzystając jednocześnie z punktów gastronomicznych działających na giełdzie. Dla miłośników bardziej dynamicznej rozrywki przewidziano tor kartingowy, który firma zewnętrzna rozstawi na wyznaczonym fragmencie placu.

Więcej o planach dyrektora „Targowisk Miejskich” przeczytaj Państwo w rozmowie wewnątrz numeru.

Czytaj str. 5



Fot. M. Plaza

Rys. 2.16. Ogłoszenie w Tygodniku Nadwiślańskim – wydanie z 15.01.2026 r, str. 1

OGŁOSZENIA przyjmują:

**TYGODNIK
NADWIŚLAŃSKI**
TARNOBRZEG: Redakcja „TN”, ul. 1 Maja 4a, tel. 15 822 52 40, pon. - pt. w godz. 7.30 - 15.30

SANDOMIERZ: Drukarnia Roma, ul. Wojska Polskiego 15, pon. - pt. w godz. 8-16

NISKO: PHU „Rotrans”, ul. Rzeszowska 3, tel. 15 841 20 66

Treść ogłoszeń można też wysłać na adres: reklama@tyna.info.pl
lub poprzez formularz na stronie internetowej: wydawnictwo.tarnobrzeg.pl

Szanowni Państwo, Centrum Pogrzebowe Jan Ząbek

informuje, że od 1 września świadczymy kompleksowe usługi związane z otwarciem grobu do pochówku na cmentarzu komunalnym w Sobowie. Korzystając z naszych usług pogrzebowych, otwarcie grobu jest bezpłatne. Z troską i szacunkiem wspieramy Państwa w organizacji pogrzebu.
Tarnobrzeg ul. Szpitalna 8
(naprzeciw Rejonu Energetycznego PGE)
Tel. 692 234 216

WYCIĄG Z OGŁOSZENIA

Prezydent Miasta Tarnobrzega ogłasza pierwszy przetarg ustny ograniczony do właścicieli nieruchomości przyległych na sprzedaż nieruchomości ozn. nr 2450/3 o pow. 0,0104 ha położonej w Tarnobrzegu przy ul. Zamkowej, obręb Mokrzyśzów stanowiącej własność Miasta Tarnobrzega.

Przedmiotowa działka przylega jednocześnie do czterech nieruchomości i nie może być zagospodarowana jako odrębna działka budowlana.

Cena wywoławcza nieruchomości wynosi **7 000,00 zł** (słownie: siedem tysięcy złotych 00/100) + 23% podatku VAT

Przetarg odbędzie się w dniu 17 lutego 2026 r. o godz. 10:00 w sali narad Urzędu Miasta Tarnobrzega przy ul. Kościuszki 32, pok. 201.

Uczestnictwo w przetargu należy zgłosić pisemnie do dnia 11 lutego 2026 r. w Biurze Obsługi Interesantów Urzędu Miasta Tarnobrzega przy ul. Mickiewicza 7, stanowisko nr 3 ds. gospodarki gruntami do godz. 15.30.

Wadium w formie pieniężnej w wysokości **1.000 zł** (słownie: jeden tysiąc złotych 00/100) należy wpłacić na konto Urzędu Miasta Tarnobrzega nr 71 1240 2744

1111 0000 3990 9563 PeKaO S.A. I Oddział Tarnobrzeg w terminie do dnia **11 lutego 2026 r.**

Za datę wpłaty wadium uważa się wpływ wymaganej kwoty na ww. rachunek bankowy do dnia **11 lutego 2026 r.**

Szczegółowych informacji udziela Biuro Obsługi Interesantów – stanowisko ds. gospodarki nieruchomościami Urzędu Miasta Tarnobrzega przy ul. Mickiewicza 7 tel. 822-65-70 wew. 278 oraz Wydział Geodezji i Gospodarki Gruntami tel. 822-65-70 wew. 221.

Pełną informację dotyczącą nieruchomości oraz przetargu zawiera ogłoszenie wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta Tarnobrzega przy ul. Mickiewicza 7 w Tarnobrzegu. Ogłoszenie o przetargu dostępne jest również pod adresem: www.tarnobrzeg.pl, w Biuletynie Informacji Publicznej: www.bip.tarnobrzeg.pl.



Nowoczesna chłdnia i Klimatyzowana

Kaplica pogrzebowa w Tarnobrzegu

ul. Akademii Michocirskiej 1 (przy kościele parafialnym w Michocinie)

Całodobowe Kompleksowe Usługi Pogrzebowe
tel. 692 234 216 tel. 533 733 848

Tarnobrzeg ul. Szpitalna 8 (naprzeciw Rejonu Energetycznego PGE)

Burmistrz Miasta i Gminy Nowa Dęba zawiadamia, że w dniu 9 stycznia 2026 roku na tablicy ogłoszeń oraz stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy Nowa Dęba, ul. Rzeszowska 3, został zamieszczony wykaz nieruchomości przeznaczonych do sprzedaży i dzierżawy.

Inwestor:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad - Oddział Rzeszów
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



Wykonawca:
TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa

OGŁOSZENIE

o Akcji Informacyjnej dla zadania:

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74 w województwie podkarpackim

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie organizuje spotkania informacyjne dotyczące wariantów nowego przebiegu drogi krajowej nr 9 dla mieszkańców wymienionych poniżej gmin:

Gmina	Data	Godzina	Miejsce spotkania
Miasto Tarnobrzeg	02.02.2026	16:30	Tarnobrzezki Dom Kultury, ul. Słowackiego 2
Gmina Łoniów	04.02.2026	16:30	Gminny Ośrodek Kultury, Łoniów 56
Gmina Grębów, Gmina Gorzyce	10.02.2026	16:30	Remizo-Świątlica w Stalach, ul. Strażacka 10
Gmina Koprzywnica, Gmina Samborzec	11.02.2026	17:30	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Koprzywnicy, ul. Rynek 39
Gmina Nowa Dęba, Gmina Baranów Sandomierski	12.02.2026	16:30	Centrum Kultury Lasowiackiej, Cygany 272

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędach Gmin w okresie 14 dni przed planowanym terminem spotkania oraz na stronie internetowej:
<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie 14 dni od daty ostatniego spotkania informacyjnego pocztą na adres: TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl.

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKIA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

ZAPRASZAMY

Wójt Gminy Zaleszany ogłasza:

I przetarg ustny nieograniczony na sprzedaż: Nieruchomości gruntowej niezabudowanej, oznaczonej jako działka numer 1695/23 o pow. **0,1019 ha**, położonej w **Kotowej Woli**, przeznaczonej pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną.

Cena wywoławcza – **50.000,00 zł** plus podatek VAT 23%. **Wadium: 9.000,00 zł**

Przetarg odbędzie się w dniu 20 lutego 2026 roku o godz. 10.00 w siedzibie Urzędu Gminy w Zaleszanych, ul. Tadeusza Kościuszki 16. Warunkiem przystąpienia do przetargu jest wpłata wadium w pieniądzu

na konto Urzędu Gminy nr 09 9439 0007 2001 0000 0329 0005 Bank Spółdzielczy w Zaleszanych **najpóźniej do dnia 16 lutego 2026 roku.**

Pełną treść ogłoszenia o przetargu opublikowaną została na stronie internetowej www.zaleszany.pl, www.zaleszany.bip.tn.net oraz zamieszczona na tablicach ogłoszeń w budynku U.G. i w poszczególnych sołectwach Gminy Zaleszany.

Szczegółowe informacje można uzyskać w U.G. Zaleszany, pl. Kościuski 5, I p., pok. nr 7, tel. 15 845-94-19 wew. 31.

INFORMACJA

Spółdzielnia Mieszkaniowa „Siarkowiec” w Tarnobrzegu ogłasza ustny przetarg nieograniczony na przyznanie prawa pierwszeństwa do zawarcia umowy ustanowienia i przeniesienia prawa odrębnej własności do lokalu mieszkalnego, położonego w Tarnobrzegu przy ulicy:

Kopernika 2/61 o pow. użytk. 39,02 m2 wysokość wkładu bud. **225.000,00 zł**

Przetarg odbędzie się w dniu 21.01.2026 o godz. 11.00 w siedzibie Spółdzielni, Tarnobrzeg, ul. Moniuszki 3, pok. 215.

Spółdzielnia posiada świadectwo charakterystyki energetycznej.

Mieszkanie można oglądać w dniu 19.01.2026 w godz. 12.00- 13.00

Cenę wywoławczą stanowi wkład budowlany. Wadium w wys. 10% ceny wywoławczej należy wpłacić na konto Spółdzielni do dnia 20.01.2026 do godz. 14.00

Przystępujący do przetargu tracą wadium, jeżeli:

- żaden z oferentów nie zaproponuje co najmniej ceny wywoławczej;
- w terminie 30 dni od daty zakończenia

przetargu oferent wygrywający nie ureguluje wyliczonej wysokości wkładu budowlanego

Spółdzielnia zastrzega sobie prawo odstąpienia od przetargu bądź unieważnienia bez podania przyczyny.

W przypadku zakończenia przetargu ze skutkiem negatywnym ustala się na dzień 27.01.2026 o godz. 11.00 termin kolejnego (II) przetargu nieograniczonego na warunkach podanych powyżej.

Wadium w wys. 10% ceny wywoławczej należy wpłacić na konto Spółdzielni do dnia 26.01.2026 do godz. 14.00.

Z osobą, której przypadnie prawo pierwszeństwa do zawarcia umowy o ustanowienie odrębnej własności lokalu mieszkalnego zawarta zostanie umowa w formie aktu notarialnego na warunkach określonych w ustawie o spółdzielniach mieszkaniowych z dnia 15 grudnia 2000 r.

Bliszych informacji dotyczących przetargu można uzyskać w telefonicznie pod nr tel. 823-38-88, codziennie w godz. 7.00-15.00.

Rys. 2.17. Ogłoszenie w Tygodniku Nadwiślańskim – wydanie z 15.01.2026 r, str. 25

2.2.2. Tablice ogłoszeń

➤ Miasto Tarnobrzeg



Rys. 2.18. Tablica ogłoszeń przed urzędem miasta w Tarnobrzegu przy ul. Mickiewicza 7



Rys. 2.19. Tablica ogłoszeń na osiedlu Sobów w Tarnobrzegu

➤ Gmina Łonów

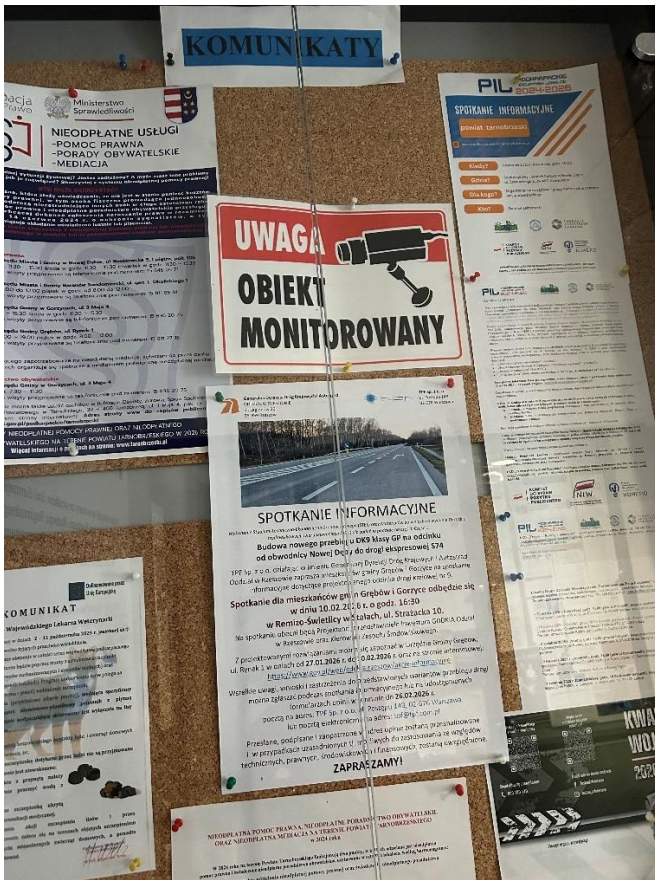


Rys. 2.20. Tablica ogłoszeń w urzędzie gminy w Łonowie, Łonów 56



Rys. 2.21. Tablica ogłoszeń w Przewłocze

➤ **Gmina Grębów**



Rys. 2.22. Tablica ogłoszeń w urzędzie gminy w Grębowie przy ul. Rynek 1



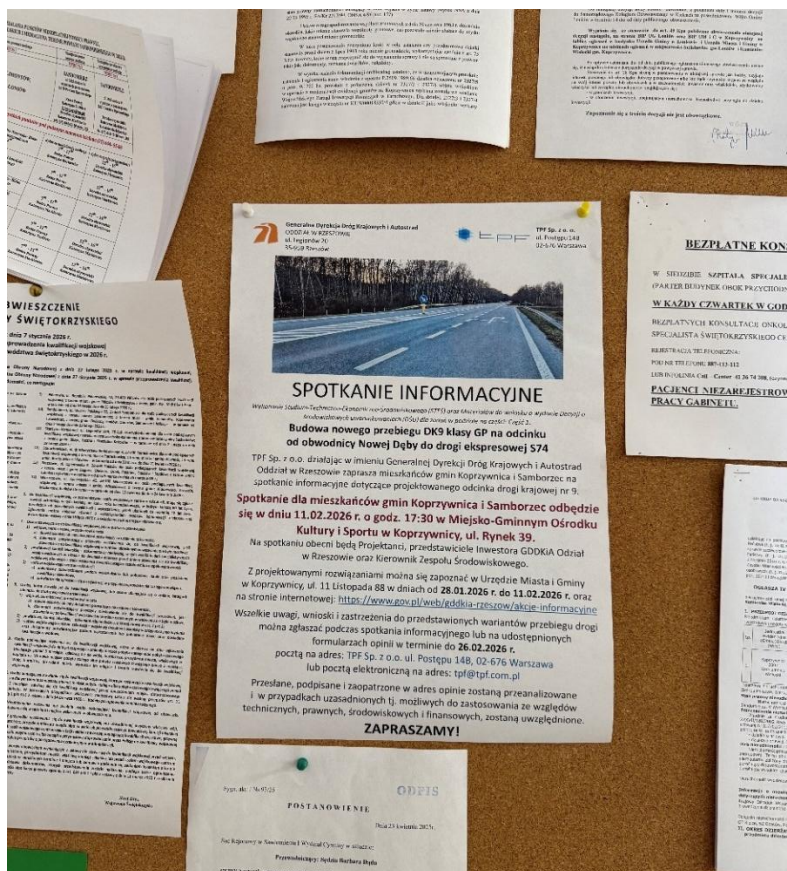
Rys. 2.23. Tablica ogłoszeń w Grębowie przy ul. Rynek

➤ **Gmina Gorzyce**



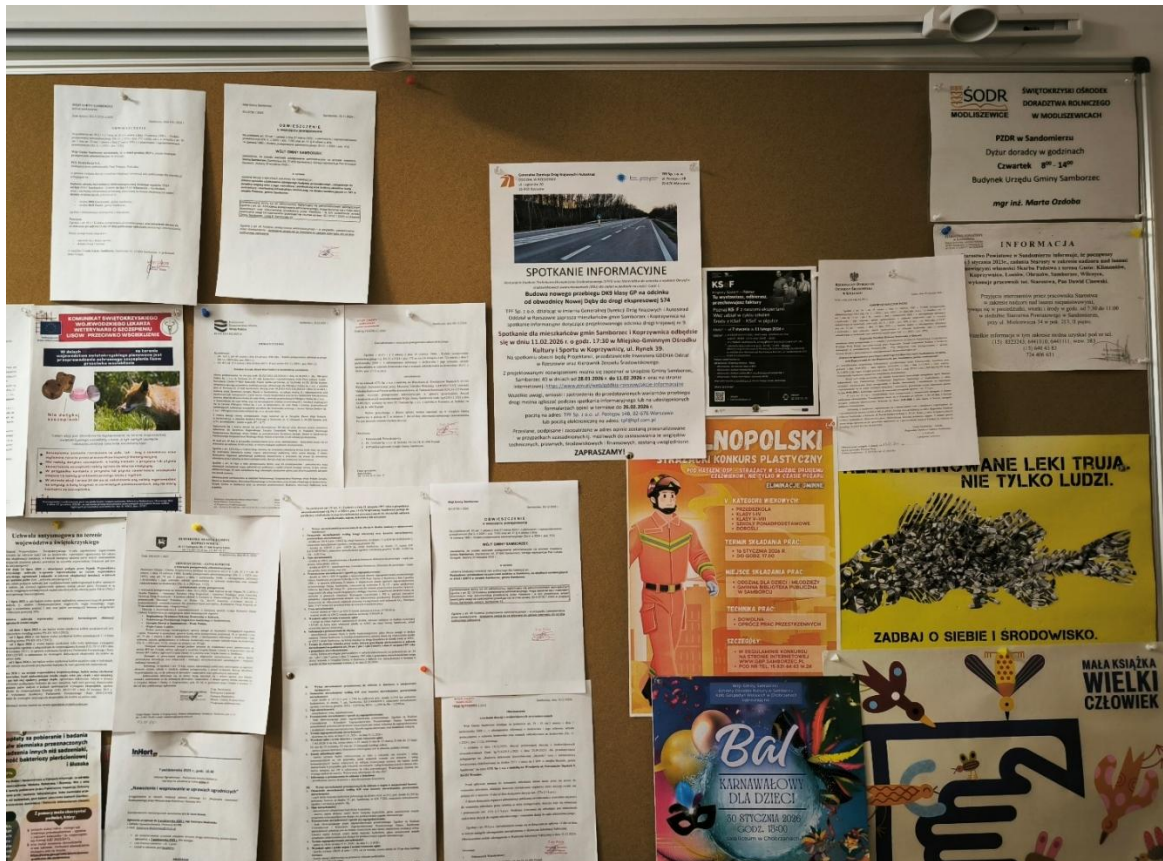
Rys. 2.24. Tablica ogłoszeń w urzędzie gminy w Gorzycach przy ul. Sandomierskiej 75

➤ **Gmina Koprzywnica**



Rys. 2.25. Tablica ogłoszeń w urzędzie miasta i gminy w Koprzywnicy przy ul. 11 Listopada 88

➤ Gmina Samborzec



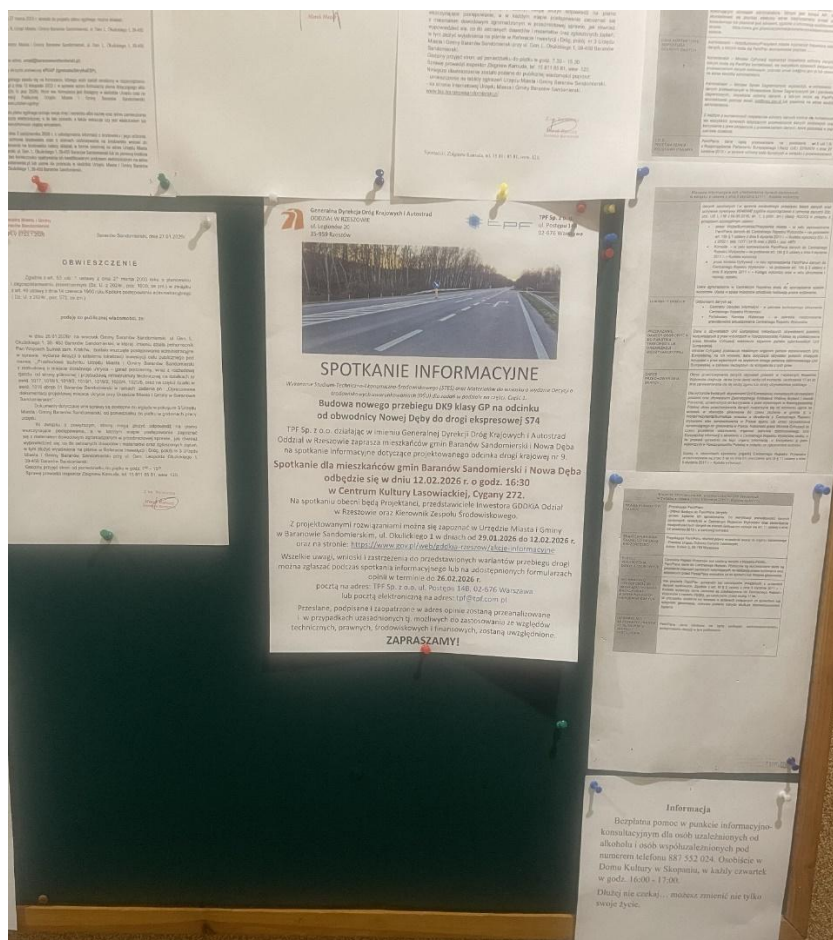
Rys. 2.26. Tablica ogłoszeń w urzędzie gminy w Samborcu, Samborzec 43

➤ Gmina Nowa Dęba



Rys. 2.27. Tablica ogłoszeń w urzędzie miasta i gminy w Nowej Dębie przy ul. Rzeszowskiej 3

➤ **Gmina Baranów Sandomierski**



Rys. 2.28. Tablica ogłoszeń w urzędzie miasta i gminy Baranowie Sandomierskim przy ul. Gen. L. Okulickiego 1

2.2.3. Strona internetowa Inwestora


Serwis Rzeczypospolitej Polskiej

Strona główna

Rada Ministrów

Kancelaria Premiera

Ministerstwa

Urzędy, instytucje i placówki RP

Usługi dla obywatela

Usługi dla przedsiębiorcy

Usługi dla urzędnika

Usługi dla rolnika

Profil zaufany

Baza wiedzy

Serwis Służby Cywilnej

Сайт для громадян України
-Serwis dla obywateli Ukrainy

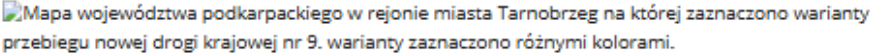
[Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad- Oddział Rzeszów](#) >
[Aktualności](#) >
[Aktualności](#) >
[Nowy przebieg](#)

[Powrót](#)

Nowy przebieg DK9 - kolejne akcje informacyjne

19.01.2026

Zapraszamy na spotkania informacyjne dotyczące nowego przebiegu projektowanej drogi krajowej nr 9 łączącej obwodnicę Nowej Dęby z drogą ekspresową S74.


 Mapa województwa podkarpackiego w rejonie miasta Tarnobrzeg na której zaznaczono warianty przebiegu nowej drogi krajowej nr 9. warianty zaznaczono różnymi kolorami.

Dokumentację dla zadania pn. „Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74” przygotowuje firma TPF Sp. z o.o. W ramach I etapu Umowy (Prace wstępne) Wykonawca opracował 10 wariantów przebiegu projektowanej drogi. Aktualny etap prac projektowych obejmuje opracowanie Analizy i prognozy ruchu, wstępnej analizy przebiegu wariantów, jak również przeprowadzenie udziału społeczeństwa wraz z opracowaniem raportu z akcji informacyjnej.

Spotkania w ramach akcji informacyjnej odbędą się według poniższego harmonogramu:

Gmina	Data	Godzina	Miejsce spotkania
Miasto Tarnobrzeg	2.02.2026 r.	16:30	Tarnobrzeczski Dom Kultury ul. Słowackiego 2
Gmina Łoniów	4.02.2026 r.	16:30	Gminny Ośrodek Kultury Łoniów 56
Gmina Grębów Gmina Gorzyce	10.02.2026 r.	16:30	Remizo-Świątlica w Stalach ul. Strażacka 10
Gmina Koprzywnica Gmina Samborzec	11.02.2026 r.	17:30	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Koprzywnicy ul. Rynek 39
Gmina Nowa Dęba Gmina Baranów Sandomierski	12.02.2026 r.	16:30	Centrum Kultury Lasowiackiej Cygany 272

Materiały informacyjne i formularz opinii

W Urzędzie Gminy Gorzyce, Urzędzie Grębów, Urzędzie Miasta i Gminy Koprzywnica, Urzędzie Gminy Samborzec, Urzędzie Gminy Łoniów, Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, Urzędzie Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, Urzędzie Miasta Tarnobrzeg, a także na stronie internetowej GDDKiA: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne> udostępnione zostały warianty przebiegu projektowanej drogi.

Rys. 2.29. Ogłoszenie na stronie internetowej Inwestora (<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/nowy-przebieg-dk9--kolejne-akcje-informacyjne>)

31

2.2.4. Portale internetowe

➤ Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne



Kolejne akcje informacyjne dotyczące nowego przebiegu DK9



Damian Karpiński

OPUBLIKOWANO: 19.01.2026



Zaplanowano kolejne akcje informacyjne dotyczące inwestycji obejmującej nowy przebieg drogi krajowej nr 9 (DK9), który połączy obwodnicę Nowej Dęby z drogą ekspresową S74. Spotkania z mieszkańcami odbędą się w lutym 2026 r. na terenie wybranych gmin województwa podkarpackiego.



Gratka: GDDKiA O/Rzeszów, www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/

Spis treści

- Nowy przebieg DK9 – zakres prac projektowych
- Harmonogram spotkań informacyjnych
- Materiały i zgłaszanie uwag
- Znaczenie inwestycji

Nowy przebieg DK9 – zakres prac projektowych

Dokumentację dla zadania „Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74” opracowuje firma TPF. W ramach prac wstępnych przygotowano 10 wariantów przebiegu projektowanej drogi. Obecny etap obejmuje analizy ruchu, wstępną ocenę wariantów oraz udział społeczeństwa zakończony raportem z akcji informacyjnej.

Harmonogram spotkań informacyjnych

Spotkania informacyjne dotyczące nowego przebiegu DK9 zaplanowano w następujących terminach:

- Tarnobrzeg – 2 lutego 2026 r.
- Gmina Łoniów – 4 lutego 2026 r.
- Gminy Grębów i Gorzyce – 10 lutego 2026 r.
- Gminy Koprzywnica i Samborzec – 11 lutego 2026 r.
- Gminy Nowa Dęba i Baranów Sandomierski – 12 lutego 2026 r.

Spotkania odbędą się w lokalnych obiektach kultury i świetlicach.

Rys. 2.31. Artykuł na portalu Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne (<https://nbi.com.pl/wiadomosci/nowy-przebieg-dk9-akcje-informacyjne/>)

Nowy przebieg DK9: konsultacje społeczne w Tarnobrzegu 2 lutego

by NW24 • 20/01/2026 • 10



Mieszkańcy Tarnobrzega będą mogli zapoznać się z planami budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 9 oraz zgłosić swoje uwagi podczas spotkania informacyjnego, które odbędzie się 2 lutego 2026 roku o godz. 16:30 w Tarnobrzekim Domu Kultury przy ul. Słowackiego 2.

STES_DK9_Plakat_Tarnobrzeg

Nowa trasa ma połączyć projektowaną obwodnicę Nowej Dęby z drogą ekspresową S74 i stanowić jeden z kluczowych elementów przyszłego układu komunikacyjnego północnej części województwa podkarpackiego.

Obecnie trwa etap planowania inwestycji, podczas którego projektanci analizują możliwe przebiegi drogi oraz ich wpływ na otoczenie. Dokumentację przygotowuje firma TPF Sp. z o.o., która opracowała 10 wariantów przebiegu nowej trasy.

Dziesięć możliwych tras

Projektanci przygotowali trzy grupy wariantów, które różnią się długością, przebiegiem przez poszczególne gminy, lokalizacją mostów na Wiśle oraz stopniem ingerencji w tereny zabudowane i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Planowana droga będzie miała klasę GP – **główna ruchu przyspieszonego**, z prędkością projektową do 110 km/h. Docelowo przewidziano dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, a na pierwszym etapie możliwa jest budowa jednej jezdni. Trasa będzie miała ograniczoną liczbę wjazdów, a obsługę terenów przyległych zapewnią drogi serwisowe.

Które warianty dotyczą Tarnobrzega?

Dla Tarnobrzega kluczowe znaczenie mają **warianty T1, T2 i T3**, które rozpoczynają się na planowanym węźle drogi ekspresowej S74 w granicach miasta i w największym stopniu ingerują w jego obszar. To właśnie w tej grupie znajduje się wariant zachodni, preferowany przez władze miasta.

Częściowo przez Tarnobrzeg przebiegają również warianty **S1, S2 oraz S4**, prowadzone od węzła Samborzec, jednak obejmują one jedynie krótkie odcinki na terenie miasta.

Pozostałe warianty – **G1, G2 i G3** – omijają Tarnobrzeg i przebiegają przez gminy Gorzyce, Grębów, Nową Dębę oraz Baranów Sandomierski.

SZCZEGÓŁOWY OPIS WARIANTÓW: [STES_DK9_Opis-1](#)

Rys. 2.32. Artykuł na portalu NadWisła24.pl (<https://nadwisla24.pl/2026/01/20/nowy-przebieg-dk9-konsultacje-spoeczne-w-tarnobrzegu-2-lutego/>)

➤ **Rzeszów News**

Nowy wariant drogi DK9 wzbudza emocje. Będą konsultacje z mieszkańcami

Przez Michał Toś - 17 stycznia 2026 13:00



Sporo w ostatnim czasie mówi się o zbliżających się konsultacjach dotyczących budowy nowego przebiegu drogi krajowej nr 9. Jest to odcinek łączący planowaną obwodnicę Nowej Dęby z drogą ekspresową S74. Projektanci mają w lutym przedstawić konkretne warianty przebiegu drogi przez ich region.

Nowa droga ma stworzyć lepsze możliwości dla kierowców podróżujących przez Radom do Warszawy. Mieszkańcy miejscowości, gdzie przebiega DK9, obawiają się, że łąda moment za ich domami zobaczą wielką budowę. Aktualnie jesteśmy w kluczowej fazie ustalania ostatecznego przebiegu tej trasy.

Aktualny etap prac

Obecnie inwestycja jest na etapie przygotowawczym. Wykonawca opracowuje tzw. **STeS** (Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe) oraz materiały do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej (DŚU). Oznacza to, że analizowane są różne warianty przebiegu drogi.

Z danych GDDKiA wynika, że odcinek ten ma liczyć około 19 km. Trasa przebiega przez tereny gmin Nowa Dęba oraz Baranów Sandomierski. Nowy odcinek ma na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości oraz skrócenie czasu przejazdu na trasie Rzeszów – Radom – Warszawa.

Projektanci z firmy TPF analizują zazwyczaj od 3 do nawet 9 różnych korytarzy (dla sąsiedniego odcinka Komorów–Cmolas przygotowano ich aż 9). Główne założenia wariantów to ominięcie terenów zabudowanych, które ma na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości takich jak Cygany czy Chmielów.

Trasa musi połączyć planowany węzeł na drodze ekspresowej S74 (w okolicach Tarnobrzega/Grębowa) z początkiem planowanej obwodnicy Nowej Dęby (wariant preferowany obwodnicy to przebiegający po zachodniej stronie miasta).

– Przygotowanie dokumentacji i uzyskanie decyzji środowiskowej jest warunkiem przejścia do koncepcji programowej. Na jej podstawie określimy zakres robót potrzebnych w realizacji inwestycji – mówi Bartosz Wysocki z rzeszowskiego oddziału GDDKiA.

Spotkanie i konsultacje

Dla mieszkańców gminy Nowa Dęba oraz Baranów Sandomierskich i wszystkich zainteresowanych stron przewidziano spotkanie informacyjne. Odbędzie się 12 lutego 2026 r. o godz. 16:30 w Centrum Kultury Lasowiackiej w Cyganach (nr 272).

Z projektowanymi rozwiązaniami można zapoznać się od 29 stycznia do 12 lutego 2026 r. w Urzędzie Miasta i Gminy w Nowej Dębie (ul. Rzeszowska 3).

Ten fragment drogi jest jednym z trzech odcinków składających się na całkowicie nowy przebieg DK9 na Podkarpaciu. Docelowo nowa trasa (łącznie z obwodnicami Nowej Dęby i Kolbuszowej) będzie miała około 60 km długości i połączy drogę ekspresową S74 z autostradą A4 na węźle Rzeszów Zachód.

Rys. 2.33. Artykuł na portalu Rzeszów News (<https://rzeszow-news.pl/nowy-wariant-drogi-dk9-wzbudza-emocje-beda-konsultacje-z-mieszkancami/>)

2.2.5. Strony internetowe urzędów gmin

➤ Gmina Łoniów



The screenshot shows the official website of Gmina Łoniów. The header features the Gmina Łoniów logo and a navigation menu with links: START, GMINA, INWESTYCJE, MIESZKANIEC, TURYSTA, GALERIA, POBIERANIE, LINKI, and KONTAKT. The main content area displays a large orange logo for 'GDDKiA INFORMACJA'. Below this, a section titled 'OGŁOSZENIA' contains an announcement for an 'SPOTKANIE INFORMACYJNE' (Information Meeting). The announcement is dated 15 stycznia 2026 and is authored by 'Redaktor'. The main text of the announcement describes the project: 'Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74'. It states that the meeting will be held on 04.02.2026 at 16:30 in the Gminny Ośrodek Kultury, Łoniów 56. The announcement also mentions that the project is part of the 'Wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.' and provides contact information for TPF Sp. z o.o. and the Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

OGŁOSZENIA

SPOTKANIE INFORMACYJNE

15 stycznia 2026 Redaktor

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów

TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa

SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gminy Łoniów na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Spotkanie dla mieszkańców gminy Łoniów odbędzie się w dniu 04.02.2026 r. o godz. 16:30 w Gminnym Ośrodku Kultury, Łoniów 56.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Gminy Łoniów, Łoniów 56 w dniach od **21.01.2026 r. do 4.02.2026 r.** oraz na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do **26.02.2026 r.**

pocztą na adres: **TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa**
lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Right sidebar menu:

- BIP
- Transmisje obrad Rady Gminy
- Tłumacz on-line języka migowego
- Polecamy

Logos in the right sidebar:

- bip
- transmisja obrad info
- 69
- BLISKO
- MONITOR POLSKI
- Dziennik Urzędowy
- DZIENNIK URZĘDOWY
- TWOJ DZIELNICOWY
- czyste powietrze zdrowy wybór
- e-MAPA GMINA ŁONIÓW
- LGD
- GOK
- BIBLIOTEKA PL

Rys. 2.34. Ogłoszenie na stronie internetowej urzędu gminy Łoniów (<https://loniow.pl/spotkanie-informacyjne/>)



Aktualności

Gminny Zakład Komunalny

Kodeks Etyczny Pracowników

Sołectwa

Zarządzanie Kryzysowe

Galerie zdjęć

Gospodarka odpadami

Podatki

Wykaz organizacji pozarządowych w Gminie Grębów

Młodzieżowa Rada Gminy

Ulice w Gminie Grębów

Opieka Medyczna

Gospodarka Łowiecka

Odnawialne źródła energii w Gminie Grębów

Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2021

Powszechny Spis Rolny

Deklaracja Dostępności

Wybory Sołtysa i Rad Sołeckich 2024

AKTUALNOŚCI I WYDARZENIA

20-01-2026

Spotkanie informacyjne



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gminy Grębów i Gorzyce na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Spotkanie dla mieszkańców gmin Grębów i Gorzyce odbędzie się w dniu 10.02.2026 r. o godz. 16:30

w Remizo-Świetlicy w Stalach, ul. Strażacka 10.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele Inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Gminy Grębów, ul. Rynek 1 w dniach od 27.01.2026 r. do 10.02.2026 r. oraz na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do 26.02.2026 r.

pocztą na adres: TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

ZAPRASZAMY!

Więcej

19-01-2026

Gminny Przegląd Kolęd i Pastoralek



18 stycznia w Kościele Parafialnym w Grębowie odbył się

OSTATNIO DODANE GALERIE



Rys. 2.35. Ogłoszenie na stronie internetowej urzędu gminy Grębów (<https://www.grebow.com.pl/>)

➤ **Gmina Samborzec**



Zmień kontrast

A+ Powiększ czcionkę

Wpisz szukaną treść



► **Dane Urzędu:**

Urząd Gminy w Samborcu
Samborzec 43
27-650 Samborzec

► **Dane kontaktowe:**

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

Mapa gminy

Aktualności

O gminie

Samorząd

Informator

Fotogaleria

Znajdujesz się w: Strona główna ► Aktualności

Aktualności

2026-01-19 13:54

Spotkanie informacyjne dotyczące budowy nowego odcinka drogi krajowej DK9

TPF Sp. z o.o., działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza mieszkańców gmin Samborzec i Koprzywnica na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Szczegóły spotkania:

- Data: 11 lutego 2026 r.
- Godzina: 17:30
- Miejsce: Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Koprzywnicy, ul. Rynek 39

Na spotkaniu obecni będą:

- Projektanci,
- Przedstawiciele Inwestora – GDDKiA Oddział w Rzeszowie,
- Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Projektowane rozwiązania można przeglądać w dniach od 28 stycznia do 11 lutego 2026 r. w siedzibie Urzędu Gminy w Samborcu, Samborzec 43, oraz online na stronie:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia dotyczące przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego, na udostępnionych formularzach opinii do 26 lutego 2026 r. pocztą tradycyjną na adres: TPF Sp. z o.o., ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa lub pocztą elektroniczną: tpf@tpf.com.pl

Przesłane i podpisane opinie zostaną przeanalizowane, a w przypadkach uzasadnionych – możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych – uwzględnione.

W załączeniu znajduje się plakat informacyjny z powyższymi informacjami.



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa



Wydano ostrzeżenie

SILNY M

- Klauzula informacyjna
- Załatw sprawę w Urzędzie
- Gospodarka odpadami
- Zarządzanie kryzysowe
- Plany, Programy, Strategie
- Fundusze unijne i projekty
- Konsultacje społeczne
- Fundusz Dróg Samorządowych
- Rządowy Fundusz Rozwoju
- Rządowy Fundusz Polskiej Inwestycji Strategicznych
- Program Ochrony Ludności Cywilnej na lata 2025-2026



UG Samborzec

PM1

20 µg/m³

BRAK NORMY

0043

PM2.5

36 %

NORMY

0043

Rys. 2.37. Ogłoszenie na stronie internetowej urzędu gminy Samborzec (https://www.samborzec.pl/asp/pl_start.asp?typ=13&sub=0&subsub=0&menu=1&artykul=4399&akcja=artykul)



Aktualności



Nasza Gmina



Samorząd



Urząd Miasta i Gminy



Kontakt



Dla Mieszkańca



Dla gości



Dla biznesu

Znajdujesz się w: Aktualności

➔ 2026-01-20

TPF Sp. z o.o., działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zaprasza mieszkańców gmin Nowa Dęba i Baranów Sandomierski na **spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9**. Odbędzie się ono w dniu **12.02.2026 r.** o godz. **16:30** w **Centrum Kultury Lasowiackiej, Cygany 272**.

Na spotkaniu obecni będą projektanci, przedstawiciele Inwestora – GDDKiA Oddział w Rzeszowie – oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można zapoznać się w Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba, ul. Rzeszowska 3, w dniach od 29.01.2026 r. do 12.02.2026 r., a także na stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub za pomocą udostępnionych formularzy opinii, w terminie **do 26.02.2026 r.**:

- pocztą na adres: TPF Sp. z o.o., ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa
- lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i opatrzone adresem opinie zostaną przeanalizowane i — w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych — zostaną uwzględnione.



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa



SPOTKANIE INFORMACYJNE

Wykonanie Studium-Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1.

Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gmin Nowa Dęba i Baranów Sandomierski na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9.

Rys. 2.38. Ogłoszenie na stronie internetowej urzędu miasta i gminy Nowa Dęba (<https://www.nowadeba.pl/asp/spotkanie-informacyjne-dotyczace-projektowanego-odcinka-drogi-krajowej-nr-9,1,artykul,1,1975>)

➤ **Gmina Baranów Sandomierski**



Baranów Sandomierski
Oficjalna strona Miasta i Gminy

Wyszukaj



ePUAP

eURZĄD

Archiwum

Mapa Serwisu

bip



o Gminie - Samorząd - dla Mieszkańca - dla Inwestora - dla Gościa - Załatw sprawę - Jednostki - Kontakt

Baranów Sandomierski - o Gminie - Aktualności - Aktualności -
Spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9

Spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9

16 stycznia 2026 Autor: Jolanta Koper



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W RZESZOWIE
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów



TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa



SPOTKANIE INFORMACYJNE

TPF Sp. z o.o. działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie zaprasza mieszkańców gmin Baranów Sandomierski i Nowa Dęba na spotkanie informacyjne dotyczące projektowanego odcinka drogi krajowej nr 9 na obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74.

Spotkanie dla mieszkańców gmin Baranów Sandomierski i Nowa Dęba odbędzie się w dniu 12.02.2026 r. o godz. 16:30 w Centrum Kultury Lasowickiej - Cygany 272.

Na spotkaniu obecni będą Projektanci, przedstawiciele inwestora GDDKiA Oddział w Rzeszowie oraz Kierownik Zespołu Środowiskowego.

Z projektowanymi rozwiązaniami można się zapoznać w Urzędzie Gminy Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, ul. L. Okulickiego 1 w dniach od 29.01.2026 r. do 12.02.2026 r. oraz na stronie internetowej:
<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>

Wszelkie uwagi, wnioski i zastrzeżenia do przedstawionych wariantów przebiegu drogi można zgłaszać podczas spotkania informacyjnego lub na udostępnionych formularzach opinii w terminie do 26.02.2026 r.

- pocztą na adres: TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa

- lub pocztą elektroniczną na adres: tpf@tpf.com.pl

Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres opinie zostaną przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Przeczytaj również

19 stycznia 2026

Komunikat dla Kół Gospodyń Wiejskich

16 stycznia 2026

Dzień otwarty ścianki wspinaczkowej

16 stycznia 2026

Zapraszamy na badania profilaktyczne!

Najbliższe wydarzenia



21 stycznia,
14:30

Spotkanie informacyjne
online dla Przedsiębiorców



12 lutego,
16:30

Spotkanie informacyjne
dotyczące projektowanego
odcinka drogi krajowej nr 9



17 lutego,
12:00

Bezpłatne badanie wzroku

Rys. 2.39. Ogłoszenie na stronie internetowej urzędu miasta i gminy Baranów Sandomierski (<https://baranowsandomierski.pl/spotkanie-informacyjne-dotyczace-projektowanego-odcinka-drogi-krajowej-nr-9/>)

2.3. Potwierdzenia udostępnienia dokumentacji w urzędach gmin

➤ Miasto Tarnobrzeg



Urząd Miasta Tarnobrzega

39-400 Tarnobrzeg, ul. Kościuszki 32

tel. 15 822 65 70, fax 15 822 52 81

www.tarnobrzeg.pl um@um.tarnobrzeg.pl

Tarnobrzeg, dnia 19.02.2026r.

TID-IV.7210.1.07.1.2026

TPF Sp. z o.o.

Ul. Postępu 14B

02-676 Warszawa

Temat: Spotkanie informacyjne DK9

W odpowiedzi na pismo nr TPF/2026/373/TP/0080 z dnia 13.02.2026r. Urząd Miasta Tarnobrzega potwierdza, że w dniu 16.01.2026r. zostały dostarczone materiały informacyjne oraz że w terminie od 19.01.2026 do 02.02.2026 r. materiały te zostały udostępnione do wglądu zainteresowanym mieszkańcom.

Z poważaniem

ZASTĘPCA NACZELNIKA
Wydziału Techniczno-Inwestycyjnego
i Drobnictwa

Magdalena Witkiewicz

Otrzymują:

1. 1 x adresat
2. 1 x a/a

Sprawę prowadzi: mgr inż. Barbara Wojciechowska, Tel.: (015) 822-81-81-260

Rys. 2.40. Potwierdzenie przeprowadzenia działań informacyjnych w Tarnobrzegu

➤ **Gmina Łoniów**

Łoniów 04.03.2026 r.

Dr.7021.10.2026

TPF SP. z o.o.
02-676 Warszawa
ul. Postępu 14B

W nawiązaniu do pisma znak TPF/2026/373/TP/0077 z dnia 13.02.2026r. dotyczącego zadania „Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74 w województwie podkarpackim” Urząd Gminy Łoniów potwierdza, że w dniu 16.01.2026r. dostarczono materiały informacyjne oraz, że w terminie Od 21.01.2026 r. do 04.02.2026 r. materiały te były udostępnione do wglądu zainteresowanym mieszkańcom.

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Signed by / Podpisano przez:
TOMASZ STANISŁAW CWIERTNIA
Date / Data: 2026-03-06 13:39

Rys. 2.41. Potwierdzenie przeprowadzenia działań informacyjnych w gminie Łoniów



Urząd Gminy Grębów
ul. Rynek 1, 39-410 Grębów
Tel. (15) 811 27 15, Fax. (15) 811 28 05, e-mail: ug@grebow.com.pl

Grębów, dn. 20.02.2026r.

D.7226.1.2.2026

TPF Sp. z o.o.
Ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa

W odpowiedzi na pismo, które wpłynęło do tut. urzędu 13.02.2026r. znak TPF/2026/373/TP/0081, uprzejmie informuję że w ramach prowadzonej Akcji Informacyjnej w dniu 16.01.2026r. do tut. urzędu zostały dostarczone materiały informacyjne związane z przedmiotem sprawy. Jednocześnie informuję, że plakat informacyjny został zamieszczony na stronie internetowej Gminy Grębów <https://www.grebow.com.pl> oraz profilu Facebook w dniu 20.01.2026r. Plakaty zostały rozwieszone na tablicach ogłoszeń (w tut. urzędzie oraz ogólnodostępnych tablicach ogłoszeń na terenie gminy). Ponadto materiały informacyjne, w tym formularze opinii były dostępne do pobrania w tut. urzędzie od dnia 20.01.2026r. do dnia 10.02.2026r.

Z poważaniem
Kazimierz Skóra
WÓJT GMINY GRĘBÓW
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują;
1. Adresat.
2. A/a.

Rys. 2.42. Potwierdzenie przeprowadzenia działań informacyjnych w gminie Grębów

➤ **Gmina Gorzyce**



Gmina Gorzyce

ul. Sandomierska 75
39-432 Gorzyce

telefon: (0-15) 836 20 75
fax: (0-15) 836 22 09
e-mail: ug@gminagorzyce.pl
witryna: www.gminagorzyce.pl

Gorzyce, 2026.02.17

DR-I.7226.2.2026

TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa

Dotyczy: Udostępnienia dokumentacji w ramach akcji informacyjnej dotyczącej „Budowy nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74 w województwie podkarpackim”

Gmina Gorzyce uprzejmie informuje że, w ramach prowadzonej Akcji informacyjnej I, do Urzędu Gminy w Gorzycach w dniu 16.01.2026 r. dostarczone zostały materiały informacyjne. Dokumentacja ta została udostępniona do wglądu zainteresowanym mieszkańcom w terminie od 27.01.2026 r. do 10.02.2026 r.

Z up. Wójta Gminy

mgr Jakub Osuch
Zastępca Wójta

Otrzymują:

1. adresat
2. a/a

Obowiązek informacyjny RODO: Administratorem danych osobowych jest Wójt Gminy Gorzyce. Siedzibą Wójta Gminy jest Urząd Gminy, ul. Sandomierska 75, 39-432 Gorzyce. Szczegółowa informacja nt. przetwarzania danych osobowych znajduje się na stronie: www.gorzyce.itl.pl/bip w zakładce: RODO

Nr konta: 25 9434 1012 2002 1050 0018 0001 Bank Spółdzielczy w Tarnobrzegu Oddział w Gorzycach
Urząd czynny: poniedziałek - piątek: 7³⁰ – 15³⁰

Rys. 2.43. Potwierdzenie przeprowadzenia działań informacyjnych w gminie Gorzyce



Urząd Miasta i Gminy w Koprzywnicy
ul. 11 Listopada 88, 27-660 Koprzywnica
tel. (15) 847-70-40 fax. (15) 847-70-77

Koprzywnica, 18.02.2026r.

Znak: **IIR.6220.2.2025**

TPF Sp. z o. o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa

Dotyczy: Umowy nr 2421.19.2024.1 z dnia 04.09.2025r. na wykonanie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STeŚ) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadań w podziale na części: Część 1. „Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74 w województwie podkarpackim” – potwierdzenie udostępnienia dokumentacji w ramach akcji informacyjnej

Do Urzędu Miasta i Gminy w Koprzywnicy dnia 13.02.2026r. wpłynęło pismo z dnia 13.02.2026r. L.dz.: TPF/2026/373/TP/0076 z prośbą o pisemne potwierdzenie udostępnienia dokumentacji w ramach akcji informacyjnej.

W związku z powyższym Urząd Miasta i Gminy w Koprzywnicy potwierdza, iż w ramach akcji informacyjnej w dniu 16.01.2026r. zostały dostarczone materiały informacyjne oraz w terminie od 28.01.2026r. do 11.02.2026r. materiały te zostały udostępnione do wglądu zainteresowanym mieszkańcom.

Z up. Burmistrza
Signature Not Verified
Dokument podpisany przez Remigiusz Łukawski
Data: 2026.02.18 11:06:34 CEST
Remigiusz Łukawski
Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy
Koprzywnica
/Podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

- 1) 1 x adresat,
- 2) 1 x a/a.

Sporządziła: A. Kornacka, tel. (15) 847-70-49, e-mail: rolnictwo@koprzywnica.eu

➤ **Gmina Samborzec**



**Urząd Gminy
w Samborcu**

Samborzec 43, 27-650 Samborzec
Tel: 15 831 44 43
Fax: 15 831 44 43 wew. 20
NIP: 864-108-34-55

e-mail: sekretariat@samborzec.pl || ePUAP: /8530fnabpw/SkrytkaESP || e-Doręczenia: AE:PL-55786-84301-GFISC-25

Samborzec 2026-03-09

RG-IV.042.4.2025

TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa

W odpowiedzi na pismo TPF/2026/373/TP/0075 informujemy, że przedmiotowe materiały informacyjne zostały dostarczone do Urzędu Gminy Samborzec.

Informacja została zamieszczona na stronie internetowej Gminy Samborzec oraz na oficjalnym koncie Gminy w serwisie Facebook. Ponadto plakaty informujące o spotkaniu informacyjnym, a także o możliwości zapoznania się z projektowanymi rozwiązaniami, zostały wywieszone na tablicach ogłoszeń w budynku Urzędu Gminy Samborzec, a także na tablicach ogłoszeń w miejscowościach na terenie gminy.

Z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanych rozwiązań zainteresowani mieszkańcy mogli zapoznać się w budynku Urzędu Gminy Samborzec w terminie od 28.01.2026 r. do 11.02.2026 r. Z możliwości tej skorzystała jedna osoba, która jednak nie wypełniła udostępnionego formularza dotyczącego zgłaszania uwag, wniosków lub zastrzeżeń.

Z up. Wójta
Krzysztof Szcwiliński
Kierownik Referatu
Rozwoju Gospodarczego

Otrzymują:

1. Adresat

2. a/a

Pismo sporządził:
Filip Kiliański
tel.: 15 831 44 43 wew. 83

Rys. 2.45. Potwierdzenie przeprowadzenia działań informacyjnych w gminie Samborzec

**BURMISTRZ MIASTA I GMINY NOWA DĘBA**

ul. Rzeszowska 3, 39-460 Nowa Dęba
tel.: (+48) 15 8462671, fax (+48) 15 8465137, e-mail: gmina@nowadeba.pl

SK.7021.2.88.2025

Nowa Dęba, 16 lutego 2026 r.

Pan Adrian Chojnowski
TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02-676 Warszawa
t.polanski@tpf.com.pl
a.chojnowski@tpf.com.pl

W nawiązaniu do pisma z dnia 13.01.2026 r. znak: L.dz.: TPF/2026/373/TP/2026, potwierdzam otrzymanie materiałów informacyjnych dotyczących spotkania informacyjnego z mieszkańcami gminy Nowa Dęba mającego na celu zaprezentowanie wariantów nowego przebiegu drogi krajowej nr 9, które odbyło się 12.02.2026 r w Centrum Kultury Lasowiackiej w Cyganach.

Plakaty informacyjne zostały rozwieszone na tablicach ogłoszeniowych na terenie sołectwa Jadachy, Cygany i Chmielów oraz na tablicy informacyjnej w Urzędzie Miasta i Gminy Nowa Dęba. Informacja o spotkaniu była również zamieszczona na stronie internetowej UMiG Nowa Dęba oraz portalach społecznościowych.

W załączeniu przesyłam skan plakatu z adnotacją o terminie wywieszenia na tablicy UMiG oraz dokumentację fotograficzną.

Z poważaniem**Z up. Burmistrza***mgr Mieczysław Nalepa*
Kierownik ReferatuOtrzymują :

1 x Adresat+ załączniki

1 x A/a.

Przygotowała: Alicja Rydzik, tel. w. 203

Rys. 2.46. Potwierdzenie przeprowadzenia działań informacyjnych w gminie Nowa Dęba

➤ **Gmina Baranów Sandomierski**



GMINA BARANÓW SANDOMIERSKI

ul. Gen. L. Okulickiego 1, 39-450 Baranów Sandomierski
tel. +48 15 811 85 81, +48 15 811 85 85, +48 15 811 85 82
www.baranowsandomierski.pl e-mail: urząd@baranowsandomierski.pl

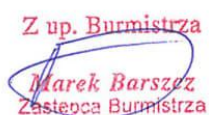
PI.III.1610.9.2026

Baranów Sandomierski, dnia 17.02.2026 r.

TPF Sp. z o.o.
ul. Postępu 14B
02 – 676 Warszawa

W odpowiedzi na Państwa pismo nr L.dz.: TPF/2026/373/TP/0078 z dnia 13.02.2026 r. w sprawie potwierdzenia udostępnienia do wglądu dokumentacji dotyczącej zadania pn. „**Budowa nowego przebiegu DK9 klasy GP na odcinku od obwodnicy Nowej Dęby do drogi ekspresowej S74 w województwie podkarpackim**” w ramach akcji informacyjnej, uprzejmie informuję, że w dniu 16.01.2026 r. do tut. Urzędu zostały dostarczone materiały informacyjne dot. w/w zadania i były cały czas tj. od otrzymania do dnia spotkania w przedmiotowej sprawie tj. do dnia 12.02.2026 r. udostępnione zainteresowanym tą sprawą, mieszkańcom Gminy.

Z poważaniem

Z up. Burmistrza

Marek Barszcz
Zastępca Burmistrza

Otrzymują:
1 x adresat
1 x a/a

Opracował:
Janusz Magda tel. 015 8118581 wew. 121

Rys. 2.47. Potwierdzenie przeprowadzenia działań informacyjnych w gminie Baranów Sandomierski

3. Zgłoszone opinie, wnioski i zastrzeżenia

W czasie trwania akcji informacyjnej mieszkańcy obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie rozpatrywanych wariantów przebiegu nowego odcinka drogi krajowej nr 9 licznie wypowiedzieli się na temat planowanej inwestycji. Uwagi składano za pośrednictwem poczty elektronicznej, poczty tradycyjnej jak również bezpośrednio podczas spotkań informacyjnych. W zdecydowanej większości wykorzystane zostały przygotowane druki formularza opinii, ale część postulatów zgłoszono także w innej formie, między innymi petycji podpisanych przez wiele osób. Dokonano podsumowania zgłoszonych postulatów, przedstawiając streszczenia otrzymanych dokumentów wraz z odniesieniem się Projektanta do poszczególnych kwestii.

3.1. Stanowiska instytucji rządowych i samorządowych

Lp.	Instytucja	Streszczenie stanowiska	Stanowisko projektanta
0146	Urząd Gminy Łonów	Wójt gminy Łonów kwestionuje zasadność realizacji wariantów S1, S2, S3 oraz S4. Swoje stanowisko uzasadnia przede wszystkim występowaniem na planowanych trasach skomplikowanych uwarunkowań geotechnicznych i geologicznych związanych z bliskością poeksploatacyjnego wyrobiska dawnej kopalni siarki „Piaseczno”. Zwrócono uwagę, że tamtejsze grunty charakteryzują się obniżoną wytrzymałością i są wysoce podatne na deformacje oraz utratę stateczności, co w połączeniu z drganiem wywołanymi budową i późniejszą eksploatacją drogi stwarza realne zagrożenie powtórzenia się historycznych osuwisk. Wśród dodatkowych argumentów przeciwko tym wariantom wymieniono szereg negatywnych skutków społecznych i gospodarczych, takich jak podział nieruchomości, sadów i gospodarstw rolnych, wyłączenie gruntów z produkcji rolniczej, utrudnienia komunikacyjne, pogorszenie jakości powietrza, przekroczenie norm hałasu oraz negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców i funkcjonowanie lokalnych przedsiębiorstw. Jako rozwiązanie rekomendowane wskazano realizację połączenia projektowanej drogi ekspresowej S74 z obwodnicą Nowej Dęby poprzez rozbudowę jednego z dwóch projektowanych węzłów w ramach inwestycji S74: Węzła Tarnobrzeg lub Węzła Gorzyce. Poparcie dla tej alternatywy uargumentowano tym, że pozwoli ona na osiągnięcie celów komunikacyjnych inwestycji przy jednoczesnym zminimalizowaniu ryzyka środowiskowego i społecznego oraz znacznym ograniczeniu ingerencji w tereny zagrożone geotechnicznie.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
1792	Urząd Miasta i Gminy Baranów Sandomierski	Burmistrz miasta i gminy Baranów Sandomierski przekazał, że wariant S3 przebiegający przez teren sołectwa Siedleszczany jest nieakceptowalny.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe. Wniosek o odrzucenie wariantu na podstawie innej niż w drodze analizy wielokryterialnej nie może zostać zrealizowany.
1793	Urząd Miasta i Gminy Baranów Sandomierski	W odpowiedzi na wniosek o wskazanie istotnych uwarunkowań mogących mieć wpływ na projektowane warianty DK9 przekazano, że rozpatrywany teren objęty jest częściowo miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z opracowywanym nowym MPZP i Planem Ogólnym część terenów objętych opracowaniem przeznaczonych jest pod zabudowę.	Projektant przeanalizował przekazane informacje zawarte w obowiązujących i projektowanych dokumentach planistycznych na terenie gminy Baranów Sandomierski. Przekazane dane zostaną uwzględnione w dalszych analizach projektowych.
1794	Urząd Miasta i Gminy Koprzywnica	W odpowiedzi na wniosek o wskazanie istotnych uwarunkowań mogących mieć wpływ na projektowane warianty DK9 przekazano, że w pobliżu inwestycji planowana jest obwodnica Koprzywnicy w ciągu DK79.	Nie wskazano istotnych, nieznanych wcześniej Wykonawcy uwarunkowań mogących wpływać na przebieg projektowanej trasy.
1795	Urząd Miasta Tarnobrzega	W odpowiedzi na wniosek o wskazanie istotnych uwarunkowań mogących mieć wpływ na projektowane warianty DK9 przekazano informacje o miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego obowiązujących i planowanych na terenach objętych opracowaniem. Przekazano również informacje o planowanych w tym rejonie	Projektant przeanalizował dane zawarte w przekazanych dokumentach. Przekazane informacje zostaną uwzględnione w dalszych analizach projektowych.

Lp.	Instytucja	Streszczenie stanowiska	Stanowisko projektanta
		inwestycjach i przekazano gminną ewidencję zabytków. Wskazano na szereg uwarunkowań środowiskowych, inwestycyjnych, komunikacyjnych społecznych i infrastrukturalnych.	
1796	Urząd Gminy Samborzec	W odpowiedzi na wniosek o wskazanie istotnych uwarunkowań mogących mieć wpływ na projektowane warianty DK9 przekazano informacje o potencjalnych konfliktach wariantów z węzła Samborzec z projektowanym zagospodarowaniem terenu, istniejącą zabudową, ujęciami wody, glebami wysokich klas bonitacyjnych. Jako najkorzystniejszy z wariantów z węzła Samborzec wskazano wariant S1.	Wskazane uwarunkowania planistyczne, społeczne i środowiskowe zostaną uwzględnione w analizach projektowych. Dokonano korekty przebiegu wariantu S1 polegającej na odsunięciu go od istniejących ujęć wód podziemnych.
1797	Urząd Gminy Gorzyce	W odpowiedzi na wniosek o wskazanie istotnych uwarunkowań mogących mieć wpływ na projektowane warianty DK9 przekazano informacje o zawartym w Planie Ogólnym przeznaczeniu na cele przemysłowe działek w rejonie planowanego węzła Gorzyce na trasie S74. Jako wariant preferowany wskazano G1	Projektant przeanalizował przekazane informacje zawarte w obowiązujących i projektowanych dokumentach planistycznych na terenie gminy Gorzyce. Przekazane dane zostaną uwzględnione w analizach projektowych.
1798	Urząd Gminy Grębów	W odpowiedzi na wniosek o wskazanie istotnych uwarunkowań mogących mieć wpływ na projektowane warianty DK9 przekazano informacje o kolizji poszczególnych wariantów z planowanymi inwestycjami, zabudową, terenami cennymi przyrodniczo i złożami siarki.	Nie wskazano istotnych, nieznanymi wcześniej Wykonawcy uwarunkowań mogących wpływać na przebieg projektowanej trasy.
1799	Urząd Miasta i Gminy Nowa Dęba	Burmistrz udziela pozytywnej rekomendacji dla nowego przebiegu drogi krajowej nr 9 przez teren gminy Nowa Dęba przedstawionego na załączonym rysunku. Wariant ten przebiega od wpięcia obwodnicy Nowej Dęby do „starej” DK 9 w Jadachach, po północno-zachodniej stronie Trześniówki oraz osadnika poflotacyjnego. Uzasadniając poparcie dla tego rozwiązania, podkreśla, że wariant ten w najmniejszym stopniu ingeruje w zabudowę mieszkaniową, nie wymaga wyburzeń domów ani budynków gospodarczych, a dzięki przebiegowi z dala od skupisk ludzkich ogranicza oddziaływanie hałasu na mieszkańców. Wskazuje również, że nie ingeruje znacząco w środowisko i nie przebiega w terenach ujęć wody ani kopalni. Zwraca uwagę na korzyści wynikające z proponowanego węzła w okolicy osadnika, który ma usprawnić komunikację dla Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i odciążać drogi lokalne z ruchu ciężkiego. Jednocześnie składa stanowczy sprzeciw wobec wszystkich przedstawionych podczas akcji informacyjnej T, G i S, argumencie, że ich realizacja zakłada poprowadzenie trasy w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy co skutkowałoby koniecznością wyburzeń, obniżeniem jakości życia oraz utratą integralności terytorialnej sołectw. W stanowisku podniesiono kwestię zagrożeń dla rolnictwa i środowiska, w tym ryzyko zanieczyszczenia ujęć wody i podziału gospodarstw rolnych, a także brak akceptacji społecznej dla tych propozycji. Dodatkowym argumentem przeciwko zaprezentowanym wariantom jest przewidywany gwałtowny spadek wartości nieruchomości oraz zablokowanie możliwości rozwoju budownictwa mieszkaniowego i lokalnej przedsiębiorczości, co w konsekwencji doprowadziłoby do spadku poziomu życia mieszkańców.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4 i T5.
1800	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Rzeszowie	Organ podkreślił, że obecnym etapie nie posiada wszystkich niezbędnych informacji, by wskazać wariant najkorzystniejszy pod kątem uwarunkowań przyrodniczych. Podkreślono, że warianty G1, G2, G3, T1 i T2 nie są kompatybilne z zadanym z procedowanych obecnie wariantów na sąsiednim odcinku (obwodnica nowej Dęby), a dodatkowo silnie ingerują w zasoby przyrodnicze, takie jak korytarze ekologiczne, kompleksy leśne, obszary specjalnej ochrony ptaków i zespół przyrodniczo-krajobrazowy. Wskazano na zalety wariantu T3 jako omijającego w znacznym stopniu kompleksy leśne i mniej ingerującego w obszary objęte ochroną. Zasugerowano jego modyfikację poprzez wykorzystanie fragmentów korytarza T1 i T2, która pozwoliłaby ominąć zespół przyrodniczo-	Uwzględniając m.in. stanowisko RDOŚ w Rzeszowie, w wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej opracowany został dodatkowy wariant – T4. Na początkowym odcinku całkowicie uwzględnione zostały propozycje RDOŚ modyfikacji wariantu T3, polegające na wykorzystaniu na początkowym odcinku korytarza z wariantu T2, następnie przejściu w ślad T1. W rejonie osadnika wariant ten nie łączy się z wariantem T3, lecz biegnie po zachodniej stronie osadnika i dalej wzdłuż rzeki Trześniówki. Przebieg ten spotkał się z bardzo dużym poparciem lokalnej społeczności, całkowicie omija obszar Natura 2000, nie koliduje z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym Lasy Zwierzyniec i Jasień, a dodatkowo jest kompatybilny z procedowanymi wariantami sąsiedniej inwestycji. Dodatkowo należy wyjaśnić, że konstrukcja funkcjonującego obecnie mostu na Wiśle w ciągu DK9 nie pozwala na jego dostosowanie do przeprowadzenia drogi dwujezdniowej. W przypadku wariantów mających początek na węźle Samborzec niezbędne jest wybudowanie nowej przeprawy, co skutkować będzie znaczącą ingerencją w cenny środowiskowo obszar doliny Wisły.

Lp.	Instytucja	Streszczenie stanowiska	Stanowisko projektanta
		krajobrazowy i ograniczyłaby ingerencję w obszar Natura 2000. W zakresie wariantów S1, S2, S3 i S4 wskazano na ich kolizję z głównym korytarzem ekologicznym specjalnym obszarem ochrony siedlisk w dolinie Wisły, gdzie znajdują się siedliska licznych gatunków chronionych. Z wariantów prowadzących z węzła Samborzec jako najmniej wpływający na elementy środowiska przyrodniczego wskazano wariant S4 biegnący po stronie podkarpackiej w śladzie istniejącej DK9. Zwrócono jednak uwagę, by zminimalizować niekorzystne oddziaływanie należałoby wykorzystać istniejącą przeprawę mostową.	
1800	GDDKiA Departament Strategii i Studiów	Podczas spotkania roboczego w dniu 20.02.2026 r., w którym uczestniczyli przedstawiciele Wykonawcy oraz Zamawiającego zarówno z oddziałów w Rzeszowie i Kielcach, jak i z Departamentu Strategii i Studiów podjęto ustalenie, że powinien powstać wariant, który wykorzystywałby korytarz rekomendowanego wariantu oczekującej na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obwodnicy Koprzywnicy w ciągu drogi krajowej nr 79.	Postulat został uwzględniony poprzez modyfikację fragmentu trasy w wariantcie S4 na odcinku od skrzyżowania z istniejącą DK79 do rejonu zbiornika Piaseczno. Z uwagi na fakt, iż projektowana obwodnica Koprzywnicy jest drogą o innym charakterze, posiadającą jedną jezdnię i znacznie gorsze parametry geometrii poziomej nie było możliwości przeprowadzenia wariantu T4 dokładnie w jej śladzie. Zrobiono to w sposób możliwie zbliżony, zachowując jednak parametry trasy przewidziane na całym odcinku, bez lokalnych ograniczeń na wysokości Koprzywnicy. Dodatkowo pozostawiono założenie, że projektowana droga musi stanowić jednocześnie obwodnicę miejscowości Szewce, co determinuje jej kształt na pierwszych trzech kilometrach, z uwagi na zwartą zabudowę tej wsi, która uniemożliwia rozbudowę drogi.

3.2. Wnioski, uwagi i zastrzeżenia zgłoszone na formularzu opinii

Wpłynęło łącznie 1781 opinii zgłoszonych na udostępnionym formularzu. Wśród nich znalazło się 130 głosów indywidualnych oraz 1651 formularzy o jednakowej treści opracowanej w ramach zorganizowanej akcji przez mieszkańców gminy Nowa Dęba. W przypadku 4 formularzy nie zawarto podpisu pod klauzulą zezwalającą na publikację danych wnioskującego w Raporcie z akcji informacyjnej, wobec czego przedstawiono jedynie streszczenie treści wniosku, niepozwalające na identyfikację wnioskodawcy i stanowisko projektanta. Zestawienie otrzymanych opinii zgłoszonych na udostępnionym formularzu zawarto w tab. 3.1.

Tab. 3.1. Zestawienie opinii zgłoszonych na udostępnionym formularzu

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0001	Renata Matusiak	3168 w obrębie Mokrzeszów	Autorka zgłasza sprzeciw wobec planowanej budowy drogi w wariantcie T1. Swoje stanowisko uzasadnia faktem, iż trasa ta przebiegałaby w bliskiej odległości od jej działki przeznaczonej pod zabudowę jednorodzinna, co znacząco pogorszyłoby warunki życia i zniweczyło plany zamieszkania w spokojnym otoczeniu. Wśród głównych argumentów autorka wymienia negatywny wpływ na zdrowie i komfort życia z powodu przewidywanego hałasu komunikacyjnego, drgań i zanieczyszczeń powietrza. Zaznacza również, że inwestycja w tej lokalizacji zaszkodzi intensywnie użytkowanemu rolniczo glebom wysokiej klasy, doprowadzi do nieodwracalnej utraty walorów mieszkaniowych i rekreacyjnych okolicy, wpłynie negatywnie na środowisko naturalne oraz spowoduje obniżenie wartości rynkowej okolicznych nieruchomości.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp.
0002	Zygmunt Matusiak	2570/2 w obrębie Mokrzeszów	Jak w pozycji 1.	Jak w pozycji 1.
0003	Rafał Kaczmarski	2621/2 w obrębie Stale	Autor wyraża stanowczy protest przeciwko planowanej budowie drogi przebiegającej przez teren wsi Stale. Swoją decyzję argumentuje faktem, że inwestycja ta generuje uciążliwy hałas przekraczający normy, drgania oraz znaczne zanieczyszczenie powietrza spalinami i pyłami, co stanowi realne zagrożenie dla	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec prowadzenia trasy przez miejscowość Stale oraz wskazane argumenty dotyczące hałasu, drgań, zanieczyszczeń powietrza, wpływu na zdrowie mieszkańców, wartości nieruchomości, podziału gospodarstw oraz oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Głos mieszkańców oraz samorządów został uwzględniony na etapie kształtowania układu wariantowego poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			zdrowia mieszkańców. Wskazuje na ryzyko wystąpienia chorób nowotworowych oraz schorzeń układu oddechowego i sercowo-naczyniowego wywołanych emisją substancji rakotwórczych. Ponadto autor podnosi kwestię naruszenia interesu prawnego i strat majątkowych wynikających z drastycznego spadku wartości nieruchomości, obniżenia atrakcyjności działek budowlanych, ograniczenia sposobu korzystania z gruntów oraz podziału gospodarstw. Zwraca również uwagę na nieodwracalne szkody przyrodnicze, w tym wycinkę drzew i niszczenie siedlisk zwierząt na obszarach Natura 2000. Opiniujący podkreśla, że nie sprzeciwia się rozwojowi infrastruktury, lecz nie zgadza się, by odbywało się to kosztem zdrowia, bezpieczeństwa i dorobku życia mieszkańców. W związku z powyższym autor wnioskuję budowę trasy w wariantie omijającym wieś.	wariantów zgłaszanych przez społeczności lokalne. Wniosek dotyczący przebiegu omijającego wieś został uwzględniony przez wprowadzenie do analizy wariantu T6. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą kryteria społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Na obecnym etapie nie przesądza się wyboru wariantu realizacyjnego, ponieważ celem prac jest wskazanie rozwiązań najkorzystniejszych do dalszych, pogłębionych analiz. Odnosząc się do hałasu, emisji zanieczyszczeń oraz wskazywanego ryzyka chorób układu oddechowego, sercowo-naczyniowego i nowotworowych, Projektant wskazuje, że oddziaływanie inwestycji na zdrowie i jakość życia mieszkańców będzie analizowane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do dalszych prac. Raport będzie obejmował m.in. prognozę hałasu i jakości powietrza oraz określenie koniecznych środków minimalizujących. W zakresie drgań należy wskazać, że ich potencjalny wpływ na zabudowę wymaga odniesienia do szczegółowych parametrów technicznych trasy, rodzaju rozwiązań konstrukcyjnych oraz odległości od budynków. Zagadnienie to będzie możliwe do doprecyzowania na dalszym etapie projektowania, po wyborze wariantów przeznaczonych do pogłębionych analiz. Odnosząc się do spadku wartości nieruchomości, ograniczenia sposobu korzystania z gruntów oraz podziału gospodarstw, Projektant wskazuje, że przy inwestycji drogowej prowadzonej w nowym śladzie nie można całkowicie wykluczyć ingerencji w nieruchomości prywatne i grunty rolne. Zakres ewentualnego zajęcia nieruchomości oraz kwestie odszkodowawcze będą określane na dalszych etapach, w trybach przewidzianych dla przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Jednocześnie w ramach rozwiązań projektowych analizowana będzie potrzeba zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów pozostających poza pasem drogowym. W zakresie wycinki drzew, siedlisk zwierząt i obszarów Natura 2000 Projektant wskazuje, że oddziaływanie na środowisko przyrodnicze stanowi jedno z kryteriów oceny wariantów i będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Celem tych analiz będzie identyfikacja kolizji oraz określenie możliwych działań ograniczających negatywne oddziaływanie inwestycji.
0004	Kamil Świniarski	-	Autor prosi o uwzględnienie w dalszych etapach prac projektowych dwóch wariantów dodatkowych wariantów, które oznaczył jako T5-SSE oraz T6 i załączył do wniosku w postaci mapy wraz z opisem. Autor wspomnianych wariantów wyraża zgodę na ich modyfikację do celów projektowych oraz optymalizację zaproponowanych rozwiązań, przy jednoczesnym zachowaniu pierwotnej koncepcji korytarza drogi.	Wniosek został uwzględniony w części dotyczącej propozycji oznaczonej przez autora jako T6 przez wprowadzenie do opracowania nowego wariantu T4. Nie uwzględniono wniosku w zakresie propozycji wariantu oznaczonego jako T5-SSE. Wariant ten na odcinku od osadnika w Cyganach do połączenia z DK9 ma szereg luków poziomych o małych promieniach, niemożliwych do zastosowania na drodze klasy GP. Dodatkowo wiązałby się z koniecznością wielokrotnego przekraczania linii kolejowych i znaczącym wydłużeniem całej trasy.
0005	Autor nie wyraził zgody na publikację danych	-	Autor wyraża sprzeciw wobec planowanej inwestycji przez wieś Kępa Nagnajewska, Chodków Stary, Chodków Nowy, Przewłoka argumentując, że spowoduje spadek dochodów oraz ogromne utrudnienia w prowadzeniu gospodarstwa. W opinii wskazano na negatywny wpływ trasy na środowisko naturalne, w szczególności na obszary chronione w ramach programu Natura 2000. Zwrócono również uwagę na obawy dotyczące stabilności gruntów oraz uwarunkowań wodnych, a także na wysoką klasę gruntów.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów kierowanych do dalszego etapu prac zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, uwzględniającą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W analizie tej uwzględniane są m.in. przejścia przez obszary o niekorzystnych warunkach gruntowo-wodnych, w tym tereny zagrożone osuwiskami, a także kolizje z gruntami wysokich klas bonitacyjnych. Odnosząc się do wskazanego spadku dochodów oraz utrudnień w prowadzeniu gospodarstwa, Projektant wskazuje, że wpływ przebiegu drogi na grunty użytkowane rolniczo, ciągłość gospodarstw oraz możliwość ich dalszej obsługi stanowi istotny element oceny społeczno-gospodarczej wariantów. Na obecnym etapie wariantowym nie jest możliwe przesądzenie pełnego zakresu tych skutków dla poszczególnych gospodarstw, natomiast kwestie te powinny być uwzględniane przy dalszym doprecyzowaniu przebiegu trasy i rozwiązań obsługujących tereny przyległe. W zakresie obszarów Natura 2000 Projektant wskazuje, że oddziaływanie na formy ochrony przyrody będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w tym analiz wykonywanych dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu STES oraz, w wymaganym zakresie, w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Odnosząc się do stabilności gruntów oraz uwarunkowań wodnych, Projektant wskazuje, że zagadnienia te są właściwe dla dalszych analiz geologicznych, geotechnicznych i hydrologicznych. Na obecnym etapie są one uwzględniane porównawczo jako element oceny wariantów,

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				natomiast szczegółowe rozwiązania techniczne będą możliwe do określenia po uszczegółowieniu przebiegu i parametrów inwestycji.
0006	Ewa Skoczylas-Kośla	obręb Dzików	Autorka wskazuje wariant T2 jako najbardziej korzystny dla miasta Tarnobrzeg. Swoją opinię argumentuje tym, że trasa ta przebiega w pobliżu terenów inwestycyjnych wyznaczonych przez miasto, co w przyszłości może sprzyjać tworzeniu nowych miejsc pracy. Ponadto zlokalizowanie węzła DK9/obwodnica w bliskim sąsiedztwie torów kolejowych stwarza lepszą możliwość przedłużenia obwodnicy Tarnobrzega w stronę Sandomierza. Dodatkowo wariant T2 nie ingeruje w największy park w mieście – las Zwierzyniec.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.
0007	Łukasz Kośla	obręb Zakrzów	Autor wskazuje wariant T2 jako najbardziej korzystny dla miasta Tarnobrzeg. Swoje stanowisko uzasadnia tym, że trasa ta, zaczynając się na rondzie przyszłego węzła drogi S74 przebiegałaby obok kluczowych terenów inwestycyjnych, co może przyczynić się do zwiększenia liczby miejsc pracy i poprawy sytuacji ekonomicznej miasta oraz jego mieszkańców. Istotnym atutem wariantu T2 jest według opiniującego lokalizacja węzła DK9 z obwodnicą miasta w pobliżu torów kolejowych, co daje realną szansę na przyszłe przedłużenie obwodnicy w stronę Sandomierza. Taka koncepcja pozwoliłaby na stworzenie wydajnych korytarzy transportowych w regionie. Dodatkowo autor podkreśla, że wariant T2, w przeciwieństwie do innych propozycji z grupy „T”, przebiega śladem obecnej obwodnicy Tarnobrzega i omija las Zwierzyniec, który jest największą zieloną ostoją miasta oraz cennym siedliskiem ptaków. W kwestii dalszego przebiegu trasy poza granicami miasta, opiniujący sugeruje poprowadzenie drogi przez lasy między miejscowościami Stale i Żupawa-Orliska, a następnie (w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 871) wykorzystanie śladu drogi powiatowej Stale – Nowa Dęba i połączenie z wariantem G2.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Propozycja dalszego przebiegu wariantu T2 w śladzie drogi powiatowej Stale – Nowa Dęba, nie została uwzględniona, ze względu na występującą wzdłuż drogi, po obu jej stronach zabudowę.
0008	Anna Karbowniczak	277 w obrębie 0016	Autorka stwierdza, że realizacja obwodnicy w przedstawionym przebiegu spowoduje nieodwracalne straty dla rolników i mieszkańców. Przecięcie pól na połowę czyni dalszą uprawę nieopłacalną.	Projektant wskazuje, że przy inwestycji drogowej prowadzonej w nowym śladzie nie można całkowicie wyeliminować ingerencji w grunty prywatne oraz tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń przy kształtowaniu wariantów jest jednak ograniczanie ingerencji w tereny zabudowane oraz minimalizowanie negatywnych skutków społecznych i gospodarczych w zakresie możliwym do pogodzenia z wymaganiami technicznymi drogi. Odnosząc się do wskazanych strat dla rolników, przecięcia pól oraz ryzyka nieopłacalności dalszej uprawy, Projektant wyjaśnia, że wpływ inwestycji na strukturę gospodarstw, dostęp do pól oraz możliwość dalszego racjonalnego użytkowania gruntów będzie podlegał analizie na dalszych etapach prac projektowych. W przypadku wyboru wariantu do dalszych prac konieczne będzie także kształtowanie układu dróg dodatkowych i obsługi komunikacyjnej w sposób ograniczający skutki podziału nieruchomości. Kwestie nabywania nieruchomości, odszkodowań oraz skutków majątkowych związanych z zajęciem gruntów będą rozstrzygane na dalszych etapach, w trybie przewidzianym przepisami dotyczącymi przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Na obecnym etapie zasadnicze znaczenie ma porównanie wariantów i wskazanie tych rozwiązań, które w możliwie najmniejszym stopniu powodują
0009	Dominik Potok	-	Autor proponuje wariant autorski, uzasadniając, że powstał jako odpowiedź na szeroki odzew społeczny. Propozycja ta opiera się na trzech kluczowych aspektach: interesie miasta Tarnobrzeg (skupionym na wpięciu w przebieg przyszłej drogi ekspresowej S74), potrzebie skomunikowania zaniedbanej strefy ekonomicznej Jeziorko oraz ochronie interesów mieszkańców, których nieruchomości mogłyby zostać zajęte pod budowę lub znaleźć się w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Głównym celem autora jest wypracowanie optymalnego przebiegu drogi przy maksymalnej dbałości o naturę, dobrostan lokalnej społeczności oraz interesy samorządów. Autor deklaruje pełne zrozumienie dla konieczności dostosowania	Wniosek został uwzględniony przez wprowadzenie do analizy wariantu T6.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			finalnego rozwiązania do uwarunkowań technicznych, takich jak nośność gruntu czy możliwości finansowe inwestycji. Autor podkreśla, że chce wesprzeć proces projektowy od strony społecznej, aby wypracowany przebieg realizował pokładane w nim nadzieje przy jednoczesnym poszanowaniu obaw mieszkańców.	
0010	Dariusz Kołodziej	2589 w obrębie Stale	Autor wyraża szereg krytycznych uwag i zastrzeżeń wobec planowanej budowy nowego przebiegu drogi krajowej nr 9. Argumentuje, że inwestycja ta doprowadzi do znaczącego pogorszenia jakości życia mieszkańców poprzez wzrost hałasu, drgań oraz zanieczyszczenia powietrza, co negatywnie odbije się na ich zdrowiu. Opiniujący wskazuje również na drastyczną ingerencję w tereny rolne i przyrodnicze, skutkującą trwałą degradacją środowiska, fragmentacją siedlisk zwierząt oraz spadkiem bioróżnorodności. Autor podkreśla, że realizacja drogi w proponowanym kształcie narusza interesy właścicieli gruntów, powodując spadek wartości ich nieruchomości, a także grozi fizycznym podziałem miejscowości, co utrudni lokalną komunikację oraz dostęp do pól uprawnych. W opinii podniesiono również kwestie bezpieczeństwa – wzmożony ruch tranzytowy, w tym pojazdów ciężarowych, zwiększy ryzyko wypadków, zagrażając zwłaszcza dzieciom i osobom starszym. Kolejnym istotnym problemem jest obawa o naruszenie lokalnych stosunków wodnych, co może prowadzić do podtopień zabudowań i gruntów rolnych. Autor zauważa, że przewidziane środki ochrony przed hałasem nie gwarantują pełnej skuteczności, a jednocześnie niszczą walory krajobrazowe terenu. Opiniujący uważa, że skala inwestycji jest nieproporcjonalna do lokalnych potrzeb, ponieważ służy głównie ruchowi tranzytowemu, przerzucając koszty społeczne i środowiskowe na mieszkańców gminy. Jako alternatywę proponuje modernizację istniejącej infrastruktury oraz lepsze wykorzystanie już funkcjonujących tras, co byłoby rozwiązaniem znacznie mniej uciążliwym społecznie.	Projektant przyjmuje do analizy zastrzeżenia dotyczące hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza, degradacji przyrodniczej, spadku wartości nieruchomości, podziału miejscowości, dostępności pól, bezpieczeństwa mieszkańców, stosunków wodnych oraz postulatów rozważenia modernizacji istniejącej infrastruktury. Zagadnienia te odnoszą się zarówno do oceny społecznej, środowiskowej, technicznej, jak i ekonomicznej wariantów, dlatego powinny zostać rozpatrzone w ramach dalszych prac nad przebiegiem inwestycji. Wybór wariantów kierowanych do kolejnego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony na podstawie analizy wielokryterialnej. Analiza ta obejmuje aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe, w tym wpływ na zabudowę, tereny rolne, środowisko przyrodnicze, układ komunikacyjny oraz bezpieczeństwo użytkowników. Na obecnym etapie nie przesądza się wyboru wariantu realizacyjnego. Odnosząc się do hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz wpływu na zdrowie mieszkańców, Projektant wskazuje, że zagadnienia te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w szczególności raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do dalszych prac. W raporcie analizowane będą prognozowane poziomy hałasu i emisji zanieczyszczeń oraz potrzeba zastosowania środków ograniczających oddziaływanie. Kwestia drgań będzie możliwa do doprecyzowania po uszczegółowieniu parametrów technicznych trasy oraz odległości od zabudowy. W zakresie degradacji środowiska, fragmentacji siedlisk i spadku bioróżnorodności Projektant wskazuje, że oddziaływanie na środowisko przyrodnicze jest jednym z elementów porównania wariantów i będzie przedmiotem dalszych analiz. Dotyczy to również identyfikacji kolizji z obszarami przyrodniczymi oraz określenia możliwych działań minimalizujących. Odnosząc się do podziału miejscowości, lokalnej komunikacji oraz dostępu do pól, Projektant informuje, że przy dalszym doprecyzowaniu rozwiązań projektowych analizowane będzie zachowanie ciągłości istniejących powiązań drogowych oraz zapewnienie obsługi nieruchomości. W ramach inwestycji przewiduje się stosowanie rozwiązań takich jak drogi dodatkowe, przejazdy bezkolizyjne lub skrzyżowania, odpowiednio do przyjętego wariantu i uwarunkowań lokalnych. W zakresie bezpieczeństwa mieszkańców, w tym dzieci i osób starszych, należy wskazać, że projektowana droga ma na celu przejęcie części ruchu z istniejącej sieci drogowej, jednak lokalne skutki ruchowe i dostępność komunikacyjna wymagają szczegółowego sprawdzenia na dalszym etapie. Kwestia ta powinna zostać uwzględniona w analizach rozwiązań układu drogowego.
0011	Michał Wolski Renata Wolska	2774/2 w obrębie Stale	W złożonym formularzu autorzy wyrażają stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy drogi w wariantach T2 oraz G3. Swoją decyzję argumentują faktem, że wymienione warianty przebiegają bezpośrednio przez ich nieruchomość, w odległości zaledwie kilku metrów od domu, w którym niedawno zamieszkali. Opiniujący podkreślają, że realizacja inwestycji w tym miejscu drastycznie ograniczy możliwość korzystania z działki oraz spowoduje znaczną utratę wartości rynkowej całej nieruchomości. Dodatkowo autorzy zwracają uwagę, że poprowadzenie drogi przez miejscowość Stale zniszczy jej charakter jako siedliska i doprowadzi do degradacji warunków życia mieszkańców.	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec wariantów T2 i G3 oraz wskazuje argumenty dotyczące przebiegu trasy przez nieruchomość, bardzo małej odległości od domu, ograniczenia możliwości korzystania z działki, spadku wartości nieruchomości oraz wpływu na charakter miejscowości Stale. Wybór wariantów kierowanych do dalszego etapu prac zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą kryteria społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W ramach tej analizy uwzględnia się relację przebiegu drogi względem zabudowy oraz skalę ingerencji w nieruchomość. Na obecnym etapie nie przesądza się wyboru wariantu realizacyjnego. Odnosząc się do lokalizacji trasy w bezpośrednim sąsiedztwie domu i ograniczenia korzystania z działki, Projektant wskazuje, że rzeczywisty zakres oddziaływania będzie możliwy do określenia po uszczegółowieniu przebiegu wariantu, orientacyjnych granic pasa drogowego oraz rozwiązań technicznych. Kwestie te powinny zostać uwzględnione w dalszych analizach społecznych i przestrzennych. W zakresie hałasu i pogorszenia warunków zamieszkania Projektant wskazuje, że oddziaływanie akustyczne oraz wpływ na jakość życia mieszkańców będą analizowane na dalszym etapie, w szczególności w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do pogłębionych prac.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				Odnosząc się do utraty wartości nieruchomości, Projektant wskazuje, że ewentualne skutki majątkowe, zakres zajęcia nieruchomości oraz kwestie odszkodowawcze będą rozstrzygane na dalszych etapach, w trybach przewidzianych dla przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Na etapie wariantowym zagadnienie to jest ujmowane jako element oceny społecznej i przestrzennej. W zakresie obawy o zniszczenie charakteru miejscowości jako siedliska, Projektant wskazuje, że wpływ wariantów na strukturę osadniczą, relacje z istniejącą zabudową i funkcjonowanie lokalnej społeczności powinien być uwzględniony przy porównaniu wariantów oraz przy dalszym doprecyzowaniu rozwiązań.
0012	Wiesław Wolski	obręb Stale	Autor wyraża stanowczy sprzeciw wobec budowy drogi w wariantach T2 i G3, które doprowadziłyby do przedzielenia Stalów na pół. Swoje stanowisko argumentuje faktem, że projektowana trasa przebiega zbyt blisko zabudowań, w tym domów, które powstały niedawno, a niektórym obiektom grozi wyburzenie. Opiniujący podkreśla, że inwestycja zniszczy dotychczasowy cichy i spokojny charakter okolicy oraz doprowadzi do fizycznego podziału społeczności, co wymusi na mieszkańcach pokonywanie wielu dodatkowych kilometrów w codziennych dojazdach do pracy, szkoły czy innych miejsc związanych z życiem społecznym. Kolejnym aspektem podniesionym w opinii jest poważne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców oraz stan środowiska naturalnego. Autor zwraca uwagę na emisję substancji rakotwórczych i toksycznych, takich jak spaliny samochodowe zawierające tlenki azotu i siarki, a także pyły zawieszone PM10 i PM2.5 pochodzące ze ścierania opon i asfaltu. Autor zaznacza, że długotrwała ekspozycja na te zanieczyszczenia prowadzi do chorób nowotworowych oraz schorzeń układu oddechowego i sercowo-naczyniowego, co stanowi szczególne niebezpieczeństwo dla dzieci oraz osób starszych. W podsumowaniu swojego stanowiska opiniujący wnioskuję o wybór wariantu społecznego, który omija miejscowość Stale	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec wariantów T2 i G3 oraz argumenty dotyczące przedzielenia miejscowości Stale, bliskości zabudowy, możliwych wyburzeń, utraty spokojnego charakteru okolicy, wydłużenia codziennych dojazdów, emisji zanieczyszczeń oraz wpływu na zdrowie dzieci i osób starszych. Głos społeczny został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantu T6, natomiast wybór konkretnego wariantu nie może zostać przesądzony na obecnym etapie. Wybór wariantów kierowanych do dalszego etapu zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta obejmuje aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe, w tym relację trasy względem zabudowy, możliwe wyburzenia, ciągłość układu komunikacyjnego oraz oddziaływania na mieszkańców. Odnosząc się do możliwego przedzielenia miejscowości i konieczności pokonywania dodatkowych odległości, Projektant wskazuje, że na dalszym etapie prac analizowana będzie ciągłość istniejących powiązań drogowych oraz obsługa komunikacyjna terenów po obu stronach projektowanej drogi. W zależności od wariantu przewiduje się możliwość zastosowania dróg dodatkowych, skrzyżowań lub przejazdów bezkolizyjnych, tak aby ograniczyć efekt bariery i zapewnić dostęp do podstawowych kierunków ruchu. W zakresie bliskości zabudowań i potencjalnych wyburzeń Projektant wskazuje, że szczegółowy zakres kolizji z zabudową będzie możliwy do określenia po doprecyzowaniu przebiegu wariantu i granic pasa drogowego. Kwestia liczby budynków w zasięgu oddziaływania oraz ewentualnych wyburzeń stanowi istotny element oceny społecznej wariantów. Odnosząc się do emisji spalin, tlenków azotu i siarki, pyłów zawieszonych oraz pyłów powstających w wyniku zużycia opon i nawierzchni, Projektant wskazuje, że zagadnienia jakości powietrza będą analizowane w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Raport obejmie ocenę prognozowanych oddziaływań oraz określenie rozwiązań ograniczających ich wpływ, o ile okażą się konieczne. W zakresie ryzyka zdrowotnego, w szczególności dla dzieci i osób starszych, Projektant wskazuje, że wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia mieszkańców będzie oceniany poprzez analizę hałasu, jakości powietrza oraz innych oddziaływań środowiskowych na dalszych etapach prac. Wniosek o wybór wariantu omijającego miejscowość został przyjęty jako głos społeczny do analizy wariantowej.
0013	Cecylia Pilch	2616 w obrębie Stale	Autorka wyraża stanowczy sprzeciw wobec budowy drogi w pobliżu jej zabudowań. Swoją decyzję argumentuje przede wszystkim tym, że realizacja inwestycji w takim kształcie doprowadzi do drastycznego spadku wartości jej nieruchomości. Zaznacza, że jest osobą starszą i potrzebuje pomocy osób trzecich, a inwestycja utrudni dostęp do posesji. Twierdzi, że budowa drogi spowoduje drgania budynku i przekroczy normy hałasu. Autorka kategorycznie protestuje przeciwko jakimkolwiek wariantom trasy przebiegającym przez Stale, deklarując, że z całą mocą popiera wariant „społeczny zielony”.	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec przebiegu drogi w pobliżu zabudowań oraz wskazane kwestie dotyczące spadku wartości nieruchomości, utrudnionego dostępu do posesji, potrzeby korzystania z pomocy osób trzecich, drgań budynku i hałasu. Wniosek o wybór konkretnego wariantu nie może zostać rozstrzygnięty na obecnym etapie, natomiast ze względu na głos społeczny do analizy włączony został wariant T6. Wybór wariantów kierowanych do dalszego etapu prac będzie prowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W ramach tej analizy uwzględnia się m.in. relację trasy względem zabudowy oraz wpływ przebiegu drogi na warunki zamieszkania. Odnosząc się do hałasu i jakości życia, Projektant wskazuje, że negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i komfort mieszkańców będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w szczególności raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W raporcie analizowane będą m.in. prognozowane poziomy hałasu oraz potrzeba zastosowania rozwiązań ograniczających oddziaływanie. W zakresie drgań budynku należy wskazać, że ich potencjalny wpływ będzie możliwy do oceny na dalszym etapie, po doprecyzowaniu przebiegu drogi, parametrów technicznych i odległości od obiektów

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				budowlanych. Zagadnienie to wymaga powiązania z konkretnym rozwiązaniem projektowym. Odnosząc się do dostępu do posesji, w tym z uwagi na potrzebę korzystania z pomocy osób trzecich, Projektant wskazuje, że przy dalszym projektowaniu analizowana będzie obsługa komunikacyjna nieruchomości. Założeniem rozwiązań drogowych jest utrzymanie dostępu do działek, które taki dostęp posiadają w stanie istniejącym, przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych. W zakresie spadku wartości nieruchomości Projektant wskazuje, że ewentualne skutki majątkowe i kwestie odszkodowawcze będą rozstrzygane w trybach właściwych dla dalszych etapów przygotowania i realizacji inwestycji drogowej. Na etapie wariantowym zagadnienie to jest ujmowane jako element oceny społecznej.
0014	Danuta Głaz	2612, 2593, 2592 w obrębie Stale	Autorka wnosi o odrzucenie wszystkich wariantów przebiegających przez teren zabudowany wsi Stale – T1, T2 i T3, udzielając poparcia dla wariantu „społecznego zielonego”. W treści uwag autorka argumentuje, że planowana inwestycja w proponowanym kształcie będzie generować ponadnormatywny hałas, emisję spalin oraz drgania budynków, co w istotny sposób pogorszy warunki życia mieszkańców oraz jakoć środowiska. Zwrócono uwagę, że przebieg drogi tranzytowej doprowadzi do silnej emisji zanieczyszczeń, w tym pyłów PM10 i PM2,5, benzopirenu, NO2, SO2 oraz szkodliwych cząstek pochodzących ze ścierania opon i nawierzchni asfaltowej. Według opinii długoterminowe działanie inwestycji stanowi realne zagrożenie dla zdrowia mieszkańców, w szczególności dzieci i osób starszych, zwiększając ryzyko wystąpienia chorób nowotworowych, astmy oraz schorzeń sercowo-naczyniowych, co bezpośrednio prowadzi do obniżenia jakości życia. Wskazano również, że budowa wiąże się z wycinką drzew i zagrożeniem dla siedlisk przyrodniczych, w tym tych objętych ochroną w ramach sieci Natura 2000 w rejonie Puszczy Sandomierskiej. Autorka zaznacza, że planowany przebieg drogi narusza interes prawny właścicieli nieruchomości, powodując spadek wartości gruntów, utratę atrakcyjności budowlanej, podział gospodarstw oraz znaczne utrudnienia w dojeździe i użytkowaniu. Podsumowuje, że inwestycja w tej formie stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców, ładu przestrzennego oraz spójności społecznej, co doprowadzi do trwałej degradacji przestrzeni wiejskiej.	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec wariantów przebiegających przez teren zabudowany miejscowości Stale oraz poparcie dla wariantu społecznego. Głos społeczny został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantu T6, natomiast wybór konkretnego wariantu nie może zostać przesądzony na obecnym etapie i będzie wynikiem analizy wielokryterialnej. Analiza wielokryterialna obejmuje aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W jej ramach uwzględnia się m.in. relację przebiegu drogi do zabudowy, wpływ na grunty, środowisko przyrodnicze, układ komunikacyjny i warunki życia mieszkańców. Odnosząc się do hałasu, spalin, drgań oraz wskazywanych zanieczyszczeń, w tym pyłów PM10 i PM2,5, benzopirenu, NO2, SO2 oraz cząstek pochodzących ze ścierania opon i nawierzchni, Projektant wskazuje, że zagadnienia jakości powietrza i oddziaływania akustycznego będą analizowane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do dalszych prac. Raport będzie obejmował ocenę prognozowanych oddziaływań oraz, w razie potrzeby, wskazanie środków minimalizujących. W zakresie wpływu na zdrowie, w tym obaw dotyczących chorób nowotworowych, astmy oraz schorzeń sercowo-naczyniowych, Projektant wskazuje, że ocena ta będzie wynikała z analiz oddziaływań środowiskowych, w szczególności hałasu i jakości powietrza. Kwestia szczególnej wrażliwości dzieci i osób starszych zostanie uwzględniona jako element społecznej oceny oddziaływania inwestycji. Odnosząc się do wycinki drzew, siedlisk przyrodniczych, obszarów Natura 2000 oraz Puszczy Sandomierskiej, Projektant wskazuje, że wpływ na środowisko przyrodnicze stanowi jedno z kryteriów porównania wariantów i będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Analizy te będą służyły identyfikacji kolizji oraz określeniu możliwych działań ograniczających negatywne oddziaływanie. W zakresie spadku wartości gruntów, utraty atrakcyjności budowlanej, podziału gospodarstw oraz utrudnień w dojeździe, Projektant wskazuje, że kwestie te będą uwzględniane przy ocenie społecznej i funkcjonalnej wariantów. Szczegółowe skutki majątkowe, zakres nabywania nieruchomości i ewentualne odszkodowania będą rozstrzygane w trybach właściwych dla dalszych etapów przygotowania inwestycji. Odnosząc się do bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i spójności społecznej, Projektant wskazuje, że przebieg drogi oraz rozwiązania towarzyszące będą analizowane również pod kątem ograniczenia efektu bariery, zachowania powiązań komunikacyjnych i minimalizacji negatywnego wpływu na strukturę miejscowości.
0015	Dariusz Buczek	2567/1 w obrębie Stale	Autor stanowczo protestuje przeciwko planowanej drodze w wariantach T1 i T2. Jednocześnie wnioskuję o przyjęcie wariantu „społecznego mustardowego”. W treści uwag autor argumentuje, że droga przebiegająca przez miejscowość Stale spowoduje podwyższenie hałasu i przekroczenie norm pyłów oraz spalin. Ponadto inwestycja doprowadzi do znacznych zniszczeń środowiska oraz siedlisk zwierzęcych i naruszy mir domowy. Zaznaczono również, że oddziaływanie szkodliwych czynników przyczyni się do powstawania chorób nowotworowych, a także schorzeń układu oddechowego i sercowo-naczyniowego, co w konsekwencji pogorszy jakość życia.	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec wariantów T1 i T2 oraz wniosek o przyjęcie wariantu społecznego mustardowego. Wniosek został uwzględniony poprzez wprowadzenie do analizy wariantu T4. Nie przesądza to jednak wyboru wariantu realizacyjnego, ponieważ wybór wariantów kierowanych do dalszego etapu będzie wynikiem analizy wielokryterialnej. Analiza wielokryterialna obejmuje aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W jej ramach uwzględnia się m.in. wpływ przebiegu drogi na zabudowę, warunki zamieszkania, środowisko przyrodnicze i możliwość ograniczenia konfliktów społecznych. Odnosząc się do hałasu, pyłów i spalin, Projektant wskazuje, że zagadnienia te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w szczególności raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do dalszych prac. Raport pozwoli ocenić prognozowane poziomy oddziaływań i potrzebę zastosowania środków ograniczających.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				W zakresie zdrowia, w tym wskazywanych obaw dotyczących chorób nowotworowych oraz schorzeń układu oddechowego i sercowo-naczyniowego, Projektant wskazuje, że ocena ta będzie prowadzona poprzez analizę hałasu i jakości powietrza oraz innych oddziaływań środowiskowych właściwych dla wybranych wariantów. Odnosząc się do zniszczenia środowiska i siedlisk zwierzyny, Projektant wskazuje, że oddziaływanie na środowisko przyrodnicze stanowi element oceny wariantowej i będzie przedmiotem dalszych analiz. Celem tych analiz będzie identyfikacja kolizji oraz określenie możliwych działań minimalizujących. W zakresie naruszenia miru domowego Projektant wskazuje, że obawa ta odnosi się do warunków zamieszkania i jakości życia mieszkańców. Zagadnienie to będzie uwzględnione w ocenie społecznej wariantów, w szczególności poprzez analizę relacji trasy względem zabudowy oraz przewidywanych oddziaływań akustycznych i środowiskowych.
0016	Paweł Chmielarz	2594/5, 2594/9 w obrębie Stale	Autor składa sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi przez miejscowość Stale. Argumentuje, że proponowana trasa w sposób rażący narusza interes prawny mieszkańców. Podkreśla, że budowa drogi w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej spowoduje stałą emisję hałasu i przekroczenie obowiązujących norm, co drastycznie obniży jakość życia. Ponadto zwraca uwagę na emisję spalin oraz zanieczyszczenie powietrza, stanowiące bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia ludzkiego. Wskazano także na niszczące działanie drgań generowanych przez ruch, które mogą prowadzić do uszkodzeń, w tym pęknięcia fundamentów i ścian pobliskich budynków. Zaznaczono również, że realizacja inwestycji doprowadzi do zniszczenia cennych siedlisk ekologicznych, w tym obszarów należących do sieci chronionej Natura 2000. Na koniec autor zauważa, że budowa drogi w tym kształcie spowoduje drastyczny spadek wartości okolicznych nieruchomości, gruntów i domów, czyniąc je niesprzedawalnymi.	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec przebiegu drogi przez miejscowość Stale oraz wskazane argumenty dotyczące hałasu, spalin, drgań, możliwych uszkodzeń budynków, oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz spadku wartości nieruchomości. Wniosek został uwzględniony poprzez wprowadzenie do analizy wariantu T6, przy czym wybór wariantu realizacyjnego zostanie rozstrzygnięty dopiero po przeprowadzeniu dalszych analiz. Wybór wariantów kierowanych do kolejnego etapu prac będzie oparty na analizie wielokryterialnej, obejmującej aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W analizie tej uwzględniane są m.in. relacje przebiegu drogi względem zabudowy oraz potencjalny wpływ na warunki zamieszkania. Odnosząc się do hałasu i spalin, Projektant wskazuje, że zagadnienia te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W raporcie określone zostaną prognozowane oddziaływania oraz ewentualna potrzeba zastosowania rozwiązań minimalizujących. W zakresie drgań i wskazywanego ryzyka pęknięcia fundamentów lub ścian, Projektant wskazuje, że ocena takiego oddziaływania wymaga odniesienia do szczegółowych parametrów technicznych drogi, rodzaju nawierzchni, rozwiązań konstrukcyjnych i odległości od budynków. Kwestia ta będzie możliwa do doprecyzowania na dalszym etapie projektowania. Odnosząc się do obszarów Natura 2000 i siedlisk ekologicznych, Projektant wskazuje, że oddziaływanie na środowisko przyrodnicze stanowi jedno z kryteriów oceny wariantów i będzie przedmiotem analiz środowiskowych w wymaganym zakresie. W zakresie spadku wartości nieruchomości, w tym obawy o utratę ich atrakcyjności rynkowej, Projektant wskazuje, że skutki majątkowe, zakres ewentualnego zajęcia nieruchomości oraz kwestie odszkodowawcze będą rozstrzygane na dalszych etapach, zgodnie z właściwymi procedurami dla inwestycji drogowych.
0017	Agnieszka Poniewierska	2594/17, 2594/18 w obrębie Stale- Siedlisko	Autorka stanowczo protestuje przeciwko planowanej budowie drogi w proponowanych wariantach, ze szczególnym uwzględnieniem wariantów T1, T2 i T3 oraz wnosi o odrzucenie wszystkich opcji przebiegających przez teren miejscowości. Jednocześnie popiera wariant G1 po odpowiedniej modyfikacji, polegającej na wyprostowaniu „wybrzuszenia”. W uzasadnieniu zaznaczono, że poprowadzenie drogi blisko zabudowań wygeneruje hałas przekraczający normy, emisję pyłów i spalin, zanieczyszczenie środowiska oraz drgania niszczące budynki. Ponadto autorka zwraca uwagę na poważne konsekwencje majątkowe: utratę wartości nieruchomości, spadek cen gruntów, ograniczenie możliwości korzystania z działek, podział gospodarstw oraz znaczne utrudnienia w dojeździe. Według opinii inwestycja w tej formie stanowi zagrożenie dla życia społecznego i środowiska naturalnego, doprowadzając do trwałej degradacji przestrzeni wiejskiej oraz nieuniknionych wyburzeń domów na nowo powstałych osiedlach. W uwagach wspomniano również z perspektywy osobistej, że po latach mieszkania w mieście autorka wybudował w	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			2012 roku dom na wsi ze względu na ciszę i bliskość przyrody, pragnąc, aby ten stan rzeczy nie uległ zniszczeniu.	nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9.
0018	Maria Saja	2594/14 w obrębie Stale	Autorka, będąca właścicielką i mieszkanką domu jednorodzinnego położonego w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, nie wyraża zgody na realizację budowy drogi szybkiego ruchu w zaproponowanym przebiegu. W treści uwag argumentuje, że w domu zamieszkują osoby starsze, dla których spokój, cisza oraz odpowiednie warunki środowiskowe mają kluczowe znaczenie dla zdrowia i codziennego funkcjonowania. Ekspozycja na hałas i spaliny komunikacyjne stanowi szczególne zagrożenie dla osób w podeszłym wieku, mogą prowadzić do zaburzeń snu, pogorszenia stanu zdrowia (w tym schorzeń układu krążenia i oddechowego), a także do przewlekłego stresu. Autorka zaznacza również, że inwestycja naruszy charakter zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i obniży wartość nieruchomości, która nierzadko stanowi dorobek życia jej mieszkańców. Dodatkowo podkreśla, że przedsięwzięcie negatywnie wpłynie na poczucie bezpieczeństwa, ograniczając możliwość bezpiecznego poruszania się oraz sprawny dojazd służb ratunkowych.	Projektant przyjmuje do analizy brak zgody na realizację drogi w zaproponowanym przebiegu oraz argumenty dotyczące szczególnej wrażliwości osób starszych na hałas i spaliny, potrzeby zachowania ciszy i spokoju, wpływu inwestycji na wartość nieruchomości, poczucie bezpieczeństwa oraz możliwość dojazdu służb ratunkowych. Postulat ominięcia miejscowości Stale został uwzględniony poprzez dodanie wariantu T6, który uzyskał liczne głosy poparcia. Nie przesądza to jednak wyboru wariantu realizacyjnego. Wybór wariantów do dalszego etapu prac będzie prowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W analizie tej uwzględnia się wpływ trasy na istniejącą zabudowę mieszkaniową oraz warunki życia mieszkańców. Odnosząc się do hałasu, spalin i wpływu na zdrowie osób starszych, Projektant wskazuje, że zagadnienia te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w szczególności raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W ramach tych analiz ocenione zostaną prognozowane poziomy hałas i zanieczyszczeń powietrza oraz możliwość zastosowania rozwiązań ograniczających oddziaływanie. W zakresie obniżenia wartości nieruchomości i naruszenia dorobku życia mieszkańców, Projektant wskazuje, że skutki majątkowe oraz kwestie ewentualnych odszkodowań będą rozstrzygane na dalszych etapach, zgodnie z procedurami właściwymi dla inwestycji drogowych. Na etapie wariantowym zagadnienia te stanowią element oceny społecznej. Odnosząc się do poczucia bezpieczeństwa, bezpiecznego poruszania się oraz dojazdu służb ratunkowych, Projektant wskazuje, że na dalszym etapie prac projektowych analizowana będzie obsługa komunikacyjna terenów przyległych, ciągłość lokalnych powiązań drogowych oraz zapewnienie dojazdu do nieruchomości. Rozwiązania układu drogowego powinny być kształtowane w sposób zapewniający funkcjonowanie lokalnej komunikacji i dostępność niezbędną dla użytkowników oraz służb..
0019	Danuta Burdzy Wojciech Burdzy	2615/1, 2615/2 w obrębie Stale	Autorzy wnoszą o odrzucenie wariantów T1, T2 oraz G3. Wnoszą natomiast o przyjęcie wariantu „społecznego zielonego”, ponieważ najmniej ingeruje on w otoczenie. Wskazują, że odsunięcie drogi od domostw jest korzystne zdrowotnie i zapobiegne degradacji środowiska. W treści uwag podkreślono, że poprowadzenie trasy w bliskiej odległości od zabudowań rażąco narusza interes prawny obywateli, oddziałuje bezpośrednio na ich bezpieczeństwo oraz ingeruje w konstytucyjne prawo do spokoju i prawo własności. Zaznaczono również, że inwestycja w odrzucanym kształcie doprowadzi do spadku wartości działek budowlanych oraz utrudni dojazd do posesji. Autorzy zwracają uwagę na negatywne skutki przedsięwzięcia w postaci uciążliwych drgań, wibracji oraz zanieczyszczenia środowiska. Ponadto wyrażają obawy o wzrost ryzyka wystąpienia chorób nowotworowych ze względu na emisję szkodliwych substancji. Stanowczo protestują przeciwko planowanej drodze, argumentując, że w bardzo bliskiej odległości od inwestycji mieszkają osoby chore i starsze.	Projektant przyjmuje do analizy wnioski o odrzucenie wariantów T1, T2 i G3 oraz poparcie dla wariantu społecznego zielonego. Ze względu na głos społeczny do analizy włączony został wariant T6. Wybór konkretnego wariantu nie może jednak zostać przesądzony na obecnym etapie, ponieważ będzie wynikiem analizy wielokryterialnej. Analiza wielokryterialna obejmuje aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W jej ramach uwzględniane są m.in. oddziaływania na zabudowę, bezpieczeństwo mieszkańców, układ komunikacyjny, środowisko oraz skutki dla nieruchomości. Odnosząc się do bezpieczeństwa mieszkańców oraz wskazanego prawa do spokoju i prawa własności, Projektant wskazuje, że są to kwestie istotne z punktu widzenia społecznej oceny wariantów. Przebieg drogi powinien być analizowany w taki sposób, aby możliwie ograniczyć negatywny wpływ na istniejące funkcje mieszkaniowe, przy jednoczesnym zachowaniu wymagań technicznych i funkcjonalnych inwestycji. W zakresie hałasu, zanieczyszczeń, drgań i wibracji Projektant wskazuje, że oddziaływania te będą oceniane na dalszych etapach. Hałas i jakość powietrza będą analizowane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, natomiast potencjalny wpływ drgań wymaga uszczegółowienia rozwiązań technicznych i relacji trasy do zabudowy. Odnosząc się do obaw dotyczących chorób nowotworowych i wpływu na zdrowie osób chorych oraz starszych, Projektant wskazuje, że ocena ta będzie wynikała z analiz środowiskowych, w szczególności dotyczących hałasu i jakości powietrza. Zagadnienie to zostanie

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				uwzględnione jako element oceny wpływu inwestycji na warunki życia mieszkańców. W zakresie spadku wartości działek oraz utrudnionego dojazdu do posesji, Projektant wskazuje, że skutki majątkowe i ewentualne kwestie odszkodowawcze będą rozstrzygane w trybach właściwych dla dalszych etapów przygotowania inwestycji. Obsługa komunikacyjna nieruchomości będzie natomiast analizowana na etapie doprecyzowania rozwiązań projektowych, z założeniem zachowania dostępu do działek posiadających taki dostęp w stanie istniejącym.
0020	Beata Cywińska	3525/3, 3525/11 w obrębie Stale- Bukie	Autorka wyraża stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy drogi w wariantcie G1 przebiegającym w rejonie jej działek, postulując w zamian rozważenie wariantu alternatywnego (zapropnowanego przez Wójta Gminy Grębów), który omijałby tereny zabudowy oraz działki prywatne. Wnioskując ponadto o poprowadzenie trasy w taki sposób, aby omijała ona obszary chronione w ramach programu Natura 2000. W uzasadnieniu argumentuje, że inwestycja w narzuconym kształcie spowoduje wycinkę lasów, degradację cennych terenów przyrodniczych oraz wpłynie negatywnie na pobliskie ujęcia wody. Autorka podkreśla, że przedsięwzięcie pogorszy jakość życia poprzez hałas i emisję spalin, a także utrudni dojazd do ulicy Tarnobrzskiej, co będzie stanowić istotną przeszkodę w codziennych dojazdach do pracy i szkoły. Zwraca uwagę na fakt, że budowa drogi drastycznie obniży wartość okolicznych nieruchomości oraz wpłynie destrukcyjnie na estetykę otoczenia. Zaznacza przy tym, że omawiany teren to dla niej nie tylko miejsce na mapie, ale świadomie wybrana do życia przestrzeń pełna ciszy i natury, dająca poczucie bezpieczeństwa, z którą wiązała swoją przyszłość. Na koniec apeluje do decydentów o spojrzenie na projekt nie tylko pod kątem suchych parametrów technicznych i map, ale przede wszystkim przez pryzmat mieszkańców – w tym rodzin i osób starszych, dla których jest to spokojny dom. Wyraża głęboką nadzieję na znalezienie kompromisowego rozwiązania, które pozwoli na rozwój komunikacyjny regionu bez niszczenia przyrody i krzywdzenia lokalnej społeczności.	Projektant przyjmuje do analizy sprzeciw wobec przebiegu wariantu G1 w rejonie działek wskazanych przez autorkę oraz postulat rozważenia wariantu alternatywnego omijającego zabudowę i działki prywatne. Wniosek został zrealizowany poprzez modyfikację wariantu G1, przy czym ostateczny wybór wariantu będzie wynikiem dalszej analizy wielokryterialnej. Analiza wielokryterialna obejmuje aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W ramach tej analizy uwzględniane są m.in. oddziaływanie na zabudowę, tereny prywatne, obszary chronione, ujęcia wody, układ komunikacyjny oraz warunki życia mieszkańców. Odnosząc się do wycinki lasów, degradacji terenów przyrodniczych oraz obszarów Natura 2000, Projektant wskazuje, że oddziaływanie na środowisko przyrodnicze będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Analizy te będą służyły identyfikacji kolizji z obszarami chronionymi i siedliskami oraz określeniu możliwych działań ograniczających negatywne oddziaływanie. W zakresie pobliskich ujęć wody Projektant wskazuje, że wpływ wariantów na zasoby wodne i uwarunkowania hydrogeologiczne będzie wymagał dalszej weryfikacji na etapie pogłębionych analiz. Kwestie te są istotne z punktu widzenia środowiskowego i technicznego oraz powinny zostać uwzględnione przy ocenie wariantów. Odnosząc się do hałasu i spalin, Projektant wskazuje, że zagadnienia te będą oceniane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do dalszych prac. Raport pozwoli określić prognozowane poziomy oddziaływań oraz ewentualne środki minimalizujące. W zakresie utrudnionego dojazdu do ulicy Tarnobrzkiej, codziennych dojazdów do pracy i szkoły oraz bezpieczeństwa komunikacyjnego, Projektant wskazuje, że na dalszym etapie projektowania analizowana będzie ciągłość lokalnych powiazań drogowych oraz obsługa komunikacyjna nieruchomości i terenów przyległych. Rozwiązania projektowe powinny ograniczać negatywny wpływ inwestycji na codzienne funkcjonowanie mieszkańców. Odnosząc się do spadku wartości nieruchomości, estetyki otoczenia oraz utraty spokojnego charakteru miejsca zamieszkania, Projektant wskazuje, że są to kwestie społeczne i przestrzenne istotne dla oceny wariantów. Szczegółowe skutki majątkowe i odszkodowawcze będą rozstrzygane na dalszych etapach, natomiast na etapie wariantowym zagadnienia te powinny zostać uwzględnione przy ocenie stopnia ingerencji trasy w istniejące zagospodarowanie.
0021	Konrad Denkowski	1819/5 w obrębie Cygany	Autor jest przeciwny wariantom G1, G2 oraz G3, ponieważ ingerują one w obszary Natura 2000. Ponadto wyraża sprzeciw wobec wariantów T1 i T2, ponieważ dzielą Cygany na części. Odrzuca również wariant T3, ponieważ przechodzi zbyt blisko zabudowań. Jednocześnie autor zdecydowanie opowiada się za wyborem wariantu wg przebiegu zaznaczonego na załączonym rysunku – po zachodniej stronie osadnika.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek o odrzucenie lub wybór konkretnego wariantu nie może zostać zrealizowany. Wniosek o włączenie do analizy opisanego przebiegu został uwzględniony poprzez dodanie wariantu T5.
0022	Magdalena Denkowska	1819/5 w obrębie Cygany	Jak w pozycji 21.	Jak w pozycji 21.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0023	Autor nie wyraził zgody na publikację danych	-	Autor wnioskuje o uwzględnienie i poddanie pełnej analizie autorskiego „społecznego wariantu hybrydowego”. Jednocześnie autor krytycznie odnosi się do wariantów T1, T2 oraz G3, argumentując, że w przeciwieństwie do hybrydy, obniżają one atrakcyjność gminnych działek budowlanych w Cyganach, których sprzedaż stanowi kluczowe źródło finansowania lokalnej infrastruktury. Zaproponowany wariant hybrydowy miałby rozpoczynać się od węzła w Tarnobrzegu i bieć w kierunku miejscowości Żupawa, a następnie łagodnym łukiem łączyć się z wariantem G2 w węźle Jeziórko. Śladem wariantu G2 droga biegłaby do około 13. kilometra, po czym przechodziłaby w korytarz wariantu G1 i tą trasą docierała do końca przebiegu w miejscowości Rozalin. W uzasadnieniu podkreślono, że takie rozwiązanie gwarantuje zerową liczbę wyburzeń budynków mieszkalnych. Ponadto wpłynęło na aktywację gospodarczą poprzez skomunikowanie obszarów byłej kopalni Jeziórko, co udostępni tereny inwestycyjne i stworzy nowe miejsca pracy. Zaznaczono również, że hybryda pozwala zachować integralność społeczną miejscowości Cygany, Jadachy i Stale, a bilans zysków społecznych – mimo technicznego odcięcia przysiółka Bukie – jest znacznie korzystniejszy niż w wariantach projektowych. Zdaniem autora, zaplanowanie startu trasy w punkcie akceptowalnym dla Tarnobrzega zapewnia większą wykonalność i eliminuje ryzyko zablokowania inwestycji na etapie uzgodnień. Szczegółowy przebieg zaproponowanej trasy został przez autora naniesiony na załączone arkusze map.	Projektant wyjaśnia, że wniosek dotyczący wariantu hybrydowego został przeanalizowany jako głos strony społecznej odnoszący się zarówno do przebiegu trasy, jak i do skutków społeczno-gospodarczych dla gminy. W związku z uwagami mieszkańców i samorządów wprowadzono do opracowania dodatkowe rozwiązania wariantowe oraz zmiany geometrii przebiegu wariantów, a wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantu T6. Odnosząc się do argumentu dotyczącego atrakcyjności działek gminnych, możliwości ich sprzedaży oraz wpływu na finansowanie lokalnej infrastruktury, Projektant wskazuje, że zagadnienia związane z rozwojem lokalnym, dostępnością komunikacyjną terenów inwestycyjnych oraz oddziaływaniem wariantów na strukturę przestrzenną będą brane pod uwagę w ramach analizy wielokryterialnej w zakresie właściwym dla obecnego etapu prac. Analiza ta obejmuje aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe, przy czym na obecnym etapie nie przesądza jeszcze o wyborze wariantu rekomendowanego. Odnosząc się do postulatu aktywizacji gospodarczej obszaru byłej kopalni Jeziórko oraz skomunikowania terenów inwestycyjnych, Projektant wyjaśnia, że kwestie te stanowią element oceny funkcjonalnej i społeczno-ekonomicznej poszczególnych przebiegów. Podobnie argumenty dotyczące ograniczenia liczby wyburzeń, zachowania integralności miejscowości Cygany, Jadachy i Stale oraz minimalizacji oddziaływania na mieszkańców zostaną uwzględnione w porównaniu wariantów. Ostateczny wybór wariantów kierowanych do dalszych, pogłębionych analiz zostanie dokonany na podstawie jednolitych kryteriów analizy wielokryterialnej. Dla wariantów wybranych do kolejnego etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostaną wykonane szczegółowe analizy techniczne, środowiskowe i ekonomiczne, a następnie wskazany zostanie wariant rekomendowany do dalszej procedury.
0024	Autor nie wyraził zgody na publikację danych	-	Autor proponuje uwzględnienie alternatywnego przebiegu planowanej trasy. Wnioskuje o poprowadzenie nowej drogi nr 9 od węzła w Samborcu w kierunku obwodnicy Nowej Dęby, z wykorzystaniem projektowanej obwodnicy Koprzywnicy w ciągu DK79. Dalej droga miałaby przebiegać po nieużytkach pomiędzy zwalką w Piasecznie a miejscowościami Skrzypaczowice i Krowia Góra, a następnie po starym śladzie DK9 do połączenia z obwodnicą Nowej Dęby.	Wniosek został uwzględniony poprzez skorygowanie wariantu S4, tak by w maksymalnym stopniu wykorzystać przebieg projektowanej obwodnicy Koprzywnicy w ciągu drogi krajowej nr 79.
0025	Łukasz Duma	3525/7 w obrębie Stale	Autor składa stanowczy sprzeciw wobec przebiegu wariantu G1, w szczególności na odcinku od 14 do 15 km. Zaznacza, że planowana trasa przebiegałaby tuż przy nowo wybudowanym domu, sfinansowanym z drogiego kredytu. Jednocześnie autor popiera alternatywną propozycję wariantu zgłoszoną na spotkaniu w Stalach przez Wójta Gminy Grębów, która zakłada znaczne odsunięcie drogi od wszelkich zabudowań. W uzasadnieniu sprzeciwu wskazano na uciążliwość związaną z hałasem, spalinami oraz ogromnymi trudnościami w codziennym funkcjonowaniu w pobliżu tak ruchliwej trasy. Według opinii, wokół znajdują się na tyle rozległe tereny, że można poprowadzić drogę bez ingerencji w zabudowę mieszkaniową i gospodarczą. Z kolei wariant zaproponowany przez wójta oceniany jest jako bardzo korzystny dla całej gminy, ponieważ omija przysiółki, siedliska, nowe domy jednorodzinne, a także pola uprawne i liczne działki stanowiące zabezpieczenie i inwestycję na przyszłość. Zaznaczono, że realizacja drogi w proponowanym kształcie zaszkodziłaby wielu okolicznym mieszkańcom. Ponadto autor wyraża nadzieję, że wariant zostanie zablokowany przez Wydział Ochrony Środowiska z uwagi na bliskość obszarów Natura 2000 oraz występowanie złóż siarki w tej okolicy.	Projektant wyjaśnia, że zgłoszony sprzeciw wobec przebiegu wariantu G1 w rejonie działki autora oraz poparcie dla rozwiązania alternatywnego zaproponowanego przez Wójta Gminy Grębów zostały przeanalizowane w ramach prac nad przebiegiem wariantów. Wniosek został zrealizowany poprzez modyfikację wariantu G1. Odnosząc się do bliskości nowo wybudowanego domu oraz obaw związanych z pogorszeniem warunków zamieszkania, Projektant wskazuje, że relacja przebiegu wariantu względem istniejącej i planowanej zabudowy stanowi jeden z istotnych elementów oceny społecznej i przestrzennej. Na obecnym etapie nie przesądza się jeszcze o wyborze wariantu, natomiast zgłoszone okoliczności będą uwzględniane w analizie wielokryterialnej. Odnosząc się do hałasu, emisji spalin i zanieczyszczeń powietrza, Projektant wyjaśnia, że dla wariantów skierowanych do dalszych analiz zagadnienia te będą przedmiotem pogłębionej oceny na kolejnym etapie prac, w szczególności w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W raporcie badane będą m.in. prognozowane poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz określone będą ewentualne środki minimalizujące oddziaływanie inwestycji. Odnosząc się do wskazanej bliskości obszarów Natura 2000 oraz występowania złóż siarki, Projektant wskazuje, że uwarunkowania środowiskowe, geologiczne, górnicze i terenowe będą brane pod uwagę w zakresie właściwym dla dalszych analiz STEŚ oraz procedury środowiskowej. Kwestie te nie mogą zostać rozstrzygnięte wyłącznie na podstawie zgłoszenia indywidualnego, lecz zostaną uwzględnione w porównaniu wariantów według jednolitych kryteriów.
0026	Bogusława Treła	3534/2, 3534/1 w obrębie Stale	Autorka zgłasza uwagi do projektowanych wariantów drogi, zwracając szczególną uwagę na warianty G1 na odcinku „MG-08” do „MG-10” i G2 na odcinku od „MG-10” do „MG-11”. Swoje	Projektant wyjaśnia, że uwagi dotyczące wariantów G1 i G2, w tym wskazanych odcinków MG-08–MG-10 oraz MG-10–MG-11, zostały przyjęte do analizy. Wniosek został zrealizowany poprzez modyfikację wariantów T1 i G1 oraz włączenie do analizy wariantu T4.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			obawy argumentuje tym, że na terenie wymienionych odcinków zaobserwowano występowanie licznych gatunków. Wskazano również, że jest to miejsce żerowania wilków oraz obszar, na którym przebywa żuraw będący pod ścisłą ochroną. Ponadto na tym terenie występują zwierzęta objęte częściową ochroną gatunkową. W opinii wyrażono również obawy dotyczące zanieczyszczenia wód i powietrza na tym obszarze, zwracając uwagę na czystość pobieranej wody oraz na dawną kopalnię siarki. Autorka opinii podkreśla ponadto, że istotne jest dla niej ze względu na jakość powietrza, którym oddychamy, aby osoby, które tracą na budowie tej drogi, zostały sprawiedliwie potraktowane finansowo. Wariantem, który autorka opinii popiera, jest wariant „musztardowy”. Poparcie dla tego wariantu uzasadniono tym, że poprowadzenie go blisko strefy ekonomicznej w Chmielowie odciąży miejscowość z dużego ruchu. Jednocześnie autorka opinii zaznacza, że wolałaby, aby na wysokości Tamobręga popierany wariant nie przecinał Lasu Zwierzynieckiego, co w jego ocenie jest możliwe do wykonania.	Odnosząc się do wskazanego występowania wilka, żurawia oraz innych gatunków objętych ochroną, Projektant wskazuje, że kwestie przyrodnicze, w tym potencjalne kolizje z siedliskami zwierząt, miejscami żerowania i korytarzami migracyjnymi, będą przedmiotem analiz środowiskowych prowadzonych dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu. W szczególności zagadnienia te będą oceniane w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w zakresie wymaganym przepisami prawa. Odnosząc się do obaw dotyczących czystości wód, jakości pobieranej wody, zanieczyszczenia powietrza oraz uwarunkowań związanych z dawną kopalnią siarki, Projektant wyjaśnia, że uwarunkowania wodne, gruntowo-wodne i środowiskowe będą uwzględniane w dalszych analizach STEŚ. Na kolejnych etapach zostaną również określone rozwiązania techniczne mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na środowisko. Odnosząc się do postulatu sprawiedliwego potraktowania osób, które utracą nieruchomości lub ich części, Projektant wskazuje, że kwestie nabywania nieruchomości i wypłaty odszkodowań są regulowane w odrębnym trybie przewidzianym dla realizacji inwestycji drogowych. Na obecnym etapie analiz wariantowych nie ustala się indywidualnej wysokości odszkodowań, lecz identyfikuje się skalę ingerencji poszczególnych wariantów w nieruchomości. Poparcie dla wariantu „musztardowego” oraz postulat ograniczenia ingerencji w Las Zwierzyniecki zostały odnotowane jako element głosu społecznego i będą uwzględniane w analizie porównawczej wariantów w zakresie właściwym dla obecnego etapu.
0027	Zofia Rzemieniarz	3498 w obrębie Stale	Autorka zgadza się z przebiegiem drogi w wariantcie G1, jednak z korektą przebiegu, by ominąć jej działkę w Stalach. Autorka obawia się, że zmniejszenie powierzchni posiadanych gruntów może spowodować naliczenie powiększonego podatku od nieruchomości w gminie Nowa Dęba.	Wniosek został zrealizowany poprzez modyfikację wariantu G1.
0028	Wiktoria Pyszczyk	613/1 w obrębie Chodków Stary	Autorka sprzeciwia się przebiegowi drogi w wariantach S2 i S4 przebiegających przez jej posesję i wymagających zburzenia domu rodzinnego, w którym mieszkają także rodzice w podeszłym wieku. Zaznacza, że głównym źródłem dochodu jej rodziny jest wielokierunkowe rolnictwo, a teren przewidziany pod te dwa warianty nie nadaje się pod budowę drogi z uwagi na niestabilne grunty, tereny zalewowe oraz ciągły napływ wód gruntowych do jeziora na obszarze dawnej kopalni siarki Piaseczno. W opinii wyrażono silne obawy, że rolnictwo w regionie zostanie zniszczone przez szkodliwe substancje pochodzące z pojazdów i materiałów budowlanych, które będą przedostawać się do wód gruntowych. Według autorki, kumulujące się w owocach i warzywach toksyny wywołują niechęć skupów oraz konsumentów, co z kolei doprowadzi do upadku wielu lokalnych gospodarstw i przetwórn, skutkując utratą pracy przez tysiące mieszkańców i wzrostem bezrobocia. Dodatkowo autorka wspomina, że tereny przy Wiśle objęte są ochroną w ramach projektu Natura 2000.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantów S2 i S4, w szczególności z uwagi na możliwość kolizji z posesją i budynkiem mieszkalnym, został przyjęty do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do kwestii wyburzenia domu oraz wpływu inwestycji na rodzinę zamieszkującą nieruchomość, Projektant wskazuje, że kolizje z zabudową oraz skala niezbędnych przejęć nieruchomości stanowią istotny element oceny społecznej wariantów. Jednocześnie należy wskazać, że przy inwestycji drogowej prowadzonej w nowym śladzie nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie ingerencji w nieruchomości prywatne. Kwestie nabywania nieruchomości i odszkodowań są regulowane odrębnymi przepisami, w szczególności ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Odnosząc się do obaw dotyczących niestabilnych gruntów, terenów zalewowych, napływu wód gruntowych oraz uwarunkowań dawnej kopalni siarki Piaseczno, Projektant wyjaśnia, że warunki gruntowo-wodne, hydrologiczne i geotechniczne będą analizowane na dalszych etapach prac. Wyniki tych analiz będą miały znaczenie dla oceny technicznej i ekonomicznej wariantów oraz dla określenia niezbędnych rozwiązań projektowych. Odnosząc się do obaw dotyczących wpływu zanieczyszczeń na rolnictwo, jakość owoców i warzyw, wody gruntowe oraz funkcjonowanie lokalnych gospodarstw i przetwórn, Projektant wskazuje, że oddziaływanie inwestycji na środowisko, w tym na powietrze, wody i grunty, będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Dla wariantów wybranych do kolejnego etapu zostanie przeprowadzona pogłębiona ocena, w tym w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Odnosząc się do wskazania obszarów Natura 2000 w rejonie Wisły, Projektant wyjaśnia, że kolizje i potencjalne oddziaływanie na obszary chronione będą oceniane w procedurze środowiskowej. Na obecnym etapie zgłoszona uwaga stanowi element materiału do porównania wariantów i nie przesądza samodzielnie o wyborze konkretnego przebiegu..
0029	Dawid Pyszczyk	613/1 w obrębie Chodków Stary	Jak w pozycji 28.	Jak w pozycji 28.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0030	Dorota Pyszczyk	613/1 w obrębie Chodków Stary	Autorka sprzeciwia się wariantom S1, S2, S3 oraz S4, których realizacja skutkowałaby wyburzeniem domu i gospodarstwa, stanowiącego główne źródło utrzymania autorki, która z racji wieku nie otrzyma kredytu na nowe lokum. Wskazuje ogromne uciążliwości związane z wywłaszczeniem i koniecznością znalezienia nowego miejsca do życia, które będzie oddalone od pozostałej części gospodarstwa, co sprawi, że produkcja rolna stanie się nieopłacalna. Dodaje także, że pozostałe w jej posiadaniu gruntu stracą na wartości, a prace polowe na działkach odseparowanych drogą będą utrudnione. Autorka uważa, że zanieczyszczenia ze spaliny materiałów budowlanych zatrują wody gruntowe, powietrze oraz uprawy w lokalnych sadach, doprowadzając do niechęci konsumentów i upadku okolicznych firm dających zatrudnienie okolicznej ludności. Autorka ostrzega przed budową na niestabilnych gruntach wokół dawnej kopalni siarki w Piasecznie, Zaznacza też, że są to tereny zalewowe, gdzie nasyp drogowy uniemożliwi rozlanie się wody podczas powodzi i spowoduje zalanie domów. W opinii zwrócono również uwagę na negatywny wpływ nowej drogi na pobliski obszar Natura 2000, dziką zwierzynę oraz trudności w wyprowadzaniu zwierząt hodowlanych na pastwiska. Autorka podsumowuje, że inwestycja będzie bardzo kosztowna, podzieli wsie i zniszczy spokój mieszkańców.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantów S1, S2, S3 i S4 oraz wskazane przez autorkę skutki społeczne, majątkowe, rolnicze, środowiskowe i hydrologiczne zostały przyjęte do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do możliwości wyburzenia domu i gospodarstwa oraz obaw związanych z koniecznością znalezienia nowego miejsca zamieszkania, Projektant wskazuje, że kolizje z zabudową, skala przejęć nieruchomości oraz wpływ na funkcjonowanie gospodarstw są istotnymi elementami oceny wariantów. Kwestie nabywania nieruchomości i odszkodowań są jednak rozstrzygane w odrębnym trybie przewidzianym dla realizacji inwestycji drogowych. Na etapie STES nie ustala się indywidualnej sytuacji kredytowej właścicieli, natomiast uwzględnia się skalę ingerencji wariantów w zabudowę i gospodarstwa. Odnosząc się do obaw dotyczących nieopłacalności dalszej produkcji rolnej, utraty wartości pozostałych gruntów, utrudnień w pracach polowych oraz odseparowania części działek drogą, Projektant wyjaśnia, że wpływ wariantów na grunty rolne, podział gospodarstw i obsługę komunikacyjną będzie uwzględniany w analizie porównawczej. W dalszych pracach projektowych przewiduje się analizę rozwiązań zapewniających dojazd do działek, w tym poprzez drogi dodatkowe, serwisowe lub inne rozwiązania komunikacyjne właściwe dla wybranego wariantu. Odnosząc się do obaw dotyczących zanieczyszczenia wód gruntowych, powietrza i upraw, Projektant wskazuje, że oddziaływanie inwestycji na środowisko, w tym na wody, gleby, powietrze i produkcję rolną, będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Dla wariantów wybranych do kolejnego etapu zagadnienia te zostaną ocenione w wymaganym zakresie, w szczególności w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Odnosząc się do terenów zalewowych, obawy przed oddziaływaniem nasypu drogowego na przepływ wód oraz ryzyka podtopień, Projektant wyjaśnia, że uwarunkowania hydrologiczne i hydrauliczne będą analizowane w dalszych etapach dokumentacji. Celem tych analiz będzie określenie rozwiązań zapewniających właściwe przeprowadzenie wód i ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na tereny sąsiednie. Odnosząc się do obszaru Natura 2000, dzięki zwierzyny oraz trudności w wyprowadzaniu zwierząt hodowlanych na pastwiska, Projektant wskazuje, że zagadnienia przyrodnicze, migracyjne i związane z obsługą terenów rolnych zostaną uwzględnione w dalszych analizach w zakresie właściwym dla etapu STES i procedury środowiskowej.
0031	Krzysztof Pyszczyk	613/1 w obrębie Chodków Stary	Jak w pozycji 30.	Jak w pozycji 30.
0032	Łukasz Woliński	1766 w obrębie Sobów	Autor zauważa, że planowana trasa w wariantie T2 przecina jego nieruchomość w taki sposób, że czyni ją bezwartościową. Nie widzi jednak przeciwwskazań w przypadku, gdyby otrzymał w ramach odszkodowania inną działkę w zbliżonej lokalizacji.	Projektant wyjaśnia, że uwaga dotycząca przecięcia nieruchomości przez wariant T2 oraz przewidywanego obniżenia jej funkcjonalności i wartości została przyjęta do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, uwzględniającą m.in. skalę ingerencji w nieruchomości prywatne, skutki społeczne oraz uwarunkowania techniczne i ekonomiczne. Odnosząc się do wskazania, że nieruchomość może stać się bezwartościową, Projektant wyjaśnia, że szczegółowy zakres zajęcia nieruchomości będzie możliwy do określenia dopiero na dalszych etapach prac projektowych, po doprecyzowaniu rozwiązań dla wariantu przewidzianego do dalszego procedowania. Na obecnym etapie analiz wariantowych identyfikuje się potencjalne kolizje i skalę oddziaływania poszczególnych przebiegów. Odnosząc się do postulatu otrzymania w ramach odszkodowania innej działki w zbliżonej lokalizacji, Projektant wskazuje, że kwestie formy i wysokości odszkodowania, ewentualnych rozliczeń oraz nabywania nieruchomości nie są rozstrzygane na etapie STES. Zagadnienia te podlegają odrębnym procedurom właściwym dla realizacji inwestycji drogowych, w szczególności zgodnie z przepisami dotyczącymi przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Jednocześnie Projektant wskazuje, że jednym z założeń analiz wariantowych jest ograniczanie ingerencji w tereny zabudowane i nieruchomości prywatne w zakresie możliwym do pogodzenia z wymaganiami technicznymi, środowiskowymi i funkcjonalnymi inwestycji.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0033	Łukasz Woliński	1851 w obrębie Sobów	Autor zgłasza uwagi do wariantów T1 i T3. Argumentuje, że planowana inwestycja przecina jedyną dostępną drogę publiczną (działka nr 1881), co doprowadzi do odcięcia od jedynej dostępnej drogi publicznej. Zwraca uwagę, na kolizję z cennym lasem Zwierzyniec. Podnosi również kwestię uciążliwości nowej drogi ze względu na hałas i utrudnienia komunikacyjne.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9.
0034	Natalia Wolińska	1830 w obrębie Sobów	Autorka sprzeciwia się budowie drogi w wariantach T1 i T3 ze względu na ich kolizję z jej działką, na której planuje budowę domu. Argumentuje, że planowana inwestycja doprowadzi do odcięcia od jedynej dostępnej drogi publicznej. Jednocześnie popiera zachodnie, takie jak G1 biegnące po zanieczyszczonych terenach pokopalnianych, mimo objęcia ochroną Natura 2000.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane
0035	Beata Styś	933/5 w obrębie Cygany	Autorka wskazuje, że działka nr 933/5 w miejscowości Cygany znajduje się w zasięgu co najmniej dwóch wariantów planowanej drogi, w tym T1 oraz T2. Wyraża zaniepokojenie brakiem precyzyjnego określenia zakresu ingerencji w nieruchomość, co uniemożliwia ocenę skutków inwestycji i powoduje niepewność prawną właścicieli. Autorka podnosi, że nawet częściowe zajęcie działki skutkować będzie obniżeniem jej wartości rynkowej, utratą funkcjonalności oraz pogorszeniem warunków życia. Podkreśla również bezpośrednie sąsiedztwo obszaru Natura 2000 i korzyści migracyjnych zwierząt, zarzucając projektowi nieuwzględnienie rzeczywistego stanu przyrodniczego. W przypadku wyboru do realizacji wariantu T1 lub T2, autorka wnosi o objęcie całej nieruchomości wykupem, argumentując, że pozostawienie tzw. nieruchomości resztowej uniemożliwi jej racjonalne wykorzystanie. Dodatkowo domaga się ustalenia	Projektant wyjaśnia, że uwagi dotyczące działki nr 933/5 w miejscowości Cygany, w tym obawy związane z przebiegiem wariantów T1 i T2, zostały przyjęte do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do braku precyzyjnego określenia zakresu ingerencji w nieruchomość, Projektant wskazuje, że na obecnym etapie analiz wariantowych przebiegi mają charakter właściwy dla stadium STES, a szczegółowy zakres zajętości będzie możliwy do określenia na dalszych etapach prac projektowych. Zgłoszona niepewność właściciela co do skutków inwestycji została odnotowana jako istotna kwestia społeczna. Odnosząc się do obaw dotyczących utraty wartości, ograniczenia funkcjonalności działki oraz powstania nieruchomości resztowej, Projektant wyjaśnia, że kwestie nabywania nieruchomości, ewentualnego wykupu części nieruchomości oraz odszkodowań są regulowane w odrębnym trybie przewidzianym dla inwestycji drogowych. Na etapie STES nie rozstrzyga się indywidualnie o wykupie

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			odszkodowania odpowiadającego pełnej wartości rynkowej oraz uwzględnienia skumulowanych uciążliwości, takich jak hałas i wibracje.	całej nieruchomości, natomiast wpływ wariantów na funkcjonalność działek i skalę przejęć jest elementem oceny społecznej i ekonomicznej. Odnosząc się do bezpośredniego sąsiedztwa obszaru Natura 2000 i korytarzy migracyjnych zwierząt, Projektant wskazuje, że potencjalne oddziaływanie na obszary chronione, siedliska oraz migrację zwierząt będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w szczególności dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu. Odnosząc się do hałasu i wibracji, Projektant wyjaśnia, że oddziaływanie akustyczne oraz możliwe oddziaływanie drgań będą analizowane na dalszych etapach dokumentacji w zakresie właściwym dla wybranych wariantów. W razie potrzeby zostaną określone rozwiązania minimalizujące oddziaływanie inwestycji na otoczenie
0036	Dariusz Styś	933/5 w obrębie Cygany	Jak w pozycji 35.	Jak w pozycji 35.
0037	Helena Sołtyk	215/1 w obrębie 0016	Autorka wyraża sprzeciw wobec planowanej budowy obwodnicy na terenie jej miejscowości w zaproponowanym kształcie. Argumentuje, że ziemie te są obecnie użytkowane rolniczo i stanowią realne, a nierzadko główne źródło utrzymania dla okolicznych mieszkańców. Autorka zwraca uwagę, że w wyniku budowy część pól zostanie całkowicie wykupiona, a pozostała część odcięta, co drastycznie obniży ich wartość, utrudni dalsze prowadzenie działalności gospodarczej. Podkreśla, że inwestycja ta będzie miała długofalowy, negatywny wpływ na lokalną gospodarkę, prowadząc do osłabienia rolnictwa oraz ogólnego pogorszenia warunków życia na tym terenie. W związku z tym autorka wnosi o uwzględnienie interesu lokalnej społeczności i apeluje o rozważenie wariantów alternatywnych, które pozwolą zminimalizować wywołane inwestycją straty gospodarcze i społeczne.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologicznego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9.
0038	Grzegorz Marek	obręb Jadachy	W złożonym formularzu autor udziela zdecydowanej rekomendacji dla wariantu proponowanego przez lokalną społeczność, którego przebieg przedstawia na załączonym rysunku. Argumentuje, że przebieg ten został wypracowany przez mieszkańców miejscowości Chmielów, Cygany i Jadachy, a dzięki maksymalnemu odsunięciu trasy od zwartej zabudowy obiektywnie ogranicza on narażenie na uciążliwy hałas, zanieczyszczenia i efekt bariery. Autor zaznacza również, że nie zagraża on ujęciom wody ani terenom kopalni, a proponowany węzeł w okolicy osadnika poprawi dostępność komunikacyjną strefy gospodarczej i wyprowadzi ruch ciężki z dróg lokalnych. Jednocześnie opiniujący zgłasza kategoryczny sprzeciw wobec rekomendowania na obecnym etapie pozostałych wariantów T oraz G. Uzasadnia to tym, że poprowadzenie korytarza w bezpośrednim sąsiedztwie domów generuje ogromne koszty społeczne, wiąże się z ryzykiem zaburzeń, podziału gospodarstw rolnych oraz trwałego pogorszenia warunków życia. Autor zwraca uwagę na dodatkowe zagrożenia, takie jak ryzyko podtopień terenów obniżonych oraz pogorszenie bezpieczeństwa i zakłócenie lokalnego układu drogowego. Domaga się on rzetelnej oceny wszystkich	Projektant wyjaśnia, że prowadzona przez Zamawiającego Akcja Informacyjna dotycząca wstępnych wariantów przebiegu inwestycji ma charakter informacyjny i poprzedza formalny etap udziału społeczeństwa. Jej celem jest w szczególności: • przedstawienie wstępnych rozwiązań wariantowych, • zebranie informacji o uwarunkowaniach lokalnych, w tym zgłaszanych przez mieszkańców i jednostki samorządu terytorialnego, • identyfikacja potencjalnych konfliktów społecznych i środowiskowych już na wczesnym etapie prac. Właściwy, formalny udział społeczeństwa – prowadzony zgodnie z przepisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie – będzie realizowany na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na tym etapie zapewniona zostanie możliwość składania uwag i wniosków w trybie przewidzianym przepisami prawa, wraz z pełnym dostępem do dokumentacji i wyników analiz. Odnosząc się do zakresu przedstawionych postulatów, Projektant wskazuje, że wnioskowany poziom szczegółowości pogłębionych analiz (w tym m.in. szczegółowe zestawienia wskaźników oddziaływań, mapy stref wpływu czy bilanse skutków środowiskowych i społecznych) odpowiada kolejnym etapom opracowania dokumentacji, w szczególności etapowi raportu o oddziaływaniu na środowisko. Na obecnym etapie dotyczącym wstępnej analizy wariantów prowadzona jest uproszczona analiza, której celem jest wybór wariantów rekomendowanych do dalszych, pogłębionych analiz. W związku z tym analiza wielokryterialna ma charakter porównawczy i opiera się na dostępnych na tym etapie danych, przy zachowaniu jednolitych założeń dla wszystkich wariantów.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			wariantów, opartej na mierzalnych wskaźnikach i pełnej, jawnej analizie wielokryterialnej przed podjęciem ostatecznej decyzji.	Niezależnie od powyższego Projektant wyjaśnia, że wszystkie warianty podlegają ocenie według spójnych i obiektywnych kryteriów, obejmujących zarówno aspekty środowiskowe, społeczne, ekonomiczne, jak i techniczne. W szczególności uwzględniane są m.in.: • relacje przebiegu trasy względem zabudowy oraz liczba budynków w określonych odległościach od planowanej inwestycji (wyburzenia, budynki w odległości 0-100 m, 100-200 m i 200-300 m od orientacyjnej granicy pasa drogowego) • kolizje z gruntami rolnymi wysokich klas bonitacyjnych, • obszary zagrożenia powodziowego oraz uwarunkowania hydrologiczne, • obszary o niekorzystnych warunkach gruntowo-wodnych, • kolizje z kompleksami leśnymi, • ujęcia wód podziemnych, • obszary objęte ochroną przyrody, w tym Natura 2000. Wszystkie wskazane przez autora uwagi zagadnienia, w tym dotyczące oddziaływania na zabudowę, środowisko oraz układ lokalny, będą przedmiotem dalszych analiz na kolejnych etapach prac, w zakresie i szczegółowości wymaganej dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4 i T5.
0039	Barbara Mielcarz-Boon	obręb Cygany	Autorka opinii udziela pozytywnej rekomendacji dla nowego przebiegu drogi krajowej nr 9 przez teren gminy Nowa Dęba przedstawionego na załączonym rysunku. Wariant ten przebiega od wpięcia obwodnicy Nowej Dęby do „starej” DK 9 w Jadachach, po północno-zachodniej stronie Trześniówki oraz osadnika poflotacyjnego. Uzasadniając poparcie dla tego rozwiązania, podkreśla, że wariant ten w najmniejszym stopniu ingeruje w zabudowę mieszkaniową, nie wymaga wyburzeń domów ani budynków gospodarczych, a dzięki przebiegowi z dala od skupisk ludzkich ogranicza oddziaływanie hałasu na mieszkańców. Wskazuje również, że nie ingeruje znacząco w środowisko i nie przebiega w terenach ujęć wody ani kopalni. Autorka zwraca uwagę na korzyści wynikające z proponowanego węzła w okolicy osadnika, który ma usprawnić komunikację dla Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i odciążać drogi lokalne z ruchu ciężkiego. Jednocześnie Autorka składa stanowczy sprzeciw wobec wszystkich przedstawionych podczas akcji informacyjnej T, G i S, argumentując, że ich realizacja zakłada poprowadzenie trasy w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy co skutkowałoby koniecznością wyburzeń, obniżeniem jakości życia oraz utratą integralności terytorialnej sołectw. W opinii podniesiono kwestię zagrożeń dla rolnictwa i środowiska, w tym ryzyko zanieczyszczenia ujęć wody i podziału gospodarstw rolnych, a także brak akceptacji społecznej dla tych propozycji. Dodatkowym argumentem przeciwko zaprezentowanym wariantom jest przewidywany gwałtowny spadek wartości nieruchomości oraz zablokowanie możliwości rozwoju budownictwa mieszkaniowego i lokalnej przedsiębiorczości, co w konsekwencji doprowadziłoby do spadku poziomu życia mieszkańców.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4 i T5.
0040	Agnieszka Mielcarz	1382/15, 1383/11, 1384/82 w obrębie Cygany	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0041	Konrad Niedźwiedz	2377/3, 2377/1 w obrębie Stale	Autor popiera wybór wariantu G1 skorygowanego w obrębie wsi Bukie zgodnie z propozycją Wójta Gminy Grębów lub wariantu będącego połączeniem wariantów T2 i skorygowanego G1 pomiędzy miejscowościami Jeziorko i Żupawa. Argumentuje, że rozwiązanie to omija strefy ochronne ujęcia wód, zwarte zalesienia i osiedla, godząc interes społeczny	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			z przyrodniczym. Jednocześnie sprzeciwia się wariantom T1 i T3, ponieważ ingerują one w cenne przyrodniczo Lasy Zwierzyńiec i Jasień oraz kolidują z zabudową w miejscowościach Stale i Cygany. Opiniujący wnosi również o odrzuceniu wariantu T2, który przebiega przez podmokłe tereny, wymaga wyburzeń w Tamobręgu i negatywnie wpływa na okoliczne osiedla wiejskie.	poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został zrealizowany poprzez modyfikację wariantu G1, a także dodanie wariantu T6, który uzyskał liczne głosy poparcia i ma przebieg zbliżony do postulowanego we wniosku.
0042	Aldona Niedźwiedz	2377/3, 2377/1 w obrębie Stale	Jak w pozycji 41.	Jak w pozycji 41.
0043	Aneta Wrońska-Jugo	2584/13 w obrębie Stale	Autorka zgłasza stanowczy sprzeciw wobec przebiegu nowej drogi krajowej w wariantach T3. Swoją decyzję argumentuje tym, że jest to opcja najbardziej niekorzystna i konfliktowa społecznie, ponieważ przecina miejscowość Stale, prowadząc przez tereny o zwartej zabudowie mieszkalnej. Realizacja tego wariantu wiązałaby się z wyburzeniami domów i budynków gospodarczych, a także trwałym podziałem miejscowości, co znacznie utrudniłoby codzienne funkcjonowanie oraz dostęp do podstawowych usług. Wprowadzenie ruchu tranzytowego do centrum wsi spowodowałoby drastyczny wzrost hałasu, drgań i zanieczyszczeń. Autorka zaznacza, że domy położone w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy, w tym jej dom własny, stracą znaczną część wartości rynkowej, a warunki życia ulegną trwałemu pogorszeniu. Dodatkowo wariant T3 odciąłby lokalne drogi komunikacyjne, wymuszając na mieszkańcach pokonywanie dużych odległości do pracy, szkoły czy usług oraz generowałby znacznie wyższe koszty wykupu nieruchomości i budowy infrastruktury towarzyszącej, takiej jak wiadukty czy ekrany akustyczne. Autorka wyraża zdecydowane poparcie dla wariantów omijających zwartą zabudowę miejscowości Stale, w szczególności rekomendując wariant G1. Uzasadnia to tym, że warianty omijające zabudowę są bardziej racjonalne ekonomicznie i technicznie, a wariant G1 cieszy się największą akceptacją społeczną i minimalizuje negatywne oddziaływanie na mieszkańców.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu T3 oraz poparcie dla wariantów omijających zwartą zabudowę miejscowości Stale, w szczególności wariantu G1, zostały przyjęte do analizy. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4 i T5 oraz modyfikację wariantu G1. Odnosząc się do wskazania, że wariant T3 przecina miejscowość Stale i przebiega przez tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej, Projektant wskazuje, że relacja wariantu względem zabudowy, liczba potencjalnych kolizji z budynkami oraz wpływ na strukturę miejscowości stanowią istotne kryteria analizy społecznej. Zagadnienia te będą porównywane według jednolitych kryteriów dla wszystkich wariantów. Odnosząc się do obaw dotyczących wyburzeń, trwałego podziału miejscowości, odcięcia lokalnych dróg i pogorszenia dostępu do usług, Projektant wyjaśnia, że na dalszych etapach prac analizowane będą rozwiązania zapewniające zachowanie powiązań komunikacyjnych, w tym poprzez skrzyżowania, przejazdy bezkolizyjne, drogi dodatkowe lub inne rozwiązania właściwe dla danego wariantu. Celem jest ograniczenie efektu bariery i zapewnienie dostępności komunikacyjnej terenów przyległych. Odnosząc się do hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza, Projektant wskazuje, że zagadnienia te zostaną objęte dalszymi analizami środowiskowymi, w tym raportem oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu. W ramach tych analiz określone zostaną prognozowane oddziaływania oraz możliwe środki minimalizujące. Odnosząc się do argumentów dotyczących spadku wartości nieruchomości oraz wyższych kosztów wykupu i budowy infrastruktury towarzyszącej, w tym wiaduktów lub ekranów akustycznych, Projektant wyjaśnia, że aspekty ekonomiczne, w tym koszt realizacji wariantu i skala koniecznych rozwiązań technicznych, będą elementem analizy wielokryterialnej. Na obecnym etapie nie przesądza się o wyborze wariantu, lecz porównuje się ich konsekwencje społeczne, techniczne, środowiskowe i ekonomiczne.
0044	Łukasz Jugo	2584/13 w obrębie Stale	Jak w pozycji 43.	Jak w pozycji 43.
0045	Barbara Sołtys	648/6, 648/7, 648/12 w obrębie Mokrzy-szów	Autorka opinii, wyraża stanowczy sprzeciw wobec realizacji wariantów T1 oraz T5. Argumentuje, że bezpośrednio ingerują w jej rodzinne gospodarstwo uniemożliwiając wybudowanie tam domu w przyszłości. Wskazuje, że droga tej klasy będzie generować hałas oraz spaliny i całkowicie zmieni charakter okolicy. Lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 871 zajmie znaczną część działki, a budowa domu na pozostałej części będzie niemożliwa ze względów formalnych. Autorka zwraca uwagę na konieczność rozwoju miasta, która da szansę młodym ludziom na powrót po studiach. Podkreśla, że budowa uciążliwej drogi krajowej przez tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe jest działaniem minimalizującym szansę na powrót młodych ludzi do miasta i jego rozwój.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantów T1 i T5, w szczególności z uwagi na ingerencję w rodzinne gospodarstwo i ograniczenie możliwości przyszłej zabudowy mieszkaniowej, został przyjęty do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do zajęcia części działek oraz wpływu lokalizacji węzła z drogą wojewódzką nr 871 na możliwość zagospodarowania pozostałego terenu, Projektant wskazuje, że szczegółowy zakres zajętości nieruchomości i wpływ rozwiązań drogowych na funkcjonalność działek będzie możliwy do określenia na dalszych etapach prac projektowych. Na obecnym etapie analiz wariantowych kwestia ta stanowi element oceny społecznej i przestrzennej. Odnosząc się do hałasu, spalin i zmiany charakteru okolicy, Projektant wyjaśnia, że oddziaływania te będą analizowane na dalszych etapach dokumentacji, w szczególności w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do pogłębionych analiz. W razie potrzeby przewidziane zostaną rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				Odnosząc się do argumentu dotyczącego rozwoju miasta, możliwości powrotu młodych ludzi po studiach oraz wpływu inwestycji na atrakcyjność terenów mieszkaniowych, Projektant wskazuje, że aspekt społeczno-ekonomiczny, w tym wpływ wariantów na rozwój lokalny i sposób zagospodarowania terenów, będzie brany pod uwagę w ramach analizy wielokryterialnej w zakresie właściwym dla obecnego etapu. Jednocześnie na etapie STES nie przesądza się o indywidualnych planach inwestycyjnych właścicieli, lecz ocenia się skutki wariantów w ujęciu porównawczym. Kwestie ewentualnego przejścia nieruchomości i odszkodowań są regulowane odrębnymi przepisami właściwymi dla realizacji inwestycji drogowych i nie są rozstrzygane w niniejszym stanowisku.
0046	Mariusz Dąbek	2722/2 w obrębie Stale	Autor zgłasza stanowczy sprzeciw wobec planowanego przebiegu wariantu T2. Stwierdza, że wszystkie warianty „T” bardzo mocno ingerują w istniejącą zabudowę miejscowości Stale. Autor podkreśla, że realizacja tych wariantów w znacznym stopniu narusza spokój domowy, niszczy plany i marzenia mieszkańców, głęboko ingerując w ich codzienne życie. Zdecydowanie popiera wariant G1 wraz z modyfikacjami, które zostały zaproponowane przez Wójta Gminy Grębów. Zdaniem autora rozwiązanie to w znacznie mniejszym stopniu ingeruje w dorobek ich życia. Ponadto autor wskazuje jako warty uwagi wariant „społeczny bordowy”.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4 i T5 oraz modyfikację wariantu G1.
0047	Grzegorz Paruch	3/1, 3/2 w obrębie 0009 oraz 254/1, 254/2 w obrębie 0016	Autor wyraża sprzeciw wobec planów budowy drogi DK9 w wariantach S1. Swoją decyzję argumentuje tym, że planowana trasa przebiegałaby zbyt blisko budynków mieszkalnych, co wiąże się z negatywnym oddziaływaniem spalin, szkodliwych substancji i hałasu na zdrowie oraz komfort życia mieszkańców. Ponadto autor zwraca uwagę na zagrożenie powodziowe, ponieważ wariant S1 zamyka osiedla między wałem wiślanym a nasypem drogowym, co w razie zagrożenia uniemożliwi szybką ewakuację. Niezwykle istotnym problemem dla opiniującego jest także ryzyko powstawania tzw. zastoisk mrozowych. Autor zaznacza, że ponad 90% jego produkcji to wrażliwe na mróz brzoskwinie i nektaryny. Opiniujący sprzeciwia się wariantowi S1 również dlatego, że trasa przebiega przez żyzne grunty wysokiej klasy (IIa, IIb), wyłączając z produkcji sadowniczej około 200 hektarów ziemi. W związku z tym autor popiera rozwiązania alternatywne i wnosi o poprowadzenie drogi przez państwowe lasy i nieużytki, co znacznie zminimalizuje straty ekonomiczne i środowiskowe. Zwraca również uwagę na zagrożenie wynikające z bliskości niezrekultywowanego wyrobiska siarkowego w Piasecznie (teren osuwiskowy), gdzie przewidywane podniesienie lustra wody wymusi konieczność zmian w melioracji. Dokument kończy się uwagą, że inwestycja w wariantach S1 sprawi ogromne problemy logistyczne przy wykonywaniu zabiegów agrochemicznych z powodu podziału działek.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S1 oraz wskazane przez autora skutki społeczne, rolnicze, hydrologiczne i środowiskowe zostały przyjęte do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. W analizie tej uwzględniane są m.in. kolizje z obszarami występowania gleb I i II klasy bonitacyjnej. Odnosząc się do bliskości budynków mieszkalnych oraz obaw dotyczących hałasu, spalin i wpływu na zdrowie mieszkańców, Projektant wskazuje, że relacja wariantu względem zabudowy oraz oddziaływanie na warunki życia będą elementem oceny społecznej i środowiskowej. Dla wariantów kierowanych do dalszych analiz zagadnienia te będą przedmiotem pogłębionej oceny, w tym w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Odnosząc się do zagrożenia powodziowego, w tym obawy zamknięcia osiedli między wałem wiślanym a nasypem drogowym oraz utrudnienia ewakuacji, Projektant wyjaśnia, że uwarunkowania hydrologiczne, hydrauliczne i przeciwpowodziowe będą analizowane na dalszych etapach dokumentacji. Kwestie te mają znaczenie zarówno dla bezpieczeństwa mieszkańców, jak i dla oceny technicznej wariantu. Odnosząc się do ryzyka powstawania zastoisk mrozowych oraz specyfiki produkcji sadowniczej, w szczególności upraw brzoskwiń i nektaryn wrażliwych na przymrozki, Projektant wskazuje, że wpływ wariantu na warunki prowadzenia działalności rolniczej, mikroklimat upraw oraz funkcjonalność gospodarstw będzie brany pod uwagę w ramach oceny skutków społeczno-gospodarczych i rolniczych. Na obecnym etapie zagadnienia te mogą zostać ujęte w analizie porównawczej wariantów, natomiast ewentualne szczegółowe rozwiązania wymagają dalszych opracowań. Odnosząc się do wyłączenia gruntów wysokiej klasy z produkcji sadowniczej oraz problemów logistycznych przy wykonywaniu zabiegów agrochemicznych po podziale działek, Projektant wyjaśnia, że kolizje z gruntami rolnymi, podziały gospodarstw i zapewnienie obsługi komunikacyjnej terenów będą analizowane w toku dalszych prac projektowych. W przypadku kontynuowania danego wariantu konieczne będzie zaprojektowanie rozwiązań zapewniających dojazd do nieruchomości i pól. Odnosząc się do bliskości niezrekultywowanego wyrobiska siarkowego, terenów osuwiskowych, możliwego podniesienia lustra wody i konieczności zmian w melioracji, Projektant wskazuje, że uwarunkowania gruntowo-wodne, geotechniczne i melioracyjne będą

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				podlegały dalszej weryfikacji. Wyniki tych analiz będą miały znaczenie dla oceny technicznej, środowiskowej i ekonomicznej wariantu.
0048	Bartłomiej Okoń	4/2 w obrębie Kępa Nagnajewska	Autor zgłasza stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy nowego przebiegu drogi DK9 w wariantcie S1. Swoją decyzję argumentuje tym, że planowana trasa otacza miejscowość Kępa Nagnajewska i przecinałaby dokładnie na pół należącą do niego działkę. Autor zaznacza, że niedawno rozpoczął samodzielnie prowadzić działalność, a realizacja wariantu S1 zniszczyłaby jego plany na przyszłość już na samym starcie. Opiniujący wskazuje, że planowana droga znajdowałaby się zbyt blisko wału przeciwpowodziowego, co w razie wystąpienia powodzi odcięłoby mieszkańców drogę ucieczki. Zwraca uwagę, że nie zgadza się na zamknięcie mieszkańców w swego rodzaju "klatce", ograniczonej z jednej strony wałem, a z drugiej strony nową drogą. Dodatkowo podnosi problem spalin, wszelkich zanieczyszczeń oraz hałasu, które będą negatywnie wpływać na uprawiane owoce, plody rolne oraz zdrowie wszystkich mieszkańców wsi. Bliskość drogi wpłynie też negatywnie na stabilność pobliskich zabudowań wskutek wstrząsów i drgań. Autor podkreśla również, że na omawianym terenie znajdują się obszary chronione Natura 2000, a budowa drogi zaburzy migrację dzikich zwierząt, których populacje się tu zwiększyły i zaszkodzi gatunkom zagrożonym. Jako prawny właściciel wskazanej działki nie zgadza się on na przymusowe pozbawienie go prawa własności.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S1 oraz wskazane przez autora skutki dla działki, prowadzonej działalności, bezpieczeństwa powodziowego, środowiska i warunków życia zostały przyjęte do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do przecięcia działki na pół oraz wpływu inwestycji na rozpoczętą działalność gospodarczą, Projektant wskazuje, że ingerencja wariantu w nieruchomości prywatne, podział działek oraz skutki dla ich funkcjonalności będą elementem oceny społecznej i ekonomicznej. Kwestie nabywania nieruchomości i odszkodowań są natomiast regulowane w odrębnym trybie właściwym dla realizacji inwestycji drogowych. Odnosząc się do obawy zamknięcia miejscowości Kępa Nagnajewska między wałem przeciwpowodziowym a nową drogą oraz utrudnienia drogi ucieczki w przypadku powodzi, Projektant wyjaśnia, że zagadnienia hydrologiczne, hydrauliczne i przeciwpowodziowe będą analizowane na dalszych etapach prac. Ocena ta będzie miała znaczenie dla porównania wariantów oraz dla ewentualnego określenia rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo i ciągłość powiązań komunikacyjnych. Odnosząc się do hałasu, spalin, zanieczyszczeń oraz wpływu inwestycji na uprawiane owoce, plody rolne i zdrowie mieszkańców, Projektant wskazuje, że oddziaływanie na powietrze, gleby, uprawy i warunki życia będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w tym raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu. Odnosząc się do wstrząsów i drgań mogących wpływać na stabilność pobliskich zabudowań, Projektant wyjaśnia, że ewentualne oddziaływanie dynamiczne ruchu i budowy będzie możliwe do oceny na dalszych etapach, po doprecyzowaniu rozwiązań projektowych. W razie potrzeby zostaną określone środki ograniczające oddziaływanie inwestycji na zabudowę. Odnosząc się do obszarów Natura 2000, migracji dzikich zwierząt oraz gatunków zagrożonych, Projektant wskazuje, że potencjalne oddziaływanie na obszary chronione, siedliska i szlaki migracyjne będzie oceniane w procedurze środowiskowej.
0049	Renata Okoń, Mariusz Okoń	2, 4/1 w obrębie Kępa Nagnajewska	Autorzy wyrażają stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy drogi DK9 w wariantcie S1. Swoją decyzję argumentują tym, że planowana trasa przebiegałaby przez miejscowość Kępa Nagnajewska i przecięłaby na pół należące do nich działki. Opiniujący prowadzi gospodarstwo sadownicze, które jest ich jedynym źródłem utrzymania, a realizacja wariantu S1 w dużej mierze obniżyłaby ich dochody z niego płynące. Zwracają uwagę, że na działce nr 2 znajduje się ich dom oraz budynki gospodarcze, a planowana droga przebiegałaby stanowczo zbyt blisko tych zabudowań. Skutkowałoby to narażeniem na emisję spalin, zanieczyszczeń oraz hałas, a wstrząsy mogłyby powodować uszkodzenia budynków. Autorzy podkreślają również, że po podziale ich własności pozostaną jedynie małe skrawki pól, do których z powodu braku dróg nie będzie można w żaden sposób dojechać, a których nikt nie będzie chciał odkupić. Kolejnym ważnym argumentem przeciwko wariantowi S1 jest zagrożenie dla wszystkich mieszkańców w razie powodzi, ponieważ trasa biegłaby zbyt blisko wału przeciwpowodziowego. Ponadto rolnicy obawiają się powstania tzw. zastoisk mrozowych, co dla producentów owoców miękkich jest bardzo niekorzystne. Autorzy podsumowują, że wariant S1 jest dla nich bardzo krzywdzący, ingeruje w ich własność, na którą ciężko pracowali, znacząco utrudni im życie i dalszą pracę, dlatego kategorycznie domagają się niezrealizowania tego projektu.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S1 oraz wskazane przez autorów skutki dla gospodarstwa sadowniczego, zabudowy, działek, bezpieczeństwa powodziowego i warunków prowadzenia działalności rolniczej zostały przyjęte do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do przecięcia działek i wpływu inwestycji na gospodarstwo sadownicze będące źródłem utrzymania autorów, Projektant wskazuje, że kolizje z gruntami rolnymi, podziały gospodarstw oraz utrata funkcjonalności części nieruchomości stanowią istotny element oceny wariantów. W przypadku kontynuowania danego wariantu na dalszych etapach konieczne będzie zaprojektowanie rozwiązań zapewniających obsługę komunikacyjną nieruchomości i pól. Odnosząc się do bliskości domu i budynków gospodarczych, hałasu, emisji spalin oraz zanieczyszczeń, Projektant wyjaśnia, że wpływ inwestycji na zabudowę i warunki życia mieszkańców będzie oceniany na dalszych etapach prac, w szczególności w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do dalszych analiz. Odnosząc się do wstrząsów i drgań mogących powodować uszkodzenia budynków, Projektant wskazuje, że zagadnienia oddziaływań dynamicznych będą mogły zostać ocenione po doprecyzowaniu rozwiązań projektowych. W przypadku stwierdzenia takiej potrzeby określone zostaną rozwiązania ograniczające oddziaływanie inwestycji na obiekty sąsiednie. Odnosząc się do obaw, że po podziale nieruchomości pozostaną małe, trudno dostępne i mało funkcjonalne fragmenty pól, Projektant wyjaśnia, że zagadnienie nieruchomości resztowych oraz odszkodowań jest regulowane w odrębnym trybie przewidzianym dla inwestycji drogowych. Na etapie STEŚ kwestia ta jest uwzględniana poprzez ocenę skali ingerencji wariantów w nieruchomości.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				Odnosząc się do zagrożenia powodziowego, bliskości wału przeciwpowodziowego oraz obaw związanych z powstawaniem zastoisk mrozowych, Projektant wskazuje, że uwarunkowania hydrologiczne, przeciwpowodziowe i rolnicze, w tym wpływ na mikroklimat upraw sadowniczych, będą przedmiotem dalszych analiz w zakresie właściwym dla etapu dokumentacji.
0050	Damian Paruch	-	Autor zgłasza stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy obwodnicy w wariantie S1. Stwierdza, że inwestycja ta doprowadzi do utraty gruntów rolnych, w dużej mierze sadowniczych, w których prowadzona jest wysokowydajna i zintegrowana produkcja roślinna z dbałością o środowisko i zdrowie ludzi. Autor zwraca uwagę, że okoliczne pola stanowią siedlisko dla wielu dzikich zwierząt (takich jak jelenie i sarny) oraz ptaków (bieliki, sowy, jastrzębie), a wybudowanie drogi doprowadzi do zniszczenia tego środowiska. Opiniujący podkreśla, że utrata terenów rolnych (zajęcie aż 1/3 obszaru) wpłynie w sposób nieodwracalny i negatywny na przyszły rozwój miejscowości oraz zrujnuje stabilność ekonomiczną jej mieszkańców, niszcząc efekty ich wieloletniej pracy. Zauważa również, że bliskość wału wiślanego w połączeniu z nową, usypaną na wysokim nasypie drogą, stworzy wiosną tzw. zastoisko mrozowe, co będzie dziesiątkować owocowe plony. Dodatkowo, wiatry wiejące z zachodu będą nawiewać spaliny samochodowe i metale ciężkie na uprawy, co nie tylko zanieczyści owoce, ale będzie miało negatywny wpływ na zdrowie okolicznych mieszkańców.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S1 oraz wskazane przez autora skutki dla produkcji roślinnej, środowiska, lokalnej gospodarki, mikroklimatu upraw i zdrowia mieszkańców zostały przyjęte do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do utraty gruntów rolnych i sadowniczych, w tym terenów wykorzystywanych do wysokowydajnej i zintegrowanej produkcji roślinnej, Projektant wskazuje, że kolizje z gruntami rolnymi, wpływ na gospodarstwa oraz skala zajęcia terenów produkcyjnych będą uwzględniane w ocenie wariantów. Na obecnym etapie analizowane są skutki poszczególnych przebiegów w ujęciu porównawczym. Odnosząc się do wskazanych siedlisk dzikich zwierząt i ptaków, w tym jeleni, saren, bielików, sów i jastrzębi, Projektant wyjaśnia, że potencjalne oddziaływanie na faunę, siedliska oraz korytarze migracyjne będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu zagadnienia te zostaną ocenione w ramach procedury środowiskowej. Odnosząc się do obaw związanych z utratą znacznej części obszaru rolnego, osłabieniem przyszłego rozwoju miejscowości oraz stabilności ekonomicznej mieszkańców, Projektant wskazuje, że skutki społeczne i gospodarcze wariantów będą brane pod uwagę w analizie wielokryterialnej w zakresie właściwym dla obecnego etapu prac. Odnosząc się do ryzyka powstawania zastoisk mrozowych w związku z bliskością wału wiślanego i drogą prowadzoną w nasypie, Projektant wyjaśnia, że uwarunkowania rolnicze, hydrologiczne i terenowe będą przedmiotem dalszej weryfikacji. Zgłoszona kwestia mikroklimatu upraw zostanie potraktowana jako element oceny wpływu inwestycji na produkcję sadowniczą. Odnosząc się do obaw związanych z nawiewaniem spalin i metali ciężkich na uprawy przez wiatry zachodnie, Projektant wskazuje, że oddziaływanie inwestycji na powietrze, gleby, uprawy i zdrowie mieszkańców będzie oceniane na dalszych etapach, w szczególności w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
0051	Stanisław Dyl	6/4 w obrębie Kępa Nagnajewska	Autor zgłasza kategorię sprzeciw wobec wariantu S1. Argumentuje, że planowana trasa przechodzi centralnie przez środek jego gospodarstwa (działka nr 6/4 w obrębie Łoniów), w którym prowadzi zintegrowaną produkcję czereśni i jabłek oraz realizuje program proekologiczny. Autor zaznacza, że wariant ten zniszczy wybiegi niezbędne do hodowli koni rasy małopolskiej, co uniemożliwi mu dalszą działalność w tym kierunku. Ponadto uważa, że wariant S1 przebiega zbyt blisko i równoległe do wału wiślanego, co stwarza zagrożenie w przypadku powodzi i utrudnia ewentualną ewakuację. Zwraca również uwagę na negatywny wpływ spalin i zanieczyszczeń niesionych przez zachodnie wiatry w stronę zabudowań mieszkalnych. Opiniujący podkreśla, że wariant S1 bezpowrotnie niszczy chronione grunty rolne najwyższej klasy (I i II) oraz ingeruje w obszar Natura 2000, zaburzając siedliska rzadkich ptaków (sowy, puszczyki, jastrzębie) i szlaki migracyjne zwierząt (łosie, sarny, jelenie, nietoperze). Dodatkowo droga w nasypie spowoduje powstawanie zastoisk mrozowych, co grozi utratą plonów w sadach w czasie wiosennych przymrozków. Jako korzystniejszy wskazuje wariant S3, ponieważ zwiększa odległość trasy od wału wiślanego, co poprawia bezpieczeństwo przeciwpowodziowe. Ponadto, według autora wariant S3 przebiega przez grunty Skarbu Państwa, co oszczędza prywatne uprawy i uwzględnia aspekt ekonomiczny powiązany ze strefami przemysłowymi Tarnobrzega i Miela.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S1 oraz wskazane przez autora skutki dla gospodarstwa, hodowli koni, upraw sadowniczych, bezpieczeństwa powodziowego, środowiska i gruntów rolnych zostały przyjęte do analizy. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do przejścia trasy przez środek gospodarstwa, prowadzonej zintegrowanej produkcji czereśni i jabłek oraz realizowanego programu proekologicznego, Projektant wskazuje, że wpływ wariantów na gospodarstwo rolne, grunty wysokiej klasy i możliwość dalszego prowadzenia produkcji będzie uwzględniany w ocenie porównawczej. Odnosząc się do zniszczenia wybiegów niezbędnych do hodowli koni rasy małopolskiej, Projektant wyjaśnia, że zgłoszony wpływ na działalność hodowlaną stanowi indywidualną, ale istotną okoliczność dotyczącą funkcjonalności nieruchomości. Na etapie STES nie rozstrzyga się indywidualnych roszczeń, natomiast skala ingerencji w sposób korzystania z nieruchomości jest elementem oceny społeczno-gospodarczej wariantów. Odnosząc się do bliskości wału wiślanego, zagrożenia powodziowego i utrudnienia ewakuacji, Projektant wskazuje, że uwarunkowania hydrologiczne, hydrauliczne i przeciwpowodziowe będą przedmiotem dalszych analiz. Wyniki tych analiz będą miały znaczenie dla oceny technicznej i bezpieczeństwa poszczególnych wariantów. Odnosząc się do spalin i zanieczyszczeń niesionych przez zachodnie wiatry, Projektant wyjaśnia, że oddziaływanie inwestycji na powietrze, uprawy i zdrowie mieszkańców będzie oceniane na dalszych etapach, w szczególności w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				Odnosząc się do gruntów rolnych najwyższej klasy, obszaru Natura 2000, siedlisk rzadkich ptaków oraz szlaków migracyjnych zwierząt, Projektant wskazuje, że kolizje z gruntami I i II klasy oraz oddziaływanie na obszary chronione i faunę będą uwzględniane w analizie środowiskowej i wielokryterialnej. Odnosząc się do ryzyka powstawania zastoisk mrozowych oraz postulatu wariantu S3 jako korzystniejszego z punktu widzenia odległości od wału i przebiegu przez grunty Skarbu Państwa, Projektant wyjaśnia, że argumenty te zostaną uwzględnione w analizie porównawczej wariantów, bez przesądzania na obecnym etapie wyboru konkretnego rozwiązania.
0052	Józef Soltys	648/12, 648/6, 648/7 w obrębie Mokrzy-szów	Autor zgłasza stanowczy sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi krajowej DK9 w wariantach T1 oraz T5. Argumentuje, że inwestycja w tych kształtach w sposób bezpośredni ingeruje w jego prywatne nieruchomości (działki w obrębie Mokrzy-szów w Tarnobrzegu), w praktyce pozbawiając go możliwości wykorzystania gruntu zgodnie z jego przeznaczeniem i realizacji zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej. Autor podkreśla, że przebieg ten jest sprzeczny z obowiązującym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, który rezerwuje te tereny pod spokojną zabudowę mieszkaniową z drogami lokalnymi. Zaznacza również, że planowana trasa i węzeł z drogą wojewódzką nr 871 nie tylko zajmą część jego działek, ale też uczynią pozostały teren uciążliwym i nieatrakcyjnym ze względu na hałas, spaliny i intensywny ruch tranzytowy. Zdaniem autora doprowadzi to do drastycznego obniżenia wartości nieruchomości i degradacji wschodniej części Mokrzy-szów, co przekreśla jego życiowe plany związane z budową domu. Opiniujący nie sprzeciwia się samej inwestycji publicznej, jednak uważa, że nie powinna ona tak silnie uderzać w prawa własności. Wobec tego autor wnosi o skierowanie drogi – i tym samym popiera to rozwiązanie – przez tereny pokopalniane gminy Grębów, co jest zgodne z propozycją zgłoszoną przez wójta tej gminy i pozwoliłoby zminimalizować ingerencję w strefy mieszkalne.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Wniosek został uwzględniony poprzez modyfikację wariantu G1.
0053	Wojciech Soltys	648/12, 648/6, 648/7 w obrębie Mokrzy-szów	Jak w pozycji 52.	Jak w pozycji 52.
0054	Ewelina Golonka	245 w obrębie Cygany	Autorka nie wyraża zgody na przebieg planowanej drogi przez miejscowości Cygany. Stwierdza, że droga byłaby zbyt blisko jej domostwa, co wiązałoby się z bardzo dużym hałasem, znacząco utrudniającym codzienne funkcjonowanie. Autorka podkreśla ponadto, że przez miejscowość Cygany przebiega już linia kolejowa, która sama w sobie wytwarza duży hałas, a w połączeniu z nową infrastrukturą drogową sytuacja stałaby się bardzo uciążliwa.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec przebiegu drogi przez miejscowość Cygany oraz obawy dotyczące lokalizacji trasy w pobliżu domostwa zostały przyjęte do analizy. Głos mieszkańców oraz samorządów został uwzględniony poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4, T5 i T6. Odnosząc się do wskazanego hałasu oraz obawy przed znaczącym pogorszeniem codziennego funkcjonowania, Projektant wyjaśnia, że oddziaływanie akustyczne inwestycji będzie przedmiotem dalszych analiz środowiskowych dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu. W ramach tych analiz badane będą prognozowane poziomy hałasu oraz ewentualna potrzeba zastosowania rozwiązań ograniczających oddziaływanie akustyczne. Odnosząc się do wskazanej kumulacji hałasu wynikającej z istniejącej linii kolejowej oraz planowanej infrastruktury drogowej, Projektant wskazuje, że zagadnienie istniejącego i potencjalnego skumulowanego oddziaływania powinno zostać uwzględnione na dalszych etapach analiz środowiskowych, w zakresie właściwym dla raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac zostanie przeprowadzony na podstawie analizy wielokryterialnej, obejmującej aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Na obecnym etapie nie przesądza się o ostatecznym przebiegu drogi, lecz porównuje się warianty pod kątem ich skutków i możliwości dalszego procedowania.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0055	Piotr Golonka	246 w obrębie Cygany	Jak w pozycji 54.	Jak w pozycji 54.
0056	Mariusz Koralewski	1794/3 w obrębie Cygany	Autor opinii udziela pozytywnej rekomendacji dla projektu społecznego wariantu T4, wskazując, że został on wypracowany przez lokalne społeczności i pozytywnie zaopiniowany przez mieszkańców. W treści uwag podkreślono, że wariant ten w najmniejszym stopniu ingeruje w zabudowę mieszkaniową, nie eliminuje żadnych domów ani budynków gospodarczych, a jego przebieg z dala od zabudowań ogranicza oddziaływanie hałasu na mieszkańców. Autor zaznacza również, że wariant T4 nie ingeruje znacząco w środowisko naturalne, ujęcia wody ani kopaliny, a proponowany węzeł w okolicy osadnika pozwoli na otwarcie komunikacyjne dla strefy ekonomicznej, co zmniejszy ruch ciężki na dotychczasowych trasach lokalnych. Jednocześnie autor składa stanowczy sprzeciw wobec planowanych wariantów T, G oraz S, oceniając je jako wysoce problematyczne. Argumentuje, że ingerują one w obszary o szczególnej wartości przyrodniczej, w tym obszary Natura 2000 i rezerwat ptactwa, oraz stwarzają ryzyko dla ujęć wody. W opinii podniesiono kwestię niekorzystnego podziału gospodarstw rolnych, ograniczenia dostępu do terenów rekreacyjnych i leśnych oraz przerywania lokalnych powiązań komunikacyjnych, co zmusiłoby mieszkańców do pokonywania znacznie większych odległości do sklepów, kościołów czy przystanków. Wskazano, że realizacja tych wariantów podzieliłaby wieś na odizolowane części, uderzając szczególnie w osoby starsze, młodzież i osoby niepełnosprawne. Autor wyraża także obawę, że planowane wiadukty spowodują dodatkowy hałas, zaciemnienie oraz emisję spalin w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantu T4.
0057	Bogdan Brzuszek, Jacek Hynowski	1147/78, 1447/88 w obrębie Stale	Przedstawiciele firmy Siarkopol Tarnobrzeg sp. z o.o. wnoszą uwagi i sprzeciwiają się projektowanemu przebiegowi części odcinka wariantu G2, który poprowadzono przez tereny Strefy Przemysłowej Jezioro na działkach ewidencyjnych nr 1447/78 i 1447/88 w obrębie Stale. Autorzy podkreślają, że jest to całkowicie zrekultywowany obszar poeksploatacyjny, stanowiący kluczowy teren inwestycyjny na terenie gminy Grębów, który budzi zainteresowanie podmiotów gospodarczych planujących tam działalność. Według opiniujących, poprowadzenie wariantu G2 przez środek Siarkopolu oraz przez tereny przemysłowe należące do Agencji Rozwoju Przemysłu i innych podmiotów spowoduje zablokowanie rozwoju gospodarczego całego regionu. W związku z tym, wariantem proponowanym i popieranym przez przedstawicieli Siarkopolu Sp. z o.o. jest zmiana przebiegu wariantu G2 na wysokości Strefy Przemysłowej Jezioro poprzez ominięcie tej strefy od strony wschodniej.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantu T6.
0058	Zygmunt Giza	obręb Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.
0059	Agata Dudka	obręb Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.
0060	Patryk Dudka	obręb Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.
0061	Małgorzata Ossowska	136/1 w obrębie Świężyce	Autorka zgłasza uwagi dotyczące wariantu S1, jednoznacznie wnioskując o jego odrzucenie na etapie wyboru preferowanego przebiegu drogi. Sprzeciw uzasadniono tym, że planowana trasa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie lub wręcz pokrywa się z działką w obrębie Świężyce, na której znajduje się nowo wybudowany dom mieszkalny. Autorka podkreśla, że ten wariant przecina liczne pola i uprawy sadownicze, co doprowadzi do utraty	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe, w tym kolizje z obszarami występowania gleb I i II klasy bonitacyjnej oraz oddziaływanie na tereny użytkowane rolniczo. Odnosząc się do bliskości zabudowy mieszkalnej oraz obaw dotyczących pogorszenia warunków życia, Projektant wskazuje, że jednym z założeń przy kształtowaniu wariantów jest ograniczanie

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			podstawowego źródła dochodu mieszkańców oraz pogorszenia jakości ich życia z powodu hałasu, drgań i zanieczyszczenia powietrza. Wskazano również, że przebieg S1 wiąże się z wysokimi kosztami wywłaszczeń, ogranicza rozwój wsi w kierunku Koprzywnicy oraz narusza grunty rolne o najwyższej klasie bonitacyjnej, co jest sprzeczne z zasadami ochrony ziemi rolniczej. Dodatkowo autorka zauważa, że inwestycja znacząco ingeruje w tereny cenne przyrodniczo poza obecnym pasem drogowym, co może spowodować trwałą degradację środowiska, zanik siedlisk oraz zmniejszenie bioróżnorodności.	ingerencji w tereny zabudowane w takim zakresie, w jakim jest to możliwe przy zachowaniu wymagań technicznych dla drogi tej klasy. Na kolejnym etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. W zakresie utraty dochodu z sadów oraz wpływu inwestycji na gospodarstwa rolne należy wskazać, że zagadnienia te zostaną uwzględnione w ocenie społeczno-ekonomicznej wariantów, w tym poprzez analizę ingerencji w grunty rolne, podział nieruchomości oraz skutki dla sposobu użytkowania terenów. Odnosząc się do kosztów wywłaszczeń i nabywania nieruchomości, Projektant wyjaśnia, że szczegółowy zakres zajęcia terenu będzie możliwy do określenia po uszczegółowieniu rozwiązań projektowych. Kwestie nabywania nieruchomości oraz odszkodowań są rozstrzygane w odrębnym trybie, zgodnie z przepisami dotyczącymi przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Na obecnym etapie kwestia ta może być uwzględniana w analizie wariantowej jako element wpływający na ocenę społeczną i ekonomiczną poszczególnych przebiegów.
0062	Lucyna Soboń	2584/16 w obrębie Stale	Autorka wyraża stanowczy sprzeciw wobec wariantu T3, postulując jednocześnie dalsze procedowanie wariantów omijających zwartą zabudowę miejscowości Stale, w szczególności wskazując na wariant G1 jako rozwiązanie cieszące się największą akceptacją społeczną. Sprzeciw wobec wariantu T3 uargumentowano tym, że jest on najbardziej konfliktowy społecznie, ponieważ przecina tereny o gęstej zabudowie mieszkalnej, co wiązałoby się z wyburzeniami domów oraz budynków gospodarczych. Autorka podkreśla, że trasa ta doprowadziłaby do trwałego podziału wsi na dwie części, utrudniając dostęp do podstawowych usług oraz odcinając lokalne drogi, co wymusiłoby na mieszkańcach pokonywanie większych odległości do pól uprawnych. W opinii wskazano również na negatywne skutki w postaci wzrostu hałasu, drgań i zanieczyszczenia powietrza, co skutkowałoby spadkiem wartości rynkowej nieruchomości oraz pogorszeniem warunków życia. Dodatkowo autorka zauważa, że wariant T3 generuje znacznie wyższe koszty wykupu gruntów i budowy infrastruktury towarzyszącej w porównaniu do wariantów omijających zabudowę, które są racjonalniejsze pod względem ekonomicznym i technicznym.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu T3 oraz wskazane argumenty dotyczące wyburzeń, podziału miejscowości, odcięcia dróg do pól, hałasu, drgań i kosztów wykupu zostaną uwzględnione w analizie wariantowej prowadzonej na obecnym etapie prac. Wybór wariantów do dalszego etapu projektowania zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do kwestii wyburzeń oraz ingerencji w zabudowę, należy wskazać, że relacja przebiegu trasy względem istniejącej zabudowy jest jednym z istotnych elementów oceny wariantów. Na obecnym etapie nie przesądza się jeszcze o wyborze wariantu, natomiast przebiegi powodujące istotne konflikty społeczne i przestrzenne podlegają porównaniu z wariantami alternatywnymi. W zakresie odcięcia dróg do pól i utrudnienia dojazdu Projektant informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie powinna utracić tego dostępu w wyniku realizacji inwestycji. W ramach dalszych prac analizowany będzie układ dróg dodatkowych, przejazdów bezkolizyjnych, skrzyżowań oraz innych rozwiązań zapewniających ciągłość powiązań lokalnych. Odnosząc się do hałasu i drgań, Projektant wyjaśnia, że kwestie te będą analizowane na dalszych etapach dokumentacji, w szczególności w raporcie oddziaływania na środowisko i przy uszczegółowieniu rozwiązań technicznych. W przypadku wyboru wariantu do dalszych prac przewidziane zostanie określenie rozwiązań minimalizujących uciążliwości, tak aby spełnione zostały wymagania wynikające z przepisów. Kwestie kosztów wykupu oraz odszkodowań będą rozstrzygane w odrębnym trybie właściwym dla realizacji inwestycji drogowych. Na etapie analizy wariantowej zagadnienie to może być oceniane jako element wpływający na porównanie wariantów pod względem społecznym i ekonomicznym.
0063	Natalia Soboń	-	Jak w pozycji 62.	Jak w pozycji 62.
0064	Wojciech Soboń	2584/16 w obrębie Stale	Jak w pozycji 62.	Jak w pozycji 62.
0065	Marta Koralewska	1794/3 w obrębie Cygany	Jak w pozycji 56.	Jak w pozycji 56.
0066	Krzysztof Pitra	-	Autor wyraża negatywną opinię wobec wariantów S3 i S4, gdyż ingerują w zabudowę miejscowości Siedleszczany oraz tereny użytkowane rolniczo. Wskazuje, że warianty te powodowałyby pogorszenie warunków życia ze względu na hałas, drgania i zanieczyszczenie powietrza, a także utratę bezpieczeństwa, spadek wartości nieruchomości i ingerencję w grunty rolne będące podstawą utrzymania wielu rodzin. Autor zwraca uwagę na zagrożenie osuwiskami. Wariant S3 przebiega w sąsiedztwie terenów zagrożonych ruchami masowymi, natomiast wariant S4 przechodzi bezpośrednio przez czynne osuwisko (nr 82631 wg bazy SOPO). Wiaże się to z wysokim ryzykiem awarii, zagrożeniem dla bezpieczeństwa użytkowników oraz	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. W analizie wielokryterialnej uwzględniono przejście przez obszary z niekorzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi, gdzie jednym z czynników wpływających na warunki podłoża budowlanego jest także występowanie osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			koniecznością stosowania kosztownych zabezpieczeń geotechnicznych, co czyni te warianty nieefektywnymi ekonomicznie. Dodatkowo wskazano, że inwestycja naruszy ład przestrzenny i wprowadzi ciężki tranzyt w obszar o charakterze wyłącznie lokalnym.	szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębiającą analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
0067	Anna Sołtys	648/12, 648/6, 648/7 w obrębie Mokrzychów	Autorka wyraża stanowczy sprzeciw wobec realizacji wariantów T1 oraz T5, jednocześnie sugerując rozważenie wariantów S lub G, a ewentualnie T2 jako rozwiązań mniej uciążliwych dla mieszkańców. Autorka argumentuje, że warianty T1 i T5 bezpośrednio ingerują w jej gospodarstwo rolne oraz działki budowlane nr 648/12, 648/6 i 648/7 w Mokrzychowie, na których w przyszłości planowały budowę domów jej dzieci. Wskazuje, że taka lokalizacja drogi przekreśla plany rodzinne i jest niezgodna z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, który przewiduje w tym miejscu zabudowę mieszkaniową i drogi lokalne, a nie trasę tej klasy generującą duży hałas, spalin i wzmożony ruch. Szczególnie niekorzystnie oceniany jest planowany węzeł przy drodze wojewódzkiej nr 871, który zajmuje niemal całą powierzchnię jednej z działek, a wymagane prawem odległości zabudowy od węzła i drogi sprawia, że pozostały teren straci wartość i nie będzie nadawał się pod budowę. Autorka wnosi o odsunięcie drogi od terenów mieszkaniowych.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że sprzeciw wobec wariantów T1 i T5, w szczególności w zakresie ingerencji w działki przeznaczone pod przyszłą zabudowę mieszkaniową, zostanie uwzględniony w analizie wariantowej. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe. Odnosząc się do planów budowy domów przez członków rodziny oraz do wskazanego przeznaczenia terenu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, Projektant wyjaśnia, że uwarunkowania planistyczne oraz sposób aktualnego i planowanego zagospodarowania terenów są istotnymi elementami rozpoznania konfliktów przestrzennych. Na obecnym etapie nie przesądza się o wyborze wariantu, natomiast kolizje z terenami mieszkaniowymi i działkami budowlanymi będą analizowane przy porównaniu wariantów. W zakresie możliwego zajęcia nieruchomości i ograniczenia możliwości ich zabudowy należy wskazać, że szczegółowy zakres ingerencji będzie możliwy do określenia po uszczegółowieniu rozwiązań projektowych. Kwestie nabycia nieruchomości i odszkodowań będą prowadzone w trybie przewidzianym przepisami dotyczącymi realizacji inwestycji drogowych. Odnosząc się do hałasu, spalin i wzmożonego ruchu, Projektant wyjaśnia, że oddziaływania te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu. W raporcie oddziaływania na środowisko analizowane będą m.in. prognozowane poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz konieczność zastosowania rozwiązań ograniczających uciążliwości.
0068	Zofia Janeczko	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0069	Krzysztof Leśniak	-	Autor zdecydowanie sprzeciwia się realizacji wariantu S3. Sprzeciw uargumentowano poważnym zagrożeniem dla jakości życia i zdrowia mieszkańców, w tym ryzykiem wystąpienia chorób układu oddechowego, sercowo-naczyniowego oraz pogorszeniem dobrostanu psychicznego wynikającym z hałasu, spalin i stresu komunikacyjnego. Autor zwraca uwagę na negatywne skutki ekonomiczne, takie jak spadek atrakcyjności i wartości rynkowej nieruchomości, co stanowi realną stratę finansową dla wielu rodzin w miejscowości Gągolin. Ponadto w opinii podkreślono zagrożenia dla środowiska naturalnego: naruszenie lokalnej hydrologii i zaburzenie naturalnych stosunków wodnych, co może prowadzić do obniżenia poziomu wód gruntowych, a także zwiększenia ryzyka podtopień lub suszy. Zdaniem autora wariant S3 przechodzący przez Gągolin jest nieuzasadniony pod względem społecznym, gospodarczym i środowiskowym.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S3 oraz wskazane argumenty dotyczące jakości życia, zdrowia mieszkańców, stresu, spadku wartości nieruchomości oraz uwarunkowań hydrologicznych zostaną uwzględnione w analizie wariantowej. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do wpływu inwestycji na zdrowie, w tym komfort psychiczny mieszkańców, stres komunikacyjny, hałas i emisję spalin, Projektant wskazuje, że zagadnienia te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Dla wariantów skierowanych do pogłębianych prac zostaną ocenione prognozowane oddziaływania na klimat akustyczny, jakość powietrza oraz warunki życia mieszkańców. W zakresie spadku atrakcyjności i wartości nieruchomości należy wskazać, że wpływ inwestycji na sposób korzystania z terenów oraz na istniejącą i planowaną zabudowę jest elementem oceny społecznej wariantów. Szczegółowe kwestie majątkowe, w tym ewentualne odszkodowania za nieruchomości zajęte pod inwestycję, są rozstrzygane w odrębnym trybie przewidzianym przepisami prawa. Odnosząc się do naruszenia lokalnej hydrologii, poziomu wód gruntowych oraz ryzyka podtopień lub suszy, Projektant wyjaśnia, że uwarunkowania hydrologiczne i odwodnieniowe będą analizowane na kolejnych etapach opracowania dokumentacji. Rozwiązania projektowe będą wymagały takiego ukształtowania systemu odwodnienia, aby ograniczyć negatywny wpływ inwestycji na stosunki wodne w zakresie wynikającym z obowiązujących przepisów i uzgodnień.
0070	Emeryk Floras	123, 122/7 w obrębie Gągolin	Autor zgłasza uwagi do planowanego przebiegu wariantu S3, kwestionując jego lokalizację w bezpośrednim sąsiedztwie posiadanej niezabudowanej działki rolnej. Stanowisko uzasadniono obawami, że realizacja trasy o dużym natężeniu ruchu, obejmującym pojazdy ciężarowe, drastycznie pogorszy komfort oraz bezpieczeństwo, w szczególności przebywających tam dzieci, na działce, która obecnie służy celom rekreacyjnym i spotkaniom rodzinnym. Podkreślono, że stały hałas i zanieczyszczenie powietrza obniżą jakość korzystania z terenu, a bliskość drogi uniemożliwi realizację przyszłych planów inwestycyjnych polegających na	Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprawdazona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			budowie domu letniskowego. We wnioskach zażądano ponownej analizy przebiegu wariantu S3 w tym rejonie oraz rozważenia odsunięcia trasy od działek, aby wybrane rozwiązanie było najmniej uciążliwe dla obecnych i przyszłych mieszkańców Gągolina	
0071	Bogusława Komsa	143 w obrębie Gągolin	Autorka wyraża zdecydowany sprzeciw wobec wariantu S3 postulując rozważenie alternatywnych rozwiązań. Autorka argumentuje, że planowana trasa w nadmiernym stopniu ingeruje w tereny zamieszkałe, a jej zbyt bliski przebieg względem domów zagraża bezpieczeństwu mieszkańców. W opinii wskazano, że stały hałas może powodować przewlekły stres i problemy zdrowotne, natomiast ruch ciężki podczas budowy znacząco zwiększy zanieczyszczenie powietrza. Ponadto autorka obawia się konieczności wywłaszczeń oraz podziału działek, co utrudni prowadzenie działalności rolniczej i wpłynie negatywnie na gospodarstwa poprzez ograniczony dojazd do pól. Podsumowując, autorka domaga się rzetelnej analizy porównawczej wszystkich wariantów, która weźmie pod uwagę nie tylko koszty, ale przede wszystkim dobro mieszkańców.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S3 oraz kwestie dotyczące zdrowia, stresu, ruchu ciężkiego na etapie budowy, podziału działek i dojazdu do pól zostaną uwzględnione w dalszej analizie wariantowej. Wybór wariantów do kolejnego etapu prac zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do hałasu, stresu i wpływu inwestycji na zdrowie mieszkańców, Projektant wskazuje, że zagadnienia te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Dla wariantów skierowanych do pogłębionych prac ocenione zostaną prognozowane poziomy hałas i zanieczyszczeń powietrza oraz możliwość zastosowania rozwiązań ograniczających uciążliwość. W zakresie ruchu ciężkiego na etapie budowy należy wskazać, że szczegółowa organizacja robót, w tym trasy dojazdu pojazdów budowy i rozwiązania ograniczające uciążliwość dla mieszkańców, będzie możliwa do określenia na późniejszych etapach przygotowania inwestycji. Uwagi w tym zakresie zostaną odnotowane jako istotne z punktu widzenia minimalizacji oddziaływania etapu realizacji. Odnosząc się do podziału działek i dojazdu do pól, Projektant informuje, że w ramach dalszych prac analizowane będzie zachowanie obsługi komunikacyjnej nieruchomości. Zakłada się stosowanie dróg dodatkowych, przejazdów, skrzyżowań lub innych rozwiązań zapewniających ciągłość powiązań lokalnych i dostęp do działek.
0072	Autor nie wyraził zgody na publikację danych	-	Autor wyraża sprzeciw wobec przebiegu drogi w miejscowości Gągolin. Wskazuje na uciążliwość związane z lokalizacją trasy w rejonie terenów zamieszkałych. W treści uwag pojawiają się obawy dotyczące bezpieczeństwa mieszkańców oraz negatywnego wpływu inwestycji na wartość ich nieruchomości.	Projektant wyjaśnia, że uwagi dotyczące bezpieczeństwa mieszkańców oraz przewidywanego wpływu inwestycji na wartość nieruchomości zostaną uwzględnione w analizie wariantowej. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do bezpieczeństwa mieszkańców, należy wskazać, że zagadnienie to będzie analizowane zarówno w kontekście przebiegu drogi względem terenów zamieszkałych, jak i w kontekście zachowania lokalnych powiązań komunikacyjnych. Na dalszym etapie prac projektowych analizowane będą rozwiązania dotyczące skrzyżowań, przejazdów, dróg dodatkowych oraz obsługi przyległych terenów. W zakresie wpływu inwestycji na wartość nieruchomości Projektant wskazuje, że jest to kwestia związana z oddziaływaniem inwestycji na sposób korzystania z nieruchomości i może być uwzględniana przy ocenie społeczno-ekonomicznej wariantów. Szczegółowe sprawy majątkowe, w tym ewentualne odszkodowania za nieruchomości zajęte pod inwestycję, będą rozstrzygane w odrębnym trybie przewidzianym przepisami prawa. Na kolejnym etapie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane pogłębione analizy, które umożliwią bardziej szczegółową ocenę skutków poszczególnych przebiegów.
0073	Grzegorz Sobolewski	121/1 w obrębie Gągolin	Autor wyraża sprzeciw wobec budowy drogi w wariantie S3. Argumentuje przewidywanym pogorszeniem komfortu życia własnego oraz swoich dzieci, wskazując w szczególności na uciążliwość związane z hałasem oraz emisją spalin. W uwagach podkreślono również obawę, że inwestycja zanieczyści wodę i uniemożliwi codzienne spacerowanie.	Projektant wyjaśnia, że sprzeciw wobec wariantu S3 oraz wskazane kwestie dotyczące komfortu dzieci, hałasu, emisji spalin, możliwości zanieczyszczenia wody oraz utraty walorów spacerowych zostaną uwzględnione w dalszej analizie wariantowej. Wybór wariantów do kolejnego etapu prac zostanie dokonany na podstawie analizy wielokryterialnej, obejmującej aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Odnosząc się do komfortu życia dzieci oraz mieszkańców, Projektant wskazuje, że relacja projektowanej drogi względem terenów zamieszkałych i użytkowanych rekreacyjnie jest jednym z elementów oceny społecznej wariantów. Na obecnym etapie nie przesądza się jeszcze o wyborze konkretnego przebiegu. W zakresie hałasu i emisji spalin należy wskazać, że oddziaływania te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych dla wariantów skierowanych do pogłębionych prac. W raporcie oddziaływania na środowisko analizowane będą m.in. prognozowane poziomy hałas i zanieczyszczeń powietrza oraz potrzeba zastosowania rozwiązań ograniczających uciążliwość. Odnosząc się do obaw dotyczących zanieczyszczenia wody, Projektant wyjaśnia, że zagadnienia związane z odwodnieniem drogi, ochroną wód

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				oraz odprowadzaniem wód opadowych będą analizowane na kolejnych etapach dokumentacji. Rozwiązania projektowe będą musiały uwzględniać wymagania dotyczące ochrony środowiska wodnego. Kwestia utraty walorów spacerowych i rekreacyjnych zostanie potraktowana jako element oceny wpływu inwestycji na warunki życia mieszkańców i sposób korzystania z terenów sąsiednich.
0074	Sławomir Stala	121 w obrębie Gągolin	Autor sprzeciwia się wariantowi prowadzącemu przez miejscowość Gągolin. Argumentuje, że trasa przebiegająca w sąsiedztwie jego działki negatywnie wpłynie na zdrowie z powodu emisji spalin oraz ograniczy swobodną komunikację i pogorszy bezpieczeństwo na drogach. Ponadto podkreśla, że budowa drogi w tym miejscu doprowadzi do gwałtownej utraty wartości rynkowej jego nieruchomości.	Projektant wyjaśnia, że kwestie emisji spalin i wpływu na zdrowie mieszkańców będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych. Dla wariantów skierowanych do pogłębionych prac ocenione zostaną prognozowane oddziaływania na jakość powietrza oraz warunki życia mieszkańców. W zakresie bezpieczeństwa na drogach należy wskazać, że jednym z celów inwestycji jest poprawa warunków ruchu poprzez przejęcie części ruchu z istniejącej sieci drogowej. Jednocześnie na dalszym etapie prac analizowane będą rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo lokalnego układu komunikacyjnego, w tym skrzyżowania, przejazdy oraz drogi dodatkowe. Odnosząc się do przewidywanego spadku wartości nieruchomości, Projektant wyjaśnia, że wpływ inwestycji na sposób korzystania z nieruchomości i ich otoczenie stanowi element oceny społeczno-ekonomicznej wariantów. Kwestie odszkodowawcze, w zakresie nieruchomości zajętych pod inwestycję, będą rozstrzygane w odrębnym trybie wynikającym z przepisów prawa.
0075	Damian Floras	139, 138/2 w obrębie Gągolin	Autor zgłasza szereg uwag i postulatów dotyczących wariantu S3. Autor wnioskuje o uzupełnienie dokumentacji o szczegółowe dane techniczne, mapy akustyczne oraz zaplanowanie ekranów dźwiękochłonnych w rejonie jego nieruchomości. Podkreśla on, że bezpośrednie sąsiedztwo trasy z sadem jabłkowym narazi uprawy na zanieczyszczenia spalinami i pyłami, co pogorszy jakość owoców, a prace budowlane mogą uszkodzić system korzeniowy drzew. Autor domaga się również ochrony gruntów przed spływem zanieczyszczonych wód opadowych z drogi oraz zapewnienia stałego dostępu do sadu poprzez drogi serwisowe. W podsumowaniu zaznacza, że projekt powinien uwzględniać ochronę istniejących gospodarstw i minimalizować straty w produkcji rolnej.	Projektant wyjaśnia, że zgłoszone postulaty dotyczące szczegółowych danych technicznych, map akustycznych, ekranów dźwiękochłonnych, ochrony sadu, systemu korzeniowego drzew, spływu wód opadowych oraz zapewnienia dojazdu do gospodarstwa zostaną uwzględnione w zakresie właściwym dla kolejnych etapów dokumentacji. Wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Odnosząc się do map akustycznych i ekranów dźwiękochłonnych, Projektant wskazuje, że szczegółowa ocena oddziaływania hałasu zostanie wykonana na dalszym etapie dla wariantów skierowanych do pogłębionych analiz. W raporcie oddziaływania na środowisko analizowane będą prognozowane poziomy hałasu oraz zasadność zastosowania zabezpieczeń akustycznych. W zakresie zanieczyszczenia sadu, wpływu na jakość owoców oraz ryzyka oddziaływania na system korzeniowy drzew należy wskazać, że kwestie te zostaną potraktowane jako element oceny wpływu inwestycji na grunty rolne i sposób prowadzenia gospodarstwa. Szczegółowe oddziaływanie robót budowlanych oraz rozwiązania ograniczające ingerencję będą możliwe do określenia po uszczegółowieniu przebiegu i technologii realizacji. Odnosząc się do spływu wód opadowych z drogi, Projektant wyjaśnia, że system odwodnienia drogi oraz sposób oczyszczania i odprowadzania wód opadowych będą przedmiotem dalszych rozwiązań projektowych. Rozwiązania te będą musiały uwzględniać wymagania ochrony gruntów, wód powierzchniowych i wód podziemnych. W zakresie zapewnienia stałego dostępu do sadu należy wskazać, że w ramach inwestycji analizowany będzie układ dróg dodatkowych i dojazdów, tak aby zapewnić obsługę komunikacyjną nieruchomości w zakresie wynikającym z przyjętych rozwiązań projektowych.
0076	Tadeusz Marzec	142 w obrębie Gągolin	Autor wskazuje na emisję spalin, pyłu, zanieczyszczeń i hałas, które będą oddziaływać na jakość życia.	Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp.
0077	Andrzej Tałow	16 w obrębie Gągolin	Autor wskazuje, że droga będzie przebiegać przez tereny zamieszkałe, co wiąże się z koniecznością wyburzeń oraz przymusowym wykupem ziemi. Zwrócił także uwagę na problem zanieczyszczenia powietrza, produktów rolnych oraz hałas spowodowany zwiększonym natężeniem ruchu. Dodatkowo podniesiono kwestię degradacji siedlisk ptaków i zwierząt oraz niszczenia terenów zielonych.	Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp.
0078	Bogusław Reczek	12 w obrębie Gagolin	Autor wskazuje na obawy związane z przekroczeniem norm hałasu, emisją spalin i pyłów, przecięciem pól uprawnych, ryzykiem podtopień i utrudnioną komunikacją.	Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. W ramach inwestycji powstaną także bezkolizyjne przejazdy nad lub pod DK9, które wraz z nowo wybudowanymi drogami równoległymi zapewnią ciągłość istniejących połączeń drogowych i dostęp do wszystkich działek.
0079	Anita Ryczkowska	181 w obrębie Gagolin	W treści wniosku wyrażono negatywne stanowisko wobec realizacji wariantu S3, argumentując, że doprowadzi on do pogorszenia komunikacji oraz bezpieczeństwa na drogach. Autorka wskazuje, że inwestycja w tym konkretnym przebiegu nieodwracalnie zmieni wiejski charakter okolicy oraz doprowadzi do gwałtownego spadku wartości nieruchomości. Dodatkowo podniesiono argument, że realizacja zadania uniemożliwi sprawne prowadzenie gospodarstw rolnych.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie należy zaznaczyć, że nowa droga wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo przejmując część ruchu z istniejącej sieci drogowej. W ramach inwestycji powstaną także bezkolizyjne przejazdy nad lub pod DK9, które wraz z nowo wybudowanymi drogami równoległymi zapewnią ciągłość istniejących połączeń drogowych i dostęp do wszystkich działek.
0080	Ewa Okienia	56 w obrębie Gagolin	Autorka zgłasza zastrzeżenia do wariantu S3. Wskazuje na przekroczenie norm hałasu, wzrost emisji spalin i pyłów komunikacyjnych, ograniczenie komunikacji pieszej i rowerowej, spadek bezpieczeństwa na drogach i zniszczenie wiejskiego charakteru okolicy.	Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Jednocześnie należy zaznaczyć, że nowa droga wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo przejmując część ruchu z istniejącej sieci drogowej. W ramach inwestycji powstaną także bezkolizyjne przejazdy nad lub pod DK9, które wraz z nowo wybudowanymi drogami równoległymi zapewnią ciągłość istniejących połączeń drogowych i dostęp do wszystkich działek.
0081	Natalia Kosma	obręb Gagolin	Wyrażono sprzeciw wobec wariantu S3 ze względu na jego przebieg w bezpośrednim sąsiedztwie działki, która od lat stanowi miejsce zamieszkania i dorobek życia rodziny. Wskazano, że planowana trasa wpłynie negatywnie na codzienne funkcjonowanie, zdrowie oraz komfort życia mieszkańców, głównie poprzez stały hałas, wzmożony ruch pojazdów ciężarowych oraz emisję spalin i pyłów. Autorka podnosi również obawy o bezpieczeństwo przy wyjeździe z posesji na drogę lokalną oraz przewiduje znaczne obniżenie wartości nieruchomości. Zwrócono uwagę, że dom budowany był z myślą o cichej okolicy, której charakter może ulec trwałej zmianie, podczas gdy infrastruktura drogowa powinna przede wszystkim chronić istniejącą zabudowę mieszkaniową.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane Odnosząc się dodatkowo do obaw dotyczących bezpieczeństwa wyjazdu z posesji, Projektant wskazuje, że kwestia ta zostanie uwzględniona przy dalszym uszczegóławianiu rozwiązań projektowych dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu analiz. Na tym etapie nie przesądza się jeszcze o ostatecznym układzie włączeń, dróg dodatkowych i rozwiązań obsługi komunikacyjnej, jednak dokończeniem dalszych prac będzie takie kształtowanie powiązań z układem lokalnym, aby zachować możliwość bezpiecznego dojazdu do nieruchomości oraz ograniczyć ryzyko pogorszenia warunków wyjazdu z posesji. Kwestia wpływu inwestycji na wartość nieruchomości oraz zakres ewentualnej ingerencji w prawo własności będzie mogła zostać oceniona dopiero po doprecyzowaniu przebiegu wariantu i granic niezbędnego pasa drogowego.
0082	Janina Walewiańczyk	135 w obrębie Gągolin	Autorka uważa za niezasadny przebieg drogi przez Gągolin, ponieważ naruszy to system Natura 2000 i zaburzy strefę zamieszkania.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Odnosząc się do wskazanej przez autorkę strefy zamieszkania, Projektant wyjaśnia, że relacja projektowanych wariantów do istniejącej zabudowy oraz terenów zamieszkałych stanowi jeden z istotnych elementów oceny społecznej wariantów. Zagadnienie to będzie analizowane łącznie z kryteriami środowiskowymi, technicznymi i ekonomicznymi, w tym z oceną oddziaływania na obszary objęte ochroną przyrody, w szczególności Natura 2000. Na obecnym etapie nie przesądza się wyboru przebiegu, natomiast zgłoszona uwaga wskazuje na konieczność uwzględnienia zarówno aspektu przyrodniczego, jak i wpływu trasy na funkcjonowanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej.
0083	Michał Mazian	140	Autorka wskazuje, że droga przebiegająca przez ten teren powoduje duży hałas, bliskość domów, płoszenie zwierzyny i pactwa Natura 2000.	Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp.
0084	Marek Kosma	obręb Gągolin	Autor wyraża sprzeciw wobec realizacji wariantu S3, wskazując na jego przebieg w niewielkiej odległości od zabudowań mieszkalnych, co znacząco pogorszy komfort życia lokalnej społeczności. Autor opinii podnosi obawy dotyczące wzmożonego natężenia ruchu ciężkiego, co wiąże się z wysokim poziomem hałasu oraz emisją spalin. Dodatkowo wskazano na ryzyko wystąpienia drgań generowanych przez pojazdy ciężkie, które mogą negatywnie wpływać na konstrukcję okolicznych budynków. Realizacja inwestycji w tym wariantcie może doprowadzić do spadku wartości nieruchomości oraz utrudnić codzienne funkcjonowanie poprzez zmiany w sieci dróg lokalnych, w tym ograniczenie swobodnego dojazdu do posesji i pól uprawnych. W dokumencie zawarto prośbę o przedstawienie szczegółowych analiz hałasu oraz ponowne przeanalizowanie trasy w celu jej odsunięcia od zabudowy, aby w możliwie najmniejszym stopniu obciążać mieszkańców i zapewnić im bezpieczne oraz wygodne rozwiązania komunikacyjne.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				Odnosząc się do obaw dotyczących drgań i możliwego wpływu ruchu pojazdów ciężkich na konstrukcję budynków, Projektant wskazuje, że zagadnienie to będzie możliwe do szczegółowej oceny na dalszym etapie prac, po doprecyzowaniu geometrii wariantu, rozwiązań konstrukcyjnych oraz przewidywanych parametrów ruchu. W ramach dalszych analiz zostaną uwzględnione oddziaływania związane z eksploatacją drogi, a w razie potrzeby również rozwiązania ograniczające negatywny wpływ inwestycji na zabudowę sąsiednią. Kwestia utrzymania dojazdu do posesji i pól uprawnych będzie analizowana w powiązaniu z projektowanym układem dróg dodatkowych oraz przejazdów bezkolizyjnych.
0085	Marzena Niekurzak	153 w obrębie Gagolin	Autorka wyraża protest przeciwko wariantowi S3, argumentując go zbyt bliskim przebiegiem trasy od istniejących zabudowań. Wskazano, że realizacja tego wariantu wiąże się z nadmiernym hałasem oraz zanieczyszczeniem powietrza pyłami PM2.5 i PM10. Podniesiono również problem zanieczyszczenia dróg gruntowych i gleb, co w połączeniu z dużym natężeniem ruchu na trasie będzie stanowiło znaczną uciążliwość dla mieszkańców. Według opinii inwestycja spowoduje spadek wartości nieruchomości. Autorka zwraca uwagę na degradację obszarów chronionych Natura 2000, w tym niszczenie wielu siedlisk ptaków i zwierząt. Dodatkowo wskazano na utrudnienia dla ruchu pieszego i rowerowego na etapie budowy oraz negatywny wpływ na tereny rolne, w szczególności sady. Zaznaczono, że osadzanie się metali ciężkich w owocach będzie skutkowało brakiem ich odbioru od lokalnych producentów.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkalców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ze względu na liniowy charakter inwestycji i ograniczenia techniczne (np. promienie łuków) nie jest możliwe ominięcie wszystkich niekorzystnych uwarunkowań i zabudowań zlokalizowanych na danym terenie. Zarówno na etapie budowy jak i późniejszej eksploatacji drogi zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące jej negatywny wpływ na środowisko, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji.
0086	Witold Dąbek	148/2 w obrębie Gagolin	Autor stwierdza, że projektowana droga zaburzy ład przestrzenny poprzez ograniczenie dostępu do działek sąsiednich w wyniku podziałów. Według opinii realizacja inwestycji wpłynie niekorzystnie na życie mieszkańców poprzez zwiększony hałas emisję spalin.	Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Odnosząc się do kwestii ład przestrzenny, Projektant wskazuje, że przebieg nowej drogi w sposób nieunikniony oddziałuje na istniejący układ przestrzenny, w szczególności w zakresie podziałów nieruchomości, relacji do zabudowy oraz powiązań komunikacyjnych. Zagadnienie to zostanie uwzględnione w dalszej ocenie wariantów jako element kryteriów społecznych i technicznych. Celem dalszych prac będzie ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na funkcjonowanie terenów sąsiednich, przy jednoczesnym zachowaniu parametrów technicznych wymaganych dla drogi tej klasy.
0087	Marek Kumor	147/1, 147/2 w obrębie Gagolin	W treści formularza wyrażono stanowczy brak zgody na planowaną bliską lokalizację trasy względem miejsca zamieszkania ze względu na hałas i zanieczyszczenie powietrza. Podnosi także kwestię spadku wartości nieruchomości.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Odnosząc się do kwestii spadku wartości nieruchomości, Projektant wskazuje, że na obecnym etapie prac nie jest możliwe przesądzenie rzeczywistego zakresu oddziaływania inwestycji na konkretną nieruchomość ani określenie ewentualnych skutków majątkowych. Zakres zajęcia terenu oraz ewentualne skutki dla nieruchomości będą możliwe do określenia po doprecyzowaniu przebiegu wariantu i granic pasa drogowego. Kwestie nabywania nieruchomości oraz ustalania odszkodowań są rozstrzygane w odrębnym trybie właściwym dla realizacji inwestycji drogowych, a nie na etapie wstępnej analizy wariantowej.
0088	Arkadiusz Adamczak	obręb Gągolin	Autor twierdzi, że wariant prowadzący przez Gągolin będzie negatywnie wpływał na jakość życia mieszkańców. Podniesiono argument, że spaliny wydobywające się wraz z pyłem będą miały negatywny wpływ na zdrowie osób przebywających w pobliżu. W uwagach zaznaczono również, że nowa infrastruktura ograniczy swobodną komunikację pieszą i rowerową na drogach dojazdowych oraz wpłynie na pogorszenie poziomu bezpieczeństwa na drogach.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Odnosząc się do obaw dotyczących ograniczenia komunikacji pieszej i rowerowej, Projektant wyjaśnia, że zachowanie funkcjonalności układu lokalnego będzie jednym z zagadnień analizowanych na dalszych etapach projektowania. W przypadku skierowania wariantu do dalszych prac przewidywane będzie takie kształtowanie rozwiązań drogowych, aby zapewnić ciągłość istniejących powiązań komunikacyjnych, w tym możliwość bezpiecznego przemieszczania się mieszkańców w relacjach lokalnych. Szczegółowe rozwiązania dla ruchu lokalnego, w tym przejścia, przejazdy, drogi dodatkowe lub inne elementy obsługi komunikacyjnej, będą możliwe do doprecyzowania po wyborze wariantów do dalszych analiz.
0089	Krzysztof Mazur	141 w obrębie Gągolin	Autor wyraża sprzeciw wobec lokalizację drogi w sąsiedztwie swoich zabudowań. Wskazano na obawy dotyczące pogorszenia jakości powietrza z powodu emisji spalin, co wpłynie negatywnie na obecny, cichy charakter okolicy. Autor przewiduje, że budowa trasy spowoduje spadek wartości nieruchomości.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (dla wariantów wybranych na podstawie analizy wielokryterialnej). W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Odnosząc się do wskazanego przez autora cichego charakteru okolicy, Projektant wyjaśnia, że wpływ wariantów na warunki życia mieszkańców, w tym na klimat akustyczny i charakter terenów sąsiednich, będzie przedmiotem dalszej oceny. Na obecnym etapie zgłoszona uwaga stanowi istotny sygnał dotyczący społecznej

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				wrażliwości danego obszaru i zostanie uwzględniona przy porównaniu wariantów. W zakresie przewidywanego spadku wartości nieruchomości należy wskazać, że ewentualne skutki majątkowe będą mogły być oceniane dopiero po doprecyzowaniu zakresu ingerencji w nieruchomości, a sprawy nabycia gruntów i odszkodowań są prowadzone w odrębnym trybie przewidzianym dla inwestycji drogowych.
0090	Anna Sołtys	648/6, 648/7, 648/12 w obrębie Mokrzy- szów	Jak w pozycji 67.	Jak w pozycji 67
0091	Barbara Sołtys	648/6, 648/7, 648/12 w obrębie Mokrzy- szów	Jak w pozycji 45.	Jak w pozycji 45.
0092	Józef Sołtys	648/6, 648/7, 648/12 w obrębie Mokrzy- szów	Autor opinii zgłasza stanowczy sprzeciw wobec wariantów T1 i T5, argumentując, że ich planowany przebieg oraz węzeł drogowy bezpośrednio ingerują w jego nieruchomości położone w Tarnobrzegu w obrębie Mokrzyśzów, co w praktyce pozbawi go możliwości realizacji zabudowy mieszkaniowej usługowej, zgodnej z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Kwestionowanie tych wariantów uzasadniono również tym, że inwestycja zajmie część działek, a pozostały teren uczyni uciążliwym z powodu hałasu, spalin i intensywnego ruchu tranzytowego, co doprowadzi do drastycznego spadku wartości nieruchomości, degradacji okolicy w kierunku rzeki Trześniówki. Autor zaznacza, że utrzymywał nieruchomości w zaufaniu do dokumentów planistycznych, a narzucenie drogi o tak wysokiej klasie drastycznie narusza prawa właścicieli. Jako rozwiązanie popierane wskazano skierowanie drogi przez tereny pokopalniane gminy Grębów, zgodnie z propozycją przedstawioną przez wójta tej gminy.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Odnosząc się do wskazanej w formularzu obawy dotyczącej degradacji rejonu rzeki Trześniówki oraz oddziaływania na uwarunkowania wodne, Projektant wyjaśnia, że kwestie związane z wodami powierzchniowymi, odwodnieniem, kolizjami z ciekami oraz potencjalnym oddziaływaniem na tereny sąsiednie będą analizowane na dalszych etapach prac dla wariantów skierowanych do pogłębionych analiz. Zagadnienia te będą rozpatrywane w powiązaniu z rozwiązaniami odwodnienia drogi, ochroną środowiska oraz wymaganiami wynikającymi z procedury środowiskowej. Odnosząc się do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i planowanego sposobu wykorzystania nieruchomości, Projektant wskazuje, że kolizje z istniejącym i planowanym zagospodarowaniem stanowią element oceny społecznej i przestrzennej wariantów.
0093	Wojciech Sołtys	648/6, 648/7, 648/12 w obrębie Mokrzy- szów	Autor opinii zgłasza stanowczy sprzeciw wobec planowanych wariantów T1 oraz T5 przebiegu drogi krajowej nr 9, argumentując, że inwestycja ta bezpośrednio ingeruje w nieruchomości stanowiące własność jego rodziny i narusza konstytucyjnie chronione prawo własności. Wskazuje, że proponowany przebieg w wariantach T1 i T5 nie spełnia zasady proporcjonalności, ponieważ istnieją alternatywne rozwiązania mniej ingerujące w tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową i działalność prywatną. Dodaje, że projekt jest niezgodny z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, który przewiduje w tym miejscu zabudowę mieszkaniową oraz drogi lokalne. Zdaniem	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			autora planowany węzeł przy drodze wojewódzkiej nr 871 zajmuje znaczną część nieruchomości, a wymagane odległości linii zabudowy od drogi i węzła faktycznie uniemożliwiają wykorzystanie pozostałego terenu, co autor określa mianem wyłączenia funkcjonalnego i utratą wartości użytkowej oraz gospodarczej gruntu. Autor ocenia wybór wariantów T1 i T5 jako sprzeczny z celami wspierania przedsiębiorczości i zatrzymywania młodych ludzi w regionie. Autor wnosi o realizację inwestycji w wariantcie mniej ingerującym w zabudowę i tereny przeznaczone pod rozwój.	wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Odnosząc się do argumentów dotyczących prawa własności oraz wskazanego przez autora tzw. wyłączenia funkcjonalnego, Projektant wyjaśnia, że na obecnym etapie analiz nie przesądza się o ostatecznym zakresie zajęcia nieruchomości ani o skutkach dla możliwości ich dalszego zagospodarowania. Zagadnienia te będą mogły zostać ocenione po doprecyzowaniu przebiegu wariantu, granic pasa drogowego oraz rozwiązań towarzyszących. Kwestie nabywania nieruchomości, odszkodowań oraz ewentualnych skutków ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości są rozstrzygane w odrębnym trybie przewidzianym dla realizacji inwestycji drogowych. Odnosząc się do argumentu zatrzymania rozwoju wschodniej części Mokrzeszowa, Projektant wskazuje, że wpływ wariantu na istniejące i planowane zagospodarowanie, w tym zgodność z kierunkami rozwoju terenów mieszkaniowych i usługowych, będzie analizowany w ramach oceny społecznej, przestrzennej i ekonomicznej wariantów.
0094	Ewa Staszczak-Noga	-	Autorka wnosi o wybór innego wariantu niż S1, ponieważ przebiega przez grunty, na których prowadzona jest produkcja czereśni, stanowiąca główne źródło utrzymania rodziny. Dodatkowo argumentuje, że trasa przebiegałaby bardzo blisko domu, co znacznie pogorszyłoby jakość życia w spokojnej wiejskiej okolicy. W opinii zwrócono również uwagę, że realizacja wariantu S1 wiąże się z negatywną ingerencją w wody gruntowe, przyrodę oraz zwierzęta.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane Odnosząc się do wskazania produkcji czereśni jako źródła utrzymania, Projektant wyjaśnia, że wpływ inwestycji na grunty rolne, sady oraz warunki prowadzenia działalności rolniczej będzie uwzględniany w dalszej ocenie wariantów. Na obecnym etapie analizowane są m.in. kolizje z terenami użytkowymi rolniczo oraz uwarunkowania środowiskowe i wodne, natomiast szczegółowa ocena skutków dla konkretnego gospodarstwa będzie możliwa dopiero po doprecyzowaniu przebiegu wariantu i zakresu zajęcia terenu. Zagadnienia dotyczące wód gruntowych i przyrody będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych, w tym analiz właściwych dla etapu raportu o oddziaływaniu na środowisko.
0095	Tomasz Chmiel	516 w obrębie Chodków Nowy	Autor wyraził sprzeciw wobec wariantu S1. Wskazano, że projektowana trasa przebiega w zbyt bliskiej odległości od domów i doprowadzi do odcięcia części terenów od reszty gminy. Podniesiono kwestię zagrożenia powodziowego, argumentując, że lokalizacja drogi blisko wałów może spowodować szybkie zalania oraz uniemożliwić skuteczną ewakuację	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			mieszkańców. Autor zwraca uwagę na zwiększone ryzyko występowania zastoisk mrozowych oraz na zanieczyszczenia pochodzące z drogi, które uniemożliwiają prowadzenie certyfikowanej ekologicznej produkcji rolnej, co może skutkować koniecznością utylizacji towarów. Ograniczenie powierzchni niewielkich gospodarstw rolnych skutkować będzie obniżeniem dochodów lub ich całkowitą likwidacją, na czym stracą także osoby w nich zatrudnione. Ponadto wskazano na ryzyko naruszenia studni służących do nawadniania oraz negatywny wpływ na siedliska ptaków drapieżnych wspierających naturalną walkę ze szkodnikami.	Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9. Ze względu na liniowy charakter inwestycji i ograniczenia techniczne (np. promienie łuków) nie jest możliwe ominięcie wszystkich niekorzystnych uwarunkowań i zabudowań zlokalizowanych na danym terenie. Zarówno na etapie budowy jak i późniejszej eksploatacji drogi zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące jej negatywny wpływ na środowisko, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji.
0096	Zbigniew Staszczak	-	Autor wyraża sprzeciw wobec wariantu S1 argumentując, że bliska odległość planowanej trasy od gospodarstwa całkowicie obniży poziom życia oraz pracy przez hałas, drgania i zanieczyszczenia. Autor wskazuje, że droga przetnie na pół gospodarstwo rolne o dobrej jakości glebie klasy II i III co uniemożliwi dojazd maszyn rolniczych bez konieczności nadrabiania kilku kilometrów, co przełoży się na stratę czasu oraz wyższe koszty prowadzenia działalności.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. W analizie wielokryterialnej uwzględniono między innymi kolizje z obszarami występowania gleb I i II klasy bonitacyjnej. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9. Zarówno na etapie budowy jak i późniejszej eksploatacji drogi zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące jej negatywny wpływ na środowisko, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0097	Agnieszka Pięta	2836/24 w obrębie Mokrzy- szów	Autorka kwestionuje rozwiązania zaproponowane w wariantach T1 oraz w innych wariantach społecznych, a w szczególności połączenia DK9 z DW 871 na terenie rozwijającej się zabudowy jednorodzinnej. Swoje stanowisko uzasadnia brakiem efektywności ekonomicznej takiego rozwiązania z punktu widzenia finansów publicznych, ponieważ realizacja drogi w tym miejscu wymusi likwidację niedawno wybudowanej i niezamortyzowanej sieci wodociągowej, co wygeneruje podwójne koszty dla miasta. Argumentuje ponadto, że nawet ewentualna przebudowa zniszczonej infrastruktury nie spełni już swojego podstawowego zadania, gdyż w bezpośrednim sąsiedztwie trasy DK9 nie powstaną kolejne domy. Zawniosowano o optymalizację przebiegu inwestycji w sposób pozwalający na uniknięcie nieuzasadnionych kosztów po stronie samorządu.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane.
0098	Joanna Garboś Teresa Garboś	924 w obrębie Jadachy	Autorki zgłaszają sprzeciw wobec realizacji wariantu T2 z węzła Tarnobrzeg, ponieważ jego przebieg bezpośrednio ingeruje w istniejącą zabudowę mieszkaniową, znacząco pogarsza warunki życia mieszkańców, a także niesie ryzyko wyburzeń domów, utraty nieruchomości i obniżenia ich wartości. Zwracają również uwagę, że poprowadzenie tej trasy przez teren nieruchomości osób wnioskujących uniemożliwi realizację planowanej budowy domu, co stanowi istotne ograniczenie prawa do zagospodarowania własności i narusza osobiste interesy życiowe oraz majątkowe. Jednocześnie wyrażono poparcie dla tzw. wariantu „społecznego bordowego”, uzasadniając, że w znacznie mniejszym stopniu ingeruje on w tereny zamieszkałe, lepiej uwzględnia interes lokalnej społeczności i jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym społecznie i przestrzennie. W podsumowaniu zawarto wniosek o uwzględnienie głosu mieszkańców przy ostatecznym wyborze przebiegu trasy i preferowanie rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na istniejącą zabudowę, prawa właścicieli nieruchomości oraz warunki życia.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4 i T5.
0099	Jarosław Stąpór Sylvia Stąpór	2793/3 w obrębie Stale	Autorzy zgłaszają uwagi do wariantów T2 i G3 przebiegających w sąsiedztwie działki, na której znajduje się należący do nich dom jednorodzinny, który nie został zaznaczony na planie sytuacyjnym. Argumentują, że przebieg drogi w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy narusza interes prawny mieszkańców, konstytucyjne prawo własności oraz zagraża zdrowiu i bezpieczeństwu ze względu na generowany hałas, zanieczyszczenia i ryzyko wystąpienia chorób przewlekłych. Uzasadniono, że budowa drogi i skrzyżowania dwupiętrowego grozi uszkodzeniem budynku na skutek drgań, obniża atrakcyjność i wartość okolicznych nieruchomości, a także dzieli wieś Stale, znacząco utrudniając funkcjonowanie gospodarstw rolnych. Jako dodatkowy	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			argument przeciwko tym wariantom wskazano zagrożenie dla wody pitnej ze względu na przebieg trasy przez strefę ochrony pośredniej ujęcia „Studzieniec I”. Autorzy wymieniają zalety zaproponowanego przez lokalną społeczność alternatywnego wariantu, rozpoczynającego się w śladzie wariantu T1, a następnie przechodzącego równoległe do rzeki Trześniówki po zachodniej stronie osadnika. Argumentują, że omija on teren wsi Stale, obszar Natura 2000 oraz ujęcie wody pitnej, charakteryzuje się mniejszą liczbą kolizji z zabudową i drogami lokalnymi, a jako jeden z najkrótszych wariantów idealnie pełniłby rolę obwodnicy łączącej dwie strefy ekonomiczne Tarnobrzega. Ponadto jako godny uwagi uznano wariant G1 zmodyfikowany zgodnie z propozycją wójta gminy Grębów. W przypadku braku możliwości realizacji preferowanych wariantów, autorzy proponują własny pomysł modyfikacji wariantu T3, polegający na poprowadzeniu go po zachodniej stronie osadnika.	przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Brak oznaczenia budynku na planie sytuacyjnym wynika z faktu, że jest to nowy obiekt budowlany, który nie był jeszcze wykazany na mapie zasadniczej w zasobach POGiK w Tarnobrzegu w listopadzie 2025. W ramach opracowania wykonana została inwentaryzacja terenu, na podstawie której takie obiekty stopniowo uzupełniano na podkładzie mapowym. Rozporządzenie, którym wyznaczona została strefa ochrony pośredniej ujęcia wody Studzieniec I wprowadza pewne ograniczenia w zakresie budownictwa, jednak nie uniemożliwia budowy dróg. Stosując odpowiednie rozwiązania techniczne można zapobiegać nadmiernym emisjom, by nie przekraczały dopuszczonych prawem wartości. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4 i T5 oraz korektę wariantu G1.
0100	Jan Urbaniak	17/3 w obrębie Stale	Autor kwestionuje przebieg wariantu G2, uzasadniając to zbyt bliską odległością trasy od jego domu. Podkreśla, że realizacja inwestycji w tym miejscu wygeneruje nadmierny hałas i zanieczyszczenie powietrza spalinami, co naruszy zasady ochrony zdrowia oraz znacząco obniży komfort życia. Wskazuje również na negatywne skutki społeczne i ekonomiczne w postaci spadku wartości okolicznych działek oraz braku chętnych do zamieszkania w tym rejonie. Dodatkowym argumentem przeciwko temu wariantowi jest obawa o negatywny wpływ drogi na prowadzoną działalność rolniczą, ponieważ autor jest jedynym w gminie producentem ekologicznych warzyw. Autor zaproponował własną modyfikację polegającą na przesunięciu trasy G2 w kierunku dwóch jezior, z ominięciem farmy fotowoltaicznej oraz z ujęcia wody pitnej.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, obejmującą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe. Odnosząc się do kwestii hałasu i emisji spalin, Projektant wskazuje, że negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia mieszkańców będzie analizowany na kolejnym etapie prac, w szczególności w ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wariantów skierowanych do dalszych analiz. W ramach tych prac zostaną uwzględnione prognozowane poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz ewentualne środki minimalizujące oddziaływanie drogi. W zakresie obawy dotyczącej spadku wartości nieruchomości Projektant wyjaśnia, że zagadnienie to pozostaje związane z oddziaływaniem przestrzennym inwestycji, zakresem zajętości terenu oraz późniejszym trybem nabywania nieruchomości. Na obecnym etapie nie przesądza się o ostatecznym przebiegu drogi ani o zakresie ingerencji w poszczególne nieruchomości. Kwestie te będą możliwe do doprecyzowania po wyborze wariantów do dalszych prac i uszczegółowieniu rozwiązań projektowych. Odnosząc się do wskazanej produkcji ekologicznych warzyw, Projektant wyjaśnia, że wpływ inwestycji na grunty użytkowane rolniczo, w tym na możliwość dalszego prowadzenia produkcji rolnej, stanowi jedną z okoliczności branych pod uwagę przy ocenie skutków społecznych i gospodarczych poszczególnych wariantów. W dalszych analizach uwzględniane będą również kolizje z gruntami rolnymi oraz skutki podziału działek. Sugestia prowadzenia trasy w kierunku dwóch jezior została potraktowana jako głos dotyczący możliwej optymalizacji przebiegu i będzie rozpatrywana w ramach porównania wariantów, bez przesądzania na obecnym etapie wyboru konkretnego rozwiązania.
0101	Halina Markiewicz	w obrębie Stale	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0102	Mirosław Pertowski	2723/2 w obrębie Stale	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0103	Jan Pięta	2647 w obrębie Stale	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0104	Jan Jeż	2723/1 w obrębie Stale	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0105	Teresa Obara	212/3 w obrębie Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0106	Krzysztof Obara	212/3 w obrębie Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.
0107	Stanisław Dąbek	2726, 2722/1, 2722/3 w obrębie Stale	Autor wskazuje na mocną ingerencję części wariantów w zabudowę Stalów, w szczególności wariantów rozpoczynających się na węźle Tarnobrzeg na planowanej S74. Stanowczo sprzeciwia się wariantowi T2, który przebiega blisko domu autora i koliduje z jego działkami. Popiera wariant G1 z modyfikacjami zaproponowanymi przez wójta gminy Grębów. Jako wart uwagi wskazuje też propozycję wariantu społecznego zwanego „bordowym”, który miałby przebiegać wzdłuż rzeki między Stalami a Mokrzyszowem.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4, T5 i modyfikację wariantu G1.
0108	Barbara Dąbek	2722/1, 2722/3 w obrębie Stale	Jak w pozycji 107.	Jak w pozycji 107.
0109	Autor nie wyraził zgody na publikację danych	-	Autor zgłasza sprzeciw wobec zaproponowanej trasy obwodnicy. Swoje negatywne stanowisko uzasadnia faktem, iż zaplanowanie przebiegu drogi przez grunty rolne i sady doprowadzi do pozbawienia mieszkańców stałych źródeł dochodu oraz osłabienia lokalnej gospodarki. Podkreślono również, że utrata terenów rolniczych wpłynie negatywnie na przyszły rozwój miejscowości oraz zagraża stabilności ekonomicznej jej mieszkańców.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną, uwzględniającą aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Analiza ta ma na celu wskazanie rozwiązań najkorzystniejszych do dalszych, pogłębionych prac projektowych i środowiskowych. Odnosząc się do kwestii gruntów rolnych i sadów jako źródła dochodu mieszkańców, Projektant wskazuje, że przy inwestycji prowadzonej w nowym śladzie nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie ingerencji w nieruchomości prywatne oraz grunty użytkowane rolniczo. Jednocześnie jednym z założeń analiz wariantowych jest ograniczanie skali ingerencji w tereny zabudowane i użytkowane gospodarczo, a w analizie wielokryterialnej uwzględniane są między innymi kolizje z gruntami wysokich klas bonitacyjnych oraz skutki przestrzenne związane z przecięciem działek. W zakresie obawy dotyczącej osłabienia lokalnej gospodarki Projektant wyjaśnia, że zagadnienie to mieści się w społeczno-ekonomicznym wymiarze oceny wariantów. Skutki inwestycji dla gospodarstw rolnych, sadownictwa, możliwości dalszego prowadzenia działalności oraz dostępności komunikacyjnej terenów będą brane pod uwagę przy dalszym porównywaniu wariantów. Kwestie ewentualnego nabywania nieruchomości i odszkodowań będą natomiast rozstrzygane w odrębnym trybie właściwym dla realizacji inwestycji drogowych, po określeniu ostatecznego przebiegu i zakresu zajętości terenu.
0110	Magdalena Gierak	2836/21 w obrębie Mokrzyszów	Jak w pozycji 97.	Jak w pozycji 97.
0111	Ewa Urbańska	163, 164, 169/1 w obrębie Łązek	Autorka opinii składa stanowczy sprzeciw wobec planowanego przebiegu trasy w wariantach S1, S2, S3 oraz S4, twierdząc, że stanowią zagrożenie dla środowiska lokalnego. Wskazuje, że przebiegają one przez tereny Natura 2000 i tereny zalewowe. Dodatkowo argumentuje, że przebieg wariantów obejmuje tereny w otoczeniu kopalni Piaseczno, odznaczające się skomplikowaną budową	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			geologiczną, co w przeszłości doprowadziło do osunięcia gruntu podczas profilowania skarp zbiornika. Autorka opisuje także skomplikowane warunki gruntowo-wodne (grunty o zwiększonej podatności na deformacje, występujące procesy sufozji. Stwierdza, że drgania i wibracje w trakcie robót budowlanych jak i na etapie eksploatacji drogi zwiększą ryzyko wystąpienia osuwisk.	poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek o odrzucenie wariantu na podstawie innej niż w drodze analizy wielokryterialnej nie może zostać zrealizowany.
0112	Zofia Rychlicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0113	Jan Marek	obręb Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.
0114	Zofia Marek	obręb Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.
0115	Justyna i Hubert Szaraniec	71, 72/1 w obrębie Łązek	Autorzy opinii kwestionują planowane warianty S1, S2, S3 oraz S4 budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 9, wyrażając poważne obawy o bezpieczeństwo i przyszłość mieszkańców okolicy. Negatywne stanowisko uzasadniono licznymi zagrożeniami, takimi jak degradacja wysokiej klasy gruntów rolnych oraz zanieczyszczenie wód gruntowych i gleby substancjami komunikacyjnymi, co zagraża bezpieczeństwu sanitarnemu upraw, zmniejsza areał i uderza w opłacalność rolniczych gospodarstw rodzinnych. Wśród argumentów wymieniono również ryzyko chorób układu oddechowego z powodu rosnącego hałasu i emisji spalin, a także zagrożenie dla obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo, w tym obszaru Natura 2000 i Tarnobrzkiej Doliny Wisły. Dodatkowo zwrócono uwagę na uwarunkowania geologiczne, podkreślając, że kwestionowane trasy obejmują tereny o obniżonej wytrzymałości gruntów, co czyni je podatnymi na deformacje.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
0116	Anna Borycka	174/2 w obrębie Łązek	Autorka opinii wnosi o zaniechanie przebudowy drogi DK9 według wariantu S3. Argumentuje, że trasa przebiega zbyt blisko zabudowań, co obniży komfort życia przez hałas i spaliny, a także zmniejszy bezpieczeństwo, dostępność do nieruchomości i doprowadzi do utraty ich wartości. Najważniejszym powodem sprzeciwu jest to, że planowany przebieg obejmuje teren po kopalni odkrywkowej „Piaseczno”. Występują tam potwierdzone naukowo problemy ze statecznością skarp, a obszar ten ma obniżoną wytrzymałość na ściskanie. Ponadto grunty niespoiste znajdujące się pod lustrem wody nasilają procesy sufozji. Autorka obawia się, że drgania i wibracje spowodowane pracami budowlanymi oraz ruchem samochodowym wywołają tragiczne w skutkach osuwiska. Stwierdza, że w tego powodu warianty S1, S2, S3 i S4 są niemożliwe.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. W analizie wielokryterialnej uwzględniono przejście przez obszary z niekorzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi, gdzie jednym z czynników wpływających na warunki podłoża budowlanego jest także występowanie osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostanie zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9. Zarówno na etapie budowy jak i późniejszej eksploatacji drogi zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące jej negatywny wpływ na środowisko, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji.
0117	Mirosław Drągowski	159, 160 w obrębie Łązek 318 w obrębie Piaseczno	Autor opinii wnosi o odrzuceniu wariantów S1, S2, S3 i S4. Argumentuje, że planowana trasa przebiegałaby przez najlepsze grunty rolne gmin Łonów, Koprzywnica i Samborzec, co w praktyce wykluczy z produkcji rolnej teren o powierzchni około 200 ha. Według autora doprowadzi to do upadku małych gospodarstw	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			sadowniczych i utraty jednego źródła utrzymania wielu okolicznych mieszkańców. Autor wyraża również obawy związane z dużą emisją zanieczyszczeń drogowych, przez co produkty wytworzone w pobliżu trasy nie będą nadawały się do spożycia. Ponadto podział działek uniemożliwi do nich dojazd i pozostawi rolnikom bezwartościowe fragmenty gruntów, których nikt nie będzie chciał odkupić, a planowane nasypy drogowe spowodują powstawanie zastoisk mrozowych. Dodatkowym czynnikiem jest uciążliwy hałas, którego strefę oddziaływania autor szacuje nawet do 1000 m.	Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. W analizie wielokryterialnej uwzględniono między innymi kolizje z obszarami występowania gleb I i II klasy bonitacyjnej. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Ze względu na liniowy charakter inwestycji i ograniczenia techniczne (np. promienie łuków) nie jest możliwe ominięcie wszystkich niekorzystnych uwarunkowań i zabudowań zlokalizowanych na danym terenie. Zarówno na etapie budowy jak i późniejszej eksploatacji drogi zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące jej negatywny wpływ na środowisko, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji.
0118	Rafał Kas	167, 168, 166 w obrębie Łązek	Autor sprzeciwia się inwestycji, zwracając uwagę, że koliduje z obszarem Natura 2000. Zaznacza, że okoliczne skarpy są osłabione i dotychczas nie zostały w żaden sposób zabezpieczone ani poprawione. Autor sprzeciwia się poprowadzeniu trasy przez jego trzy cenne działki, na których posiada nasadzenia młodych drzewek przynoszące mu dochód, którego nie chciałby stracić. Kluczowym argumentem przeciwko inwestycji jest dla niego rejon Piaseczna, gdzie w razie powodzi teren zamienia się w osuwisko, co w przeszłości doprowadziło już do śmiertelnej tragedii. Planowany przebieg drogi obejmuje obszar o obniżonej wytrzymałości z niestabilnymi gruntami i ruchomymi piaskami. Autor wyraża ogromne obawy, że drgania i wibracje spowodowane ruchem samochodowym podczas użytkowania trasy drastycznie zwiększą ryzyko wystąpienia kolejnej tragedii.	Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. W analizie wielokryterialnej uwzględniono przejście przez obszary z niekorzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi, gdzie jednym z czynników wpływających na warunki podłoża budowlanego jest także występowanie osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejście działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane.
0119	Damian Staszczuk	170 w obrębie Łązek	Autor wskazuje, że na terenie przebiegu drogi występują grunty o zwiększonej podatności na deformacje, a drgania i wibracje wywołane przez roboty budowlane i ruch samochodowy zwiększają ryzyko wystąpienia osuwisk.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. W analizie wielokryterialnej uwzględniono przejście przez obszary z niekorzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi, gdzie jednym z

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				czynników wpływających na warunki podłoża budowlanego jest także występowanie osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
0120	Sławomir Puzio	3089 w obrębie Stale-Siedlisko	Autor jako jedyny akceptowalny wariant wskazuje G1, z poprawkami zaproponowanymi przez wójta gminy Grębów, ponieważ w najmniejszym stopniu ingeruje w teren zabudowany i przebiega w znacznej odległości od zabudowań, co zminimalizuje wpływ na mieszkańców. Wskazuje, że pozostałe warianty (T1, T2, T3, G2, G3) rozdzielają Stale na dwie części i znacząco ingerują w zabudowę mieszkalną oraz jej sąsiedztwo. Wskazuje, że w tych przypadkach części budynków znajdowałyby się w niewielkiej odległości od drogi o dużym natężeniu ruchu, co skutkowałoby uciążliwym hałasem, niemożliwym do całkowitego wyeliminowania nawet przy zastosowaniu paneli dźwiękochłonnych. Zwraca uwagę na odcięcie niektórych domów od dróg dojazdowych, w odrzuconych wariantach odcięłoby niektóre domy od utwardzonych dróg dojazdowych.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Projektant rozumiejąc obawy mieszkańców informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie utraci tego dostępu w przyszłości. Wzdłuż drogi krajowej projektowane są dodatkowe drogi zapewniające dojazdy do działek. Nowa droga nie powoduje likwidacji istniejących szlaków komunikacyjnych. Ich ciągłość zostaje zapewniona przez budowanie bezkolizyjnych przejazdów i skrzyżowań z DK9. Wniosek został uwzględniony poprzez modyfikację wariantu G1.
0121	Beata Puzio	3090 w obrębie Stale-Siedlisko	Jak w pozycji 120.	Jak w pozycji 120.
0122	Daniel Pióro	699/1, 699/2, 5019/7 w obrębie Stale	Autor prosi o odrzucenie wariantu T2, który przebiega przez jego działki w Stalach, gdzie od lat prowadzi firmę zatrudniającą 20 osób. Wskazuje, że realizacja wariantu T2 spowoduje zamknięcie firmy, zwolnienie pracowników i pozostawienie bez środków do życia. Zdaniem autora warianty z grupy G są jego zdaniem mniej szkodliwe społecznie, a i tak zapewniają oczekiwany efekt.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Nowe warianty T4 i T6 nie kolidują z nieruchomościami autora opinii. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
				publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane.
0123	Marzena Tomczyk	obręb Jadachy	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0124	Rafał Urbaniak	obręb Jadachy	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0125	Maria Wolan Rutyna	obręb Jadachy	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0126	Danuta Brudzy Wojciech Burdzy	2615/1, 2615/2 w obrębie Stale	Autorzy wnioskują o odrzucenie wariantów T1, T2 i G3 argumentując, że trasy te przebiegają bezpośrednio przez teren ich miejscowości. Jako jedyną akceptowalną alternatywę popierają wariant „społeczny zielony”, wskazując, że jest on najbardziej optymalny i zgodny z oczekiwaniami społecznymi mieszkańców. Podkreślają, że jego główną zaletą jest zachowanie odpowiedniej, bezpiecznej odległości od zabudowań. Autorzy wyrażają silne obawy, że realizacja inwestycji naruszy ich konstytucyjne prawa oraz drastycznie obniży spokój, bezpieczeństwo i ogólną jakość życia. Wskazują na bardzo negatywne skutki bezpośredniego sąsiedztwa trasy, takie jak uciążliwe drgania i hałas wywołane zarówno pracami budowlanymi, jak i późniejszym ruchem drogowym. Dodatkowo obawiają się, że budowa wpłynie na znaczne zanieczyszczenie powietrza blisko domów, co zwiększy ryzyko chorób układu oddechowego, zwłaszcza, że w okolicy przebywają małe dzieci, osoby starsze i schorowane. Zwracają również uwagę aspekt dojazdu do nieruchomości.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Wniosek dotyczący poparcia wariantu wskazywanego jako „zielony” został potraktowany jako głos społeczny w procesie analizy wariantowej, przy czym wybór konkretnego wariantu nie może zostać przesądzony na obecnym etapie. Odnosząc się do kwestii hałasu, drgań oraz wpływu inwestycji na zdrowie dzieci i osób starszych, Projektant wyjaśnia, że zagadnienia te będą przedmiotem dalszych analiz środowiskowych i technicznych dla wariantów skierowanych do kolejnego etapu prac. W raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zostaną przeanalizowane prognozowane poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza, a w razie potrzeby wskazane zostaną rozwiązania minimalizujące oddziaływanie drogi. Kwestia drgań, w tym ich potencjalnego wpływu na komfort życia oraz zabudowę położoną w sąsiedztwie inwestycji, zostanie uwzględniona na dalszym etapie projektowania w zakresie właściwym dla uszczegółowionych rozwiązań technicznych. W zakresie dojazdu do nieruchomości Projektant informuje, że żadna działka mająca w stanie istniejącym dostęp do drogi nie powinna zostać pozbawiona obsługi komunikacyjnej. W ramach inwestycji przewidywane są rozwiązania zapewniające ciągłość istniejących powiązań, w szczególności drogi dodatkowe, przejazdy lub skrzyżowania, których szczegółowy zakres będzie określany na dalszych etapach prac projektowych..
0127	Laura Smalera	55 w obrębie Chodków Stary	Autorka będąca właścicielką zabudowanej nieruchomości w miejscowości Chodków Stary stanowczo sprzeciwia się projektowanemu przebiegowi trasy w wariantcie S1 sąsiadującemu z jej nieruchomością w km 12+782. Sprzeciw uzasadnia faktem, że w bardzo bliskim sąsiedztwie powstałby nasyp znacznej wysokości, który zniszczy walory przyrodnicze zaburzając przestrzeń panującą w okolicy. Mieszkanka podkreśla, że realizacja tego wariantu doprowadzi do utraty możliwości spokojnego zaspokajania potrzeb mieszkaniowych, narażając ją na uciążliwy hałas oraz spaliny emitowane przez pojazdy. Inwestycja spowodowałaby również nieodwracalny spadek wartości jej nieruchomości, która obecnie zawdzięcza swoją atrakcyjność lokalizacji z dala od drogi krajowej w otoczeniu sadów, jeziora i użytków rolnych.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Jednym z kryteriów, branych pod uwagę podczas analizy, jest bliskość zabudowań od przewidywanej granicy pasa drogowego. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ze względu na liniowy charakter inwestycji i ograniczenia techniczne (np. promienie łuków) nie jest możliwe ominięcie wszystkich niekorzystnych uwarunkowań i zabudowań zlokalizowanych na danym terenie. Zarówno na etapie budowy jak i późniejszej eksploatacji drogi zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące jej negatywny wpływ na środowisko, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji.
0128	Angelika Szczepańska	3525/9 w obrębie Stale	Autorka opinii kategorycznie sprzeciwia się wariantom G1 i G2, ponieważ planowana trasa przebiegałaby w pobliżu działki, na której buduje dom, który nie został oznaczony na planie sytuacyjnym. Autorka odrzuca proponowane przebiegi, gdyż silnie ingerują one w obszary chronione Natura 2000, niszcząc siedliska i zagrażając rzadkim zwierzętom, co dokumentuje załączonymi zdjęciami. Wskazuje również na bezpowrotną	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			utratę cennych gruntów rolnych oraz ryzyko skażenia ujęć wody. Przewiduje ryzyko problemów proceduralnych i wysokie koszty budowy obiektów dla zwierząt. Według niej budowa drogi w tych wariantach podzieliłaby miejscowość na pół, obniżyła wartość nieruchomości i drastycznie pogorszyła warunki życia mieszkańców przez uciążliwy hałas, drgania oraz zanieczyszczenia. Zwraca również uwagę na możliwość zablokowania złóż strategicznych. Autorka jednoznacznie popiera wariant „T4 obywatelski”.	poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Srodowskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Brak oznaczenia budynku na planie sytuacyjnym wynika z faktu, że jest obiekt budowlany w trakcie budowy, który nie był jeszcze wykazany na mapie zasadniczej w zasobach POGiK w Tarnobrzegu w listopadzie 2025. W ramach opracowania wykonana została inwentaryzacja terenu, na podstawie której takie obiekty stopniowo uzupełniano na podkładzie mapowym. Wniosek został uwzględniony przez włączenie do analizy wariantu T4.
0129	Małgorzata Cywińska Piotr Cywiński	3525/1 w obrębie Stale	Autorzy składają stanowczy sprzeciw wobec planowanych wariantów G1 i G2 przebiegu drogi DK9. Wskazują, że rozwiązania te niosą ze sobą bardzo negatywne skutki środowiskowe, społeczne i gospodarcze. Główne argumenty przeciwko tym trasom to znaczna ingerencja w obszary chronione Natura 2000, niszczenie siedlisk przyrodniczych oraz przecinanie korytarzy migracyjnych ptaków i ssaków (w tym żurawi i bocianów czarnych). Ponadto autorzy zwracają uwagę na zwiększone ryzyko kolizji drogowych ze zwierzętami, bezpowrotną utratę wysokiej klasy gruntów rolnych oraz zagrożenie skażeniem ujęć wodnych w wyniku eksploatacji trasy lub ewentualnych wypadków. Mieszkańcy obawiają się również negatywnego wpływu na ich warunki życia, fizyczny podział miejscowości, a także wskazują na ogromne koszty budowy niezbędnej infrastruktury kompensacyjnej, takiej jak ekrany akustyczne czy przejścia dla zwierząt. Jako jedyną akceptowalną alternatywę, autorzy jednoznacznie popierają wariant „społeczny T4”.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Srodowskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Wniosek został uwzględniony przez włączenie do analizy wariantu T4.
0130	Danuta Śpiewak	obręb Cygany	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0131	Małgorzata Paż Piotr Paż	2793/4 w obrębie Stale	Autorzy zgłaszają uwagi wobec projektowanych wariantów T2 (w km 9+030) oraz G3 (w km 11+198). Wskazują, że trasy te znajdują się w bardzo bliskiej odległości od ich działki nr 2793/4, na której posadowiony jest dom oraz budynki gospodarcze. Budowa drogi i skrzyżowania dwupoziomowego grozi nieodwracalnym uszkodzeniem zabudowań przez drgania powstałe podczas budowy i eksploatacji. Realizacja tych wariantów przecina wieś Stale co utrudni poruszanie się maszynami rolniczymi i uprawę roli, a także doprowadzi do utraty atrakcyjności działek i obniżenia wartości nieruchomości. Autorzy podkreślają, że teren ten stanowi obszar strefy ochrony pośredniej ujęcia wody Studzieniec I, więc poprowadzenie tamtędy drogi stanowi zagrożenie dla wody pitnej. Wskazują na naruszenie interesu prawnego i ingerencję w konstytucyjne prawo własności. Dodatkowo podnoszą kwestię nadmiernego hałasu, zanieczyszczenia środowiska pyłami PM10 i PM2,5 oraz emisji rakotwórczych spalin, co zwiększa ryzyko chorób przewlekłych i skraca długość życia w zdrowiu. Jako rozwiązanie alternatywne autorzy popierają wariant T4, który przebiega po zachodniej stronie osadnika	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Srodowskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant zgadza się ze stwierdzeniem, że bardzo wielu mieszkańców utraci swoje działki lub zostaną one podzielone. Należy jednak zauważyć, że przy każdej inwestycji drogowej, która poprowadzona jest w nowym śladzie nieuniknione jest przejęcie działek pod nowy pas drogowy zgodnie z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			wzdłuż rzeki Trześniówki przez teren miasta Tarnobrzeg, omijając wieś Stale. Wariant ten mniej koliduje z zabudową, posiada mniej skrzyżowań z drogami lokalnymi, omija obszar Natura 2000 oraz ujęcie wody pitnej, a jednocześnie pełni rolę obwodnicy miasta. Autorzy popierają również wariant G1 z modyfikacją wg propozycji wójta gminy Grębów. W przypadku braku możliwości realizacji powyższych propozycji, zgłaszają własną modyfikację wariantu T3, która mogłaby połączyć się za osadnikiem z wariantem T4.	nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości. Niemożliwe jest takie poprowadzenie trasy, żeby nie ingerować w działki prywatne w przypadku, gdy trasa przebiega w pobliżu zabudowań i przez tereny użytkowane rolniczo. Jednym z założeń, w oparciu o które projektowano warianty trasy obwodnicy, jest jak najmniejsza ingerencja w tereny zabudowane. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów T4, T5 oraz modyfikację wariantu G1.
0132	Kamil Burdzy	2378/2 w obrębie Stale	Autor będący właścicielem działki nr 2378/2, na której aktualnie realizuje budowę domu, zgłasza sprzeciw wobec wariantów T1 oraz T2. Wskazuje, że planowany przebieg wariantu T1 znajduje się w odległości około 150 m, a wariantu T2 około 300 m od budowanego domu, co oznacza istotne pogorszenie warunków zamieszkania poprzez hałas, drgania, emisje i barierę przestrzenną. Autor podkreśla, że wariant T1 jest prowadzony bezpośrednio przy osadniku, co w praktyce uniemożliwia wytyczenie drogi w tym śladzie bez kolizji z obiektem i jego funkcją, generując wysokie ryzyko techniczne oraz brak realnej wykonalności. Z kolei wariant T2 wprowadza trwałą barierę, dzieląc miejscowość Stale na dwie części, co skutkować będzie ograniczeniem lokalnych połączeń, wydłużeniem dojazdów oraz pogorszeniem bezpieczeństwa i jakości życia. Jednocześnie autor deklaruje pełne poparcie dla tzw. „wariantu społecznego” przygotowanego przez Dominika Potoka, uznając go za kierunek najbardziej racjonalny społecznie i funkcjonalnie. Główne argumenty przemawiające za tym rozwiązaniem to maksymalne odsunięcie drogi od zabudowań w celu ograniczenia hałasu i uniknięcia zaburzeń, a także wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zamieszkałe. Wariant ten wykorzystuje korytarze minimalizujące konflikt z planami mieszkaniowymi, dążąc do tego, aby droga nie przebiegała bezpośrednio za płotami domów i nie powodowała przecinania miejscowości.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantu T6.
0133	Karolina Wolak	2100 w obrębie Sobów	Autorka wnioskuje o odrzucenie projektowanych wariantów T2, T3 oraz wariantu opracowanego przez Dominika Potoka. Prośbę tę motywuje faktem, iż przebiegają one w bezpośrednim sąsiedztwie jej domu, w którym zamieszkuje wraz z dziećmi. Jednocześnie zwraca się z prośbą o rozważenie poparcia dla wariantów T1 i T2 w przebiegu oznaczonym przez nią na mapie dołączonej do formularza opinii.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp. Wniosek o odrzucenie wariantu na podstawie innej niż w drodze analizy wielokryterialnej nie może zostać zrealizowany. Wniosek został zrealizowany poprzez dodanie do analizy wariantu T4.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0134	Paweł Babiarz	859/4 w obrębie Żupawa	Autor zgłasza sprzeciw wobec przebiegu wariantu G3 wskazując na jego zbyt bliskie sąsiedztwo z zabudową mieszkalną wsi Żupawa w okolicy km 5+000. W celu oddalenia projektowanego korytarza od budynków mieszkalnych proponuje on korektę trasy na odcinku od km 2+381 do ok. km 6+000. Postulowana zmiana zakłada odsunięcie trasy na wskazany odcinek w kierunku zachodnim z przejściem nad rozwidleniem linii kolejowych nr 74 i 78.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek o korektę wariantu w zaproponowany sposób nie został zrealizowany ze względu na kąt przecięcia z trasą kolejową oraz lokalizację rozjazdu w miejscu przecięcia.
0135	Borys Puzio	3089 w obrębie Stale-Siedlisko	Jak w pozycji jak 120.	Jak w pozycji jak 120.
0136	Kacper Puzio	3090 w obrębie Stale-Siedlisko	Jak w pozycji jak 120.	Jak w pozycji jak 120.
0137	Andrzej Wojtaszek	1210, 1211 w obrębie Stale	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0138	Róża Wojtaszek	1210, 1211 w obrębie Stale	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0139	Przemysław Goraj	1210, 1211 w obrębie Stale	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0140	Grzegorz Farbisz	135 w obrębie Siedle-szczany	Autor wyraża sprzeciw wobec realizacji wariantu S3. Uzasadnia, że poprowadzenie drogi w bezpośrednim sąsiedztwie jego działki spowoduje istotne i trwałe obniżenie wartości nieruchomości oraz uniemożliwi jej wykorzystanie zgodnie z przeznaczeniem. W szczególności wskazuje na zablokowanie możliwości realizacji zabudowy. Autor podnosi, że procedura realizacji inwestycji celu publicznego prowadzi w tym przypadku do naruszenia prawa własności i uniemożliwia racjonalne użytkowanie gruntu. W przypadku wyboru wariantu S3, autor wnosi o wykupienie całej nieruchomości.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nabywanie nieruchomości odbywa się z Ustawą z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz. 311). W Ustawie określono procedury nabywania nieruchomości oraz wypłaty odszkodowania za zajęte nieruchomości.
0141	Aleksandra Baran	obręb Jadachy	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0142	Maria Gołąbek	obręb Jadachy	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0143	Tomasz Trela	obręb Jadachy	Jak w pozycji 38.	Jak w pozycji 38.
0144	Tomasz Wolak	2100 w obrębie Sobów	Autor zwraca się z prośbą o odrzucenie wariantów T2, T3, a także wariantu opracowanego przez Dominika Potoka z powodu ich bezpośredniego sąsiedztwa	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
			z działką, na której znajduje się dom autora. Autor wnioskuje o poprowadzenie drogi według przesłanej przez niego propozycji połączenia wariantu T2 z wariantem T1 łącznikiem w km około 4+000.	Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do opracowania dostał dołączony cieszący się dużym poparciem mieszkańców gmin Nowa Dęba i Grębów wariant T4, którego początkowy przebieg odpowiada propozycji autora wniosku.
0145	Marta Jędrzejewska	1837 w obrębie Sobów	Autorka wskazuje, że jest przeciwna wariantom T1 i T3, które przecinają jej działkę. Wskazuje także, że wariant T2 prowadzi do otoczenia jej z każdej strony linią kolejową, obwodnicą Tamobręga i DK9, co będzie uciążliwe. Dodaje, że motywacją do zakupu nieruchomości w tej lokalizacji były walory przyrodnicze. Stwierdza, że projektowana droga powinna zostać poprowadzona w sposób omijający zabudowę.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został uwzględniony poprzez znaczącą korektę wariantów T1 i T3.
0146	Martyna Agata Pawłowska	-	Wójt gminy Łonów kwestionuje zasadność realizacji wariantów S1, S2, S3 oraz S4. Swoje stanowisko uzasadnia przede wszystkim występowaniem na planowanych trasach skomplikowanych warunków geotechnicznych i geologicznych związanych z bliskością poeksploatacyjnego wyrobiska dawnej kopalni siarki „Piaseczno”. Zwrócono uwagę, że tamtejsze grunty charakteryzują się obniżoną wytrzymałością i są wysoce podatne na deformacje oraz utratę stateczności, co w połączeniu z drganiami wywołanymi budową i późniejszą eksploatacją drogi stwarza realne zagrożenie powtórzenia się historycznych osuwisk. Wśród dodatkowych argumentów przeciwko tym wariantom wymieniono szereg negatywnych skutków społecznych i gospodarczych, takich jak podział nieruchomości, sadów i gospodarstw rolnych, wyłączenie gruntów z produkcji rolnej, utrudnienia komunikacyjne, pogorszenie jakości powietrza, przekroczenie norm hałasu oraz negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców i funkcjonowanie lokalnych przedsiębiorstw. Jako rozwiązanie rekomendowane wskazano realizację połączenia projektowanej drogi ekspresowej S74 z obwodnicą Nowej Dęby poprzez rozbudowę jednego z dwóch projektowanych węzłów w ramach inwestycji S74: Węzła Tamobręga lub Węzła Gorzyce. Poparcie dla tej alternatywy uargumentowano tym, że pozwoli ona na osiągnięcie celów komunikacyjnych inwestycji przy jednoczesnym zminimalizowaniu ryzyka środowiskowego i społecznego oraz znacznym ograniczeniu ingerencji w tereny zagrożone geotechnicznie.	Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną. Analiza ta uwzględni aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz. Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
0147	Agnieszka Sienkiewicz Klubek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0148	Agnieszka Trela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0149	Aleksander Furman	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0150	Angelika Katanowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0151	Anna Duma	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0152	Anna Kostecka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0153	Anna Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0154	Artur Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0155	Barbara Broda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0156	Barbara Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0157	Beata Cymińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0158	Bogusław Bednarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0159	Danuta Sobolewska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0160	Dariusz Różak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0161	Edward Sudoł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0162	Ewa Dąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0163	Ewelina Muciek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0164	Grażyna Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0165	Grzegorz Cywiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0166	Halina Dąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0167	Henryk Szcz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0168	Artur Klubek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0169	Michał Klubek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0170	Hubert Sobolewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0171	Irena Sudok	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0172	Iwona Furman	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0173	Izabela Dąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0174	Jacek Dąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0175	Jakub Filipski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0176	Jan Dąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0177	Jan Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0178	Janina Grozda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0179	Jerzy Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0180	Julia Cymińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0181	Kamil Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0182	Karolina Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0183	Kazimierz Dybek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0184	Kazimierz Trela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0185	Kazimierz Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0186	Krystyna Kostecka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0187	Krzysztof Ławęda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0188	Lena Cywińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0189	Leszek Sobolewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0190	Lucyna Bednarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0191	Łukasz Duma	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0192	Maria Duma	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0193	Mateusz Różak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0194	Mirosław Żak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0195	Natalia Filipowa	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0196	Nowak Jan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0197	Nowak Zofia	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0198	Paweł Sobolewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0199	Radosław Muciek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0200	Sabina Sudoł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0201	Stanisław Kostecki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0202	Sylwia Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0203	Tadeusz Cebula	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0204	Terasa Szcz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0205	Teresa Różak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0206	Teresa Sudoł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0207	Tomasz Goździewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0208	Tomasz Muciek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0209	Vladyslav Broda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0210	Władysław Kobylarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0211	Zofia Wolska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0212	Adam Bogdan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0213	Adam Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0214	Adam Kunysz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0215	Adam Rzeszutek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0216	Adam Stępień	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0217	Adam Sudoł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0218	Adam Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0219	Adam Useniel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0220	Adam Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0221	Adam Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0222	Adrian Dokudowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0223	Adrian Kierepka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0224	Adrianna Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0225	Agata Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0226	Agata Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0227	Agata Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0228	Agata Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0229	Agata Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0230	Agata Szelech	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0231	Agata Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0232	Agata Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0233	Agata Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0234	Agata Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0235	Agata Żmuda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0236	Agnieszka Balata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0237	Agnieszka Beduacz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0238	Agnieszka Ewiak-Balata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0239	Agnieszka Fleming	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0240	Agnieszka Golba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0241	Agnieszka Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0242	Agnieszka Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0243	Agnieszka Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0244	Agnieszka Kot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0245	Agnieszka Misa	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0246	Agnieszka Mycek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0247	Agnieszka Puzio	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0248	Agnieszka Skowron	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0249	Agnieszka Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0250	Agnieszka Wolska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0251	Agnieszka Zając	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0252	Agnieszka Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0253	Agnieszka Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0254	Agnieszka Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0255	Agnieszka Zygmant	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0256	Aleksander Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0257	Aleksander Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0258	Aleksandra Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0259	Aleksandra Chmiel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0260	Aleksandra Chojnacka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0261	Aleksandra Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0262	Aleksandra Kochan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0263	Aleksandra Koleno	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0264	Aleksandra Tłusty	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0265	Aleksandra Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0266	Zych Wankowicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0267	Alicja Kucharska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0268	Alicja Pauch	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0269	Alicja Zelik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0270	Alicja Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0271	Alina Czernik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0272	Alina Grden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0273	Alina Koszar	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0274	Alina Sitko	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0275	Alina Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0276	Alina Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0277	Amadeusz Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0278	Amelia Denkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0279	Amelia Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0280	Anastazia Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0281	Andrzej Badura	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0282	Andrzej Chojnacki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0283	Andrzej Galka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0284	Andrzej Godek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0285	Andrzej Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0286	Andrzej Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0287	Andrzej Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0288	Andrzej Paleczka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0289	Andrzej Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0290	Andrzej Pogorzelski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0291	Andrzej Skomka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0292	Andrzej Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0293	Andrzej Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0294	Andrzej Wacławczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0295	Andrzej Zygmunt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0296	Andżelika Jaskot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0297	Aneta Kozdęba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0298	Aneta Lidwin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0299	Aneta Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0300	Aneta Obara	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0301	Aneta Ruła	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0302	Aneta Tomalska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0303	Aneta Trojak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0304	Aneta Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0305	Aneta Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0306	Angelika Gruszka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0307	Angelika Marczevska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0308	Aniela Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0309	Anita Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0310	Anna Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0311	Anna Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0312	Anna Cerkiewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0313	Anna Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0314	Anna Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0315	Anna Gładysz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0316	Anna Grocholska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0317	Anna Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0318	Anna Justkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0319	Anna Kłosowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0320	Anna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0321	Anna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0322	Anna Lewicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0323	Anna Łagowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0324	Anna Łącz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0325	Anna Maciąg	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0326	Anna Nawodzińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0327	Anna Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0328	Anna Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0329	Anna Pałda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0330	Anna Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0331	Anna Pawlak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0332	Anna Plusta	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0333	Anna Pruchnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0334	Anna Rytwińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0335	Anna Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0336	Anna Sędyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0337	Anna Sitek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0338	Anna Stagraczyńska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0339	Anna Ślusarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0340	Anna Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0341	Anna Toś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0342	Anna Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0343	Anna Wieluch	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0344	Anna Wit	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0345	Anna Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0346	Anna Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0347	Anna Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0348	Anna Wójcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0349	Anna Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0350	Anna Zbyrad- Obara	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0351	Anna Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0352	Anna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0353	Anna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0354	Anna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0355	Anna Żądło	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0356	Antoni Bachorski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0357	Antoni Hausner	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0358	Arkadiusz Ząbik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0359	Artur Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0360	Artur Gruszczyński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0361	Artur Małajowicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0362	Artur Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0363	Artur Śluszc	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0364	Barbara Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0365	Barbara Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0366	Barbara Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0367	Barbara Biesiadecka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0368	Barbara Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0369	Barbara Grębowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0370	Barbara Gruszczyńska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0371	Barbara Juntak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0372	Barbara Kardys	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0373	Barbara Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0374	Barbara Misa	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0375	Barbara Olech	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0376	Barbara Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0377	Barbara Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0378	Barbara Sałek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0379	Barbara Samojeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0380	Barbara Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0381	Barbara Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0382	Barbara Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0383	Barbara Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0384	Barbara Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0385	Barbara Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0386	Barbara Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0387	Bartosz Kaczmarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0388	Bartłomiej Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0389	Bartłomiej Rodzeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0390	Bartłomiej Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0391	Bartłomiej Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0392	Bartosz Brzozowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0393	Bartosz Kaczmarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0394	Bartosz Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0395	Beata Barwińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0396	Beata Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0397	Beata Kaczmarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0398	Beata Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0399	Beata Metryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0400	Beata Oklęk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0401	Beata Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0402	Beata Styś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0403	Beata Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0404	Beata Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0405	Beata Wolink	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0406	Beata Żmuda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0407	Bernadeta Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0408	Bernard Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0409	Bogdan Dul	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0410	Bogdan Gabai	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0411	Bogdan Knewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0412	Bogdan Pałac	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0413	Bogdan Trela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0414	Bogumił Żądło	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0415	Bogumiła Małajowicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0416	Bogusław Rawski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0417	Bogusław Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0418	Bogusław Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0419	Bogusława Brzezińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0420	Bogusława Samojeeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0421	Bogusława Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0422	Bożena Barlikowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0423	Bożena Krząstek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0424	Bożena Pająk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0425	Bożena Pałeczka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0426	Bożena Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0427	Bożena Rawska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0428	Bożena Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0429	Bożena Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0430	Bożena Useniel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0431	Bronisława Trela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0432	Bronisław Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0433	Bronisław Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0434	Bronisław Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0435	Bronisław Głaz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0436	Bronisław Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0437	Bronisław Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0438	Bronisław Rodzeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0439	Bronisława Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0440	Bronisława Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0441	Bronisława Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0442	Bronisława Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0443	Bronisława Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0444	Bronisława Włodarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0445	Cecylia Czupich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0446	Cecylia Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0447	Cecylia Jurkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0448	Cecylia Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0449	Cecylia Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0450	Czesław Bieler	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0451	Czesław Gurdak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0452	Czesław Kopeć	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0453	Czesław Piwiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0454	Czesław Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0455	Czesław Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0456	Czesław Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0457	Czesław Witkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0458	Czesław Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0459	Czesław Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0460	Czesław Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0461	Czesław Zadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0462	Czesław Zawada	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0463	Czesław Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0464	Czesława Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0465	Czesława Wolska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0466	Damian Sedyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0467	Damian Jaskot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0468	Damian Łagowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0469	Damian Sudoł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0470	Damian Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0471	Damian Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0472	Daniela Marek-Zielińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0473	Danuta Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0474	Danuta Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0475	Danuta Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0476	Danuta Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0477	Danuta Działo	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0478	Danuta Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0479	Danuta Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0480	Danuta Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0481	Danuta Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0482	Danuta Orolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0483	Danuta Piwińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0484	Danuta Rozmus	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0485	Danuta Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0486	Danuta Wilk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0487	Danuta Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0488	Danuta Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0489	Danuta Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0490	Danuta Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0491	Darek Pająk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0492	Dariusz Jakubus	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0493	Dariusz Misa	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0494	Dariusz Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0495	Dariusz Rutyna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0496	Dariusz Styś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0497	Dariusz Surowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0498	Dariusz Toś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0499	Dariusz Wełna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0500	Dariusz Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0501	Dawid Ciba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0502	Dawid Daniel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0503	Dawid Godek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0504	Dawid Maturiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0505	Dawid Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0506	Dawid Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0507	Dawid Pałeczka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0508	Diana Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0509	Diana Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0510	Dominik Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0511	Dominik Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0512	Dominika Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0513	Dominika Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0514	Dorota Buczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0515	Dorota Dul	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0516	Dorota Gurdak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0517	Dorota Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0518	Dorota Kłosowska-Buczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0519	Dorota Łączkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0520	Dorota Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0521	Dorota Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0522	Dorota Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0523	Dorota Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0524	Dorota Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0525	Dorota Sedyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0526	Dorota Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0527	Dorota Walkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0528	Dorota Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0529	Dorota Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0530	Dorota Zuba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0531	Dorota Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0532	Dorota Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0533	Edward Burlikowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0534	Edward Działo	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0535	Edward Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0536	Edward Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0537	Edward Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0538	Edyta Chojnacka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0539	Edyta Grocholska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0540	Edyta Kaproń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0541	Edyta Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0542	Edyta Nowak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0543	Edyta Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0544	Edyta Trela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0545	Edyta Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0546	Elza Walska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0547	Elżbieta Byczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0548	Elżbieta Dokudowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0549	Elżbieta Głaz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0550	Elżbieta Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0551	Elżbieta Hojda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0552	Elżbieta Knutelska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0553	Elżbieta Kochan-Mazur	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0554	Elżbieta Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0555	Elżbieta Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0556	Elżbieta Krutysza	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0557	Elżbieta Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0558	Elżbieta Piechota	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0559	Elżbieta Widuch	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0560	Elżbieta Wójcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0561	Elżbieta Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0562	Emilia Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0563	Emilia Paż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0564	Eugenia Wąsik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0565	Eugeniusz Król	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0566	Eugeniusz Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0567	Eugeniusz Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0568	Ewa Brniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0569	Ewa Brzozowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0570	Ewa Głabek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0571	Ewa Knewska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0572	Ewa Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0573	Ewa Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0574	Ewa Napieracz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0575	Ewa Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0576	Ewa Samo Jeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0577	Ewa Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0578	Ewa Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0579	Ewa Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0580	Ewa Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0581	Ewa Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0582	Ewa Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0583	Ewelina Brodaczewska-Czoryło	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0584	Ewelina Godek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0585	Ewelina Kita	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0586	Ewelina Lubaniec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0587	Ewelina Stawarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0588	Ewelina Strojek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0589	Ewelina Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0590	Ewelina Wich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0591	Ewelina Wilk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0592	Ewelina Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0593	Ewelina Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0594	Feliks Wójcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0595	Filip Samo Jeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0596	Franciszek Chłopek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0597	Franciszek Długosiewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0598	Franciszek Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0599	Franciszek Rzepecki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0600	Franciszek Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0601	Franciszek Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0602	Franciszek Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0603	Gabriela Chłopek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0604	Gabriela Golba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0605	Genowefa Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0606	Grażyna Jaskot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0607	Grażyna Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0608	Grażyna Lidwin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0609	Grażyna Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0610	Grzegorz Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0611	Grzegorz Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0612	Grzegorz Chmielewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0613	Grzegorz Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0614	Grzegorz Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0615	Grzegorz Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0616	Grzegorz Kadryś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0617	Grzegorz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0618	Grzegorz Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0619	Grzegorz Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0620	Grzegorz Kozioł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0621	Grzegorz Łagowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0622	Grzegorz Łączkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0623	Grzegorz Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0624	Grzegorz Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0625	Grzegorz Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0626	Grzegorz Nawodziński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0627	Grzegorz Oklek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0628	Grzegorz Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0629	Grzegorz Piechota	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0630	Grzegorz Rawski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0631	Grzegorz Rytwiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0632	Grzegorz Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0633	Grzegorz Skowron	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0634	Grzegorz Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0635	Grzegorz Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0636	Grzegorz Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0637	Grzegorz Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0638	Grzegorz Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0639	Grzegorz Wójcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0640	Grzegorz Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0641	Halina Bogdan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0642	Halina Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0643	Halina Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0644	Halina Jurkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0645	Halina Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0646	Halina Koziol	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0647	Halina Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0648	Halina Nerka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0649	Halina Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0650	Halina Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0651	Halina Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0652	Halina Zygmunt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0653	Helena Gurdak- Olszowy	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0654	Helena Misa	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0655	Helena Muranko	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0656	Helena Niedziałek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0657	Helena Rybak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0658	Henryk Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0659	Henryka Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0660	Hubert Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0661	Hubert Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0662	Hubert Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0663	Ian Boon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0664	Iga Brzęczka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0665	Ignacy Giz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0666	Irena Burlikowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0667	Irena Knysz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0668	Irena Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0669	Irena Partyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0670	Irena Skowron	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0671	Irena Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0672	Ireneusz Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0673	Ireneusz Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0674	Iwona Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0675	Iwona Jeż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0676	Iwona Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0677	Iwona Król	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0678	Iwona Kucięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0679	Iwona Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0680	Izabela Barasik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0681	Izabela Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0682	Izabela Pawłowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0683	Jacek Barwiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0684	Jacek Biesiadecki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0685	Jacek Brniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0686	Jacek Czupich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0687	Jacek Gurdak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0688	Jacek Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0689	Jacek Tłusty	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0690	Jacek Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0691	Jacek Wrucha	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0692	Jadwiga Lenicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0693	Jadwiga Plusta	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0694	Jagoda Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0695	Jakub Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0696	Jakub Denkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0697	Jakub Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0698	Jakub Krutysza	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0699	Jakub Trela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0700	Jakub Turek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0701	Jakub Wąsik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0702	Jakub Zawada	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0703	Jan Barlikowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0704	Jan Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0705	Jan Brzuszek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0706	Jan Chojnacki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0707	Jan Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0708	Jan Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0709	Jan Głaz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0710	Jan Golba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0711	Jan Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0712	Jan Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0713	Jan Jurkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0714	Jan Knysz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0715	Jan Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0716	Jan Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0717	Jan Kotulski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0718	Jan Kozdyba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0719	Jan Maczuga	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0720	Jan Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0721	Jan Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0722	Jan Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0723	Jan Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0724	Jan Rytwiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0725	Jan Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0726	Jan Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0727	Jan Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0728	Jan Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0729	Jan Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0730	Jan Wolak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0731	Jan Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0732	Jan Wójcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0733	Jan Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0734	Jan Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0735	Jan Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0736	Jan Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0737	Jan Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0738	Janina Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0739	Janina Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0740	Janina Pająk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0741	Janina Piechota	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0742	Janina Szelegiewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0743	Janina Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0744	Janina Trznadel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0745	Janina Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0746	Janusz Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0747	Jarosław Szelech	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0748	Jarosław Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0749	Jerzy Buczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0750	Jerzy Byczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0751	Jerzy Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0752	Jerzy Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0753	Jerzy Koszar	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0754	Jerzy Kozioł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0755	Jerzy Mazur	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0756	Jerzy Oklek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0757	Jerzy Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0758	Jerzy Trznadel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0759	Jerzy Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0760	Jerzy Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0761	Jerzy Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0762	Joanna Burlikowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0763	Joanna Daniel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0764	Joanna Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0765	Joanna Dudzińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0766	Joanna Lubej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0767	Joanna Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0768	Joanna Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0769	Joanna Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0770	Joanna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0771	Jolanta Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0772	Jolanta Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0773	Jolanta Kopeć	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0774	Jordan Fleming	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0775	Józef Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0776	Józef Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0777	Józef Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0778	Józef Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0779	Józef Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0780	Józef Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0781	Józef Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0782	Józef Kuźnicki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0783	Józef Masternak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0784	Józef Nicieja	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0785	Józef Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0786	Józef Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0787	Józef Pieróg	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0788	Józef Sedyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0789	Józef Skowron	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0790	Józef Sydyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0791	Józef Zarzycki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0792	Józef Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0793	Józef Żmuda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0794	Józefa Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0795	Józefa Król	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0796	Józefa Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0797	Józefa Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0798	Julia Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0799	Julia Łagowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0800	Julia Wypych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0801	Józef Jurkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0802	Justyna Borowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0803	Justyna Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0804	Justyna Kowalczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0805	Justyna Malczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0806	Justyna Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0807	Justyna Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0808	Justyna Niedziałek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0809	Justyna Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0810	Justyna Rzeszutek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0811	Justyna Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0812	Justyna Wypych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0813	Kacper Chędogi	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0814	Kacper Gruszczyński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0815	Kacper Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0816	Kacper Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0817	Kamil Burlikowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0818	Kamil Chłopek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0819	Kamil Gurdek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0820	Kamil Małajowicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0821	Kamil Niedziałek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0822	Kamil Obara	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0823	Kamil Orlan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0824	Kamil Partyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0825	Kamil Robuta	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0826	Kamil Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0827	Kamil Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0828	Kamil Wolar	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0829	Kamilia Dul	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0830	Karol Czipich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0831	Karol Jeż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0832	Karolina Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0833	Karolina Czipich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0834	Karolina Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0835	Karolina Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0836	Karolina Libor	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0837	Karolina Mycek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0838	Karolina Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0839	Karolina Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0840	Katarzyna Bajer	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0841	Katarzyna Banosik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0842	Katarzyna Baracz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0843	Katarzyna Bednarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0844	Katarzyna Chojnacka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0845	Katarzyna Cudo	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0846	Katarzyna Gurdek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0847	Katarzyna Janiszewska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0848	Katarzyna Jurkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0849	Katarzyna Kliś- Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0850	Katarzyna Kliś- Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0851	Katarzyna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0852	Katarzyna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0853	Katarzyna Kwapisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0854	Katarzyna Łagowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0855	Katarzyna Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0856	Katarzyna Nowak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0857	Katarzyna Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0858	Katarzyna Rarska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0859	Katarzyna Rychlicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0860	Katarzyna Skrzypek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0861	Katarzyna Ślusarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0862	Katarzyna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0863	Katarzyna Zych-Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0864	Katarzyna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0865	Kazimiera Małogarska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0866	Kazimiera Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0867	Kazimierz Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0868	Kazimierz Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0869	Kazimierz Brzuszek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0870	Kazimierz Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0871	Kazimierz Dziewit	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0872	Kazimierz Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0873	Kazimierz Gurdak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0874	Kazimierz Jurkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0875	Kazimierz Kłosowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0876	Kazimierz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0877	Kazimierz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0878	Kazimierz Magda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0879	Kazimierz Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0880	Kazimierz Nerka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0881	Kazimierz Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0882	Kazimierz Przydział	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0883	Kazimierz Samojedon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0884	Kazimierz Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0885	Kazimierz Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0886	Kazimierz Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0887	Kinga Bauer	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0888	Kinga Kacuga-Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0889	Kinga Kotulska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0890	Kinga Krasoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0891	Klaudia Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0892	Kornelia Bogoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0893	Konrad Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0894	Konrad Chędogi	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0895	Konrad Denkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0896	Konrad Gołąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0897	Konrad Misa	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0898	Kornelia Rarska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0899	Krystian Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0900	Krystian Zięcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0901	Krystyna Pieróg	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0902	Krystyna Bajek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0903	Krystyna Bialek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0904	Krystyna Buras	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0905	Krystyna Denkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0906	Krystyna Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0907	Krystyna Dutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0908	Krystyna Dziedziewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0909	Krystyna Dziewit	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0910	Krystyna Gabai	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0911	Krystyna Hausner	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0912	Krystyna Jaczuga	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0913	Krystyna Kłos	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0914	Krystyna Kłosowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0915	Krystyna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0916	Krystyna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0917	Krystyna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0918	Krystyna Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0919	Krystyna Kotulska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0920	Krystyna Lewicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0921	Krystyna Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0922	Krystyna Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0923	Krystyna Oklek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0924	Krystyna Puzio	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0925	Krystyna Suma	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0926	Krystyna Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0927	Krystyna Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0928	Krystyna Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0929	Krystyna Tymiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0930	Krystyna Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0931	Krystyna Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0932	Krystyna Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0933	Krystyna Wolańska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0934	Krystyna Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0935	Krystyna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0936	Krzysztof Cabaj	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0937	Krzysztof Chojnacki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0938	Krzysztof Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0939	Krzysztof Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0940	Krzysztof Giń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0941	Krzysztof Gładycz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0942	Krzysztof Grębowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0943	Krzysztof Kita	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0944	Krzysztof Kiwak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0945	Krzysztof Kopeć	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0946	Krzysztof Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0947	Krzysztof Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0948	Krzysztof Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0949	Krzysztof Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0950	Krzysztof Kotulski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0951	Krzysztof Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
0952	Krzysztof Metryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0953	Krzysztof Mlich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0954	Krzysztof Nowak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0955	Krzysztof Oklek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0956	Krzysztof Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0957	Krzysztof Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0958	Krzysztof Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0959	Krzysztof Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0960	Krzysztof Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0961	Krzysztof Pająk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0962	Krzysztof Plusty	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0963	Krzysztof Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0964	Krzysztof Ruła	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0965	Krzysztof Rychlicki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0966	Krzysztof Skowron	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0967	Krzysztof Skrzypek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0968	Krzysztof Strojek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0969	Krzysztof Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0970	Krzysztof Tomyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0971	Krzysztof Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0972	Krzysztof Zięcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0973	Krzysztof Zuba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0974	Krzysztof Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0975	Krzysztof Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0976	Krzysztof Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0977	Leokadia Kozdęba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0978	Lesław Goleń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0979	Lesław Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0980	Leszek Janusz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0981	Leszek Piechota	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0982	Leszek Salek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0983	Leszek Stawarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0984	Leszek Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0985	Leszek Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0986	Lidia Dziedziewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0987	Liliana Tabor-Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0988	Lucyna Bachorska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0989	Lucyna Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0990	Lucyna Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0991	Lucyna Kot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0992	Lucyna Piwińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0993	Lucyna Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0994	Lucyna Witkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0995	Lucyna Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0996	Lucyna Zielonka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0997	Lucyna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0998	Ludwik Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
0999	Łucja Kołodziej-Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1000	Łucja Przydział	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1001	Łukasz Bantosik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1002	Łukasz Borowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1003	Łukasz Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1004	Łukasz Hablasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1005	Łukasz Nawodziński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1006	Łukasz Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1007	Łukasz Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1008	Maciej Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1009	Maciej Szpilczyński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1010	Maciej Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1011	Maciej Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1012	Magda Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1013	Magdalena Bajer	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1014	Magdalena Bąk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1015	Magdalena Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1016	Magdalena Burlikowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1017	Magdalena Denkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1018	Magdalena Kierepka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1019	Magdalena Komuda-Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1020	Magdalena Pomorska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1021	Magdalena Tomyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1022	Magdalena Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1023	Magdalena Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1024	Maja Kaczmarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1025	Maksymilian Gołębek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1026	Maksymilian Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1027	Małgorzata Ciba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1028	Małgorzata Durlej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1029	Małgorzata Gałka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1030	Małgorzata Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1031	Małgorzata Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1032	Małgorzata Kaproń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1033	Małgorzata Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1034	Małgorzata Koziol	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1035	Małgorzata Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1036	Małgorzata Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1037	Małgorzata Pająk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1038	Małgorzata Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1039	Małgorzata Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1040	Małgorzata Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1041	Małgorzata Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1042	Małgorzata Salek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1043	Małgorzata Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1044	Małgorzata Ząbik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1045	Małgorzata Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1046	Małgorzata Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1047	Marcelina Ząbik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1048	Marcin Chędogi	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1049	Marcin Chojnacki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1050	Marcin Dziedziewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1051	Marcin Gaweł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1052	Marcin Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1053	Marcin Lipiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1054	Marcin Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1055	Marcin Mycek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1056	Marcin Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1057	Marcin Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1058	Marcin Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1059	Marcin Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1060	Marcin Wolen	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1061	Marcin Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1062	Marek Denkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1063	Marek Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1064	Marek Jurkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1065	Marek Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1066	Marek Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1067	Marek Łagowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1068	Marek Misa	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1069	Marek Niedzialek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1070	Marek Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1071	Marek Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1072	Marek Tyniec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1073	Marek Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1074	Marek Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1075	Marek Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1076	Marek Zając	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1077	Maria Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1078	Maria Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1079	Maria Burlikowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1080	Maria Chłopek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1081	Maria Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1082	Maria Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1083	Maria Gołąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1084	Maria Gurdak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1085	Maria Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1086	Maria Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1087	Maria Kania	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1088	Maria Kierska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1089	Maria Kosińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1090	Maria Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1091	Maria Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1092	Maria Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1093	Maria Kotulska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1094	Maria Król	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1095	Maria Kubik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1096	Maria Kuźnicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1097	Maria Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1098	Maria Łagowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1099	Maria Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1100	Maria Marchwicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1101	Maria Nerkuger	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1102	Maria Nowak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1103	Maria Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1104	Maria Paż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1105	Maria Piechota	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1106	Maria Piwińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1107	Maria Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1108	Maria Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1109	Maria Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1110	Maria Rzepecka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1111	Maria Strojek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1112	Maria Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1113	Maria Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1114	Maria Śliwka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1115	Maria Tłusty	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1116	Maria Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1117	Maria Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1118	Maria Tworek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1119	Maria Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1120	Maria Walska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1121	Maria Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1122	Maria Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1123	Maria Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1124	Maria Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1125	Maria Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1126	Maria Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1127	Marian Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1128	Marian Lewicka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1129	Marian Salek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1130	Marian Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1131	Marian Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1132	Marian Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1133	Mariusz Ciba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1134	Mariusz Gołębek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1135	Mariusz Jeż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1136	Mariusz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1137	Mariusz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1138	Mariusz Koralewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1139	Mariusz Łagowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1140	Mariusz Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1141	Mariusz Szelegiewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1142	Mariusz Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1143	Mariusz Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1144	Mariusz Zawada	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1145	Marta Gładycz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1146	Marta Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1147	Marta Koralewska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1148	Marta Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1149	Marta Lichota-Drozd	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1150	Marta Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1151	Marta Mrocza	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1152	Marta Pałeczka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1153	Marta Paż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1154	Marta Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1155	Marta Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1156	Marta Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1157	Marta Trela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1158	Marta Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1159	Marta Winogrodzka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1160	Marta Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1161	Marta Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1162	Martyna Magda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1163	Martyna Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1164	Martyna Wałkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1165	Martyna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1166	Martyna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1167	Martyna Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1168	Marzena Jedychonka-Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1169	Marzena Jeż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1170	Marzena Kozdyba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1171	Marzena Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1172	Marzena Rytwińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1173	Marzena Ślęzak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1174	Mateusz Bajer	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1175	Mateusz Bogacz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1176	Mateusz Lidwin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1177	Mateusz Orlan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1178	Mateusz Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1179	Mateusz Tryniec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1180	Mateusz Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1181	Michał Kosmuk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1182	Michał Czuryło	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1183	Michał Kłosowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1184	Michał Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1185	Michał Plusty	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1186	Michał Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1187	Michał Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1188	Michał Sadal	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1189	Michał Sulech	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1190	Michał Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1191	Michał Toś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1192	Michał Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1193	Michał Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1194	Michał Wypych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1195	Michał Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1196	Mieczysław Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1197	Mieczysław Dziedziewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1198	Mieczysław Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1199	Mieczysław Janiszewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1200	Mieczysław Knutelski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1201	Mieczysław Kozdęba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1202	Mieczysław Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1203	Mieczysław Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1204	Mieczysław Marchwicki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1205	Mieczysław Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1206	Mieczysław Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1207	Mieczysław Rozmsus	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1208	Mieczysław Sitko	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1209	Mieczysław Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1210	Mieczysław Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1211	Mieczysław Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1212	Mieczysław Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1213	Mieczysław Zieciak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1214	Mieczysław Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1215	Mietek Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1216	Milena Krzemińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1217	Milena Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1218	Mirosław Bręczka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1219	Mirosław Janusz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1220	Mirosław Kamiś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1221	Mirosław Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1222	Mirosław Łączkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1223	Mirosław Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1224	Mirosław Winogrodzki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1225	Monika Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1226	Monika Brzozowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1227	Monika Chędogi	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1228	Monika Dąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1229	Monika Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1230	Monika Górz-Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1231	Lidia Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1232	Monika Magda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1233	Monika Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1234	Monika Pardel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1235	Monika Szelegiewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1236	Monika Wójcik-Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1237	Monika Wrucha	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1238	Monika Zygmunt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1239	Natalia Bogacz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1240	Natalia Jakubus	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1241	Natalia Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1242	Natalia Pawlak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1243	Natalia Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1244	Natalia Welna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1245	Nataniel Pogorzelski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1246	Nikola Bogoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1247	Nikola Chmielarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1248	Norbert Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1249	Norbert Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1250	Norman Cudo	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1251	Ola Samo Jeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1252	Oliwia Grębowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1253	Oliwia Pałeczka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1254	Oskar Chędogi	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1255	Patrycja Lipińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1256	Patrycja Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1257	Patrycja Stala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1258	Patrycja Żądło	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1259	Patryk Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1260	Patryk Sobo	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1261	Patryk Tłusty	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1262	Paulina Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1263	Paulina Hausner	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1264	Paulina Kormola-Mikołajczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1265	Paulina Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1266	Paulina Rutyna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1267	Paulina Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1268	Paulina Zięcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1269	Paulina Żmuda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1270	Paweł Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1271	Paweł Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1272	Paweł Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1273	Paweł Lidwin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1274	Paweł Mach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1275	Paweł Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1276	Paweł Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1277	Paweł Olszowy	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1278	Paweł Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1279	Paweł Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1280	Paweł Wąsik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1281	Paweł Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1282	Paweł Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1283	Piotr Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1284	Piotr Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1285	Piotr Bąk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1286	Piotr Bednarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1287	Piotr Burlikowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1288	Piotr Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1289	Piotr Kaczmarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1290	Piotr Kaczmarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1291	Piotr Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1292	Piotr Kucięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1293	Piotr Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1294	Piotr Marczewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1295	Piotr Matyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1296	Piotr Pomorski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1297	Piotr Pułacki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1298	Piotr Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1299	Przemysław Tyniec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1300	Przemysław Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1301	Przemysław Wilk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1302	Radosław Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1303	Radosław Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1304	Rafał Gronkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1305	Rafał Juntak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1306	Rafał Maciąg	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1307	Rafał Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1308	Rafał Pęchoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1309	Rafał Sedyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1310	Rafał Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1311	Rafał Wypych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1312	Rafał Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1313	Renata Grębowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1314	Regina Rędzie- Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1315	Renata Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1316	Renata Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1317	Renata Dul	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1318	Renata Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1319	Renata Gronkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1320	Renata Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1321	Renata Nowak- Zięcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1322	Renata Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1323	Renata Rybka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1324	Renata Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1325	Renata Zawada	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1326	Renata Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1327	Renata Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1328	Renata Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1329	Renata Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1330	Robert Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1331	Robert Buczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1332	Robert Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1333	Robert Kosiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1334	Robert Lubej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1335	Robert Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1336	Robert Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1337	Robert Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1338	Roksana Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1339	Roman Szelegiewicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1340	Rozalia Zawada	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1341	Ryszard Jurkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1342	Ryszard Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1343	Ryszard Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1344	Ryszard Partyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1345	Ryszard Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1346	Ryszard Samojeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1347	Ryszard Stadnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1348	Ryszard Stagracyński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1349	Ryszard Śliwka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1350	Ryszard Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1351	Ryszard Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1352	Ryszard Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1353	Ryszard Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1354	Ryszard Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1355	Ryszard Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1356	Sebastian Zuba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1357	Sebastian Groleń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1358	Sebastian Nowak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1359	Sergiusz Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1360	Sławomir Fipies	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1361	Sławomir Kozdęba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1362	Sławomir Kozioł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1363	Sławomir Mycek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1364	Sławomir Obara	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1365	Sławomir Przydział	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1366	Sławomir Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1367	Sławomir Ślęzak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1368	Sławomir Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1369	Sławomir Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1370	Sławomir Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1371	Sławomir Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1372	Stanisław Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1373	Stanisław Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1374	Stanisław Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1375	Stanisław Chmielowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1376	Stanisław Czeżot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1377	Stanisław Czupich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1378	Stanisław Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1379	Stanisław Grocholski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1380	Stanisław Gurdak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1381	Stanisław Kosmola	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1382	Stanisław Kotulski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1383	Stanisław Kozdyba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1384	Stanisław Kwapisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1385	Stanisław Lewicki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1386	Stanisław Lubera	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1387	Stanisław Nowak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1388	Stanisław Oklek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1389	Stanisław Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1390	Stanisław Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1391	Stanisław Pająk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1392	Stanisław Piwiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1393	Stanisław Rytwiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1394	Stanisław Salek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1395	Stanisław Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1396	Stanisław Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1397	Stanisław Wilk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1398	Stanisław Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1399	Stanisław Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1400	Stanisław Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1401	Stanisław Wolski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1402	Stanisław Wypych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1403	Stanisław Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1404	Stanisław Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1405	Stanisław Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1406	Stanisława Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1407	Stanisława Walska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1408	Stanisława Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1409	Stanisław Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1410	Stanisław Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1411	Stanisław Kugier	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1412	Stanisław Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1413	Stefan Szlęzak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1414	Stefania Chojnacka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1415	Stefania Nowak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1416	Stefania Serafin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1417	Stefania Tracz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1418	Stefania Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1419	Stefania Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1420	Sylwester Dąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1421	Sylwester Kolano	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1422	Sylwester Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1423	Sylwester Partyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1424	Sylwester Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1425	Sylwester Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1426	Sylwester Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1427	Sylwia Fipies	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1428	Sylwia Pogorzelska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1429	Sylwia Rębisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1430	Sylwia Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1431	Sylwia Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1432	Sylwia Wolen	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1433	Sylwia Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1434	Szymon Kowalczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1435	Szymon Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1436	Szymon Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1437	Szymon Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1438	Tadeusz Bajda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1439	Tadeusz Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1440	Tadeusz Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1441	Tadeusz Jaskot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1442	Tadeusz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1443	Tadeusz Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1444	Tadeusz Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1445	Tadeusz Ślusarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1446	Tadeusz Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1447	Tadeusz Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1448	Tadeusz Włodarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1449	Teresa Baracz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1450	Teresa Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1451	Teresa Chruściel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1452	Teresa Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1453	Teresa Grocholska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1454	Teresa Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1455	Teresa Janusz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1456	Teresa Kopeć	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1457	Teresa Kosmała	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1458	Teresa Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1459	Teresa Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1460	Teresa Rozmus	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1461	Teresa Sędyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1462	Teresa Sudoł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1463	Teresa Surowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1464	Teresa Ślusarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1465	Teresa Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1466	Teresa Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1467	Teresa Włodarczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1468	Teresa Wypych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1469	Teresa Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1470	Teresa Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1471	Teresa Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1472	Tomasz Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1473	Tomasz Brniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1474	Tomasz Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1475	Tomasz Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1476	Tomasz Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1477	Tomasz Gołąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1478	Tomasz Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1479	Tomasz Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1480	Tomasz Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1481	Tomasz Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1482	Tomasz Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1483	Tomasz Nerka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1484	Tomasz Rytwiński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1485	Tomasz Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1486	Tomasz Wilk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1487	Tomasz Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1488	Tomasz Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1489	Tomasz Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1490	Urszula Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1491	Urszula Madej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1492	Urszula Szpilczyńska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1493	Urszula Tryniec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1494	Waldemar Brzozowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1495	Waldemar Rams	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1496	Waldemar Woliński	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1497	Waldemar Wójcik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1498	Walenty Ślusarz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1499	Weronika Gołąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1500	Wiesław Dutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1501	Wiesław Gąsior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1502	Wiesław Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1503	Wiesław Kierski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1504	Wiesław Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1505	Wiesław Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1506	Wiesław Pasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1507	Wiesław Paż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1508	Wiesław Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1509	Wiesława Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1510	Wiesława Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1511	Wiesława Godek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1512	Wiesława Polak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1513	Wiesława Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1514	Wiesława Szczupak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1515	Wiktor Rawski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1516	Wiktor Tworek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1517	Wiktor Wdowiak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1518	Wiktoria Grębowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1519	Wiktoria Robuta	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1520	Wiktoria Skrzypek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1521	Wiktoria Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1522	Wiktoria Zbyrad-Kołodziej	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1523	Wioleta Hablasek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1524	Wioleta Niedziałek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1525	Wioleta Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1526	Wioletta Wacławczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1527	Wioletta Wełna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1528	Witold Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1529	Władysław Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1530	Władysław Gołąbek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1531	Władysław Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1532	Władysław Kotulski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1533	Władysław Kubik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1534	Władysław Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1535	Władysław Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1536	Władysław Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1537	Władysław Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1538	Władysław Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1539	Władysław Urbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1540	Władysław Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1541	Władysław Wolski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1542	Władysław Wróbel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1543	Władysława Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1544	Władysława Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1545	Władysława Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1546	Wojciech Drozd	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1547	Wojciech Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1548	Wojciech Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1549	Wojciech Gil	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1550	Wojciech Janusz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1551	Wojciech Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1552	Wojciech Kosiów	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1553	Wojciech Przygoda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1554	Wojciech Szumiadera	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1555	Wojciech Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1556	Wojciech Wieluch	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1557	Wojciech Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1558	Wojtek Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1559	Anna Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1560	Zbigniew Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1561	Zbigniew Bałata	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1562	Zbigniew Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1563	Zbigniew Buras	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1564	Zbigniew Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1565	Zbigniew Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1566	Zbigniew Chojnacki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1567	Zbigniew Diozmus	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1568	Zbigniew Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1569	Zbigniew Durlaj	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1570	Zbigniew Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1571	Zbigniew Janusz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1572	Zbigniew Kozioł	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1573	Zbigniew Kuźnicki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1574	Zbigniew Małek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1575	Zbigniew Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1576	Zbigniew Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1577	Zbigniew Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1578	Zbigniew Rębin	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1579	Zbigniew Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1580	Zbigniew Rybka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1581	Zbigniew Samojeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1582	Zbigniew Stelmach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1583	Zbigniew Turbak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1584	Zbigniew Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1585	Zbigniew Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1586	Zbigniew Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1587	Zbigniew Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1588	Zbigniew Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1589	Zbigniew Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1590	Zbigniew Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1591	Zbigniew Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1592	Zbigniew Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1593	Zbigniew Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1594	Zbigniew Zygmunt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1595	Zbysław Walski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1596	Zdzisław Muranko	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1597	Zdzisław Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1598	Zdzisław Pruchnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1599	Zdzisław Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1600	Zenobiusz Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1601	Zenon Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1602	Zofia Białas	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1603	Zofia Bzorek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1604	Zofia Czapich	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1605	Zofia Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1606	Zofia Dryka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1607	Zofia Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1608	Zofia Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1609	Zofia Durtka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1610	Zofia Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1611	Zofia Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1612	Zofia Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1613	Zofia Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1614	Zofia Janusz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1615	Zofia Kiwak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1616	Zofia Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1617	Zofia Korczyńska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1618	Zofia Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1619	Zofia Kosior	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1620	Zofia Kosmala	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1621	Zofia Kotulska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1622	Zofia Koziol	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1623	Zofia Krzemińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1624	Zofia Lubera	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1625	Zofia Ordon	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1626	Zofia Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1627	Zofia Rolek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1628	Zofia Rożek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1629	Zofia Rutyna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1630	Zofia Rzepecka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1631	Zofia Rzeszutek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1632	Zofia Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1633	Zofia Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1634	Zofia Witoń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1635	Zofia Wójtowicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1636	Zofia Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1637	Zofia Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1638	Zofia Zięci	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1639	Zofia Zięba	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1640	Zofia Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1641	Zofia Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1642	Zofia Żądło	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1643	Zofia Żmuda	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1644	Zuzanna Jaskot	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1645	Zygmunt Wójtowicz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1646	Adrian Rutyna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1647	Adrianna Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1648	Agnieszka Denkowska-Siemczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1649	Agnieszka Leska-Walster	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1650	Andrzej Rutyna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1651	Andrzej Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1652	Andrzej Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1653	Aneta Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1654	Anna Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1655	Anna Kwapisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1656	Anna Piechota	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1657	Anna Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1658	Anna Uściak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1659	Anna Walska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1660	Arkadiusz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1661	Artur Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1662	Barbara Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1663	Beata Siekierska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1664	Bernarda Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1665	Czesław Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1666	Czesław Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1667	Danuta Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1668	Dawid Rzepecki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1669	Dominika Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1670	Dorota Denkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1671	Dorota Rzepecka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1672	Edward Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1673	Emilia Puzio	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1674	Ernest Śpiewak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1675	Eugenia Tutka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1676	Eugeniusz Janeczko	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1677	Ewa Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1678	Genowefa Jagodzińska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1679	Grażyna Klimczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1680	Grzegorz Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1681	Grzegorz Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1682	Grzegorz Kwapisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1683	Grzegorz Motyka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1684	Grzegorz Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1685	Grzegorz Zelik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1686	Henryk Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1687	Irena Pałubska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1688	Irena Siekierska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1689	Iwona Kapiń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1690	Izabela Kwapisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1691	Izabela Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1692	Jacek Orzechowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1693	Jadwiga Kwapisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1694	Jan Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1695	Janina Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1696	Janina Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1697	Janina Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1698	Janusz Biało	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1699	Janusz Rzepecki	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1700	Jolanta Heller- Wiśniewska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1701	Józef Pałubski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1702	Józef Siekierski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1703	Julia Wiącek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1704	Justyna Uściak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1705	Kacper Wiącek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1706	Kamil Siemczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1707	Kazimierz Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1708	Kinga Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1709	Kinga Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1710	Krystyna Biela	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1711	Krystyna Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1712	Krzysztof Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1713	Krzysztof Siemczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1714	Leszek Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1715	Łukasz Klimczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1716	Łukasz Marek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1717	Maciej Puzio	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1718	Maciej Włostowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1719	Magdalena Koper	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1720	Magdalena Piątek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1721	Magdalena Włostowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1722	Małgorzata Rzepecka	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1723	Małgorzata Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1724	Małgorzata Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1725	Marcin Koziel	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1726	Marcin Piechota	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1727	Marek Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1728	Marek Zając	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1729	Maria Garboś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1730	Maria Gład-Wilk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1731	Maria Mycek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1732	Mariusz Grocholski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1733	Mariusz Wiącek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1734	Marta Boczkowska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1735	Marta Grębowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1736	Martyna Samojeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1737	Marzena Zelik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1738	Michał Janusz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1739	Michał Kwaśnik	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1740	Michał Mroczek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1741	Michał Wiącek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1742	Michał Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1743	Mieczysław Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1744	Monika Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

Lp.	Autor	Nr działki	Streszczenie treści formularza	Stanowisko projektanta
1745	Natalia Koziek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1746	Oliwia Siemczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1747	Patryk Uiduch	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1748	Paulina Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1749	Paweł Kliś	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1750	Paweł Kwapisz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1751	Paweł Paż	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1752	Przemysław Grębowiec	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1753	Przemysław Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1754	Radosław Samojeden	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1755	Rafał Kapioń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1756	Sławomir Rutyna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1757	Sławomir Wiśniewski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1758	Stanisław Cabaj	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1759	Stanisław Skimina	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1760	Stanisław Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1761	Stanisława Rutyna	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1762	Stefania Gładysz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1763	Stefania Jadach	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1764	Tadeusz Mycek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1765	Teresa Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1766	Teresa Zbyrad	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1767	Tomasz Gładysz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1768	Tomasz Łącz	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1769	Tomasz Tomczyk	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1770	Wiesław Skrzypczak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1771	Wiesław Uściak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1772	Wiesław Wolan	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1773	Władysław Wawska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1774	Władysława Wawska	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1775	Wojciech Szpyt	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1776	Zbigniew Denkowski	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1777	Zbigniew Urbaniak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1778	Zbigniew Zych	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1779	Zdzisław Furtak	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1780	Zdzisław Panek	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.
1781	Zofia Grdeń	-	Jak w pozycji 39.	Jak w pozycji 39.

3.3. Pozostałe wnioski, petycje

Petycja nr 1782

Przedmiotem petycji jest sprzeciw wobec przebiegu przez teren osiedla Sobów w Tarnobrzegu wariantu T2, a także wobec przedstawianej w mediach i podczas spotkania informacyjnego w Tarnobrzegu propozycji przebiegu opracowanej przez Dominika Potoka, która finalnie znalazł się w opracowaniu jako wariant T6. Autorzy rekomendują do dalszych prac warianty z węzłów Samborzec i Gorzyce. Swoją sprzeciw argumentują brakiem wcześniejszych informacji o planach budowy drogi w tym rejonie, spadkiem jakości życia w sąsiedztwie inwestycji, a także koniecznością wypłat odszkodowań w związku z utratą wartości nieruchomości. Zwracają także uwagę przepisy

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania, zgodnie z którymi w odległości 3 km od skrzyżowania wielopoziomowego nie powinny znajdować się przejazdy kolejowo-drogowe. Zdaniem autorów oznaczać będzie to odcięciem osiedla Sobów od reszty miasta.

Petycję podpisały 4 osoby.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz częściowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nieuzasadnione są obawy o odcięcie osiedla Sobów od reszty miasta. W ramach realizacji inwestycji zastosowane zostaną rozwiązania umożliwiające zachowanie istniejących połączeń drogowych. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się w odległości do 3 km od nowo wybudowanego skrzyżowania wielopoziomowego możliwe są następujące rozwiązania tego zagadnienia w dalszym toku projektowania:

- uzyskanie odstępstwa od przepisu rozporządzenia (ze względu na podobną funkcję projektowanej drogi jak w przypadku dróg szybkiego ruchu – obsługa ruchu głównie tranzytowego, a nie lokalnego),
- przebudowa istniejącego układu drogowego umożliwiającą przekroczenie linii kolejowej w alternatywnym miejscu,
- budowa dodatkowego skrzyżowania wielopoziomowego dla ruchu lokalnego.

Wniosek nr 1783

Autor składa sprzeciw wobec przebiegu drogi w wariantcie G2 i wnosi o realizację drogi w wariantcie społecznym (zielonym). Swoją opinię uzasadnia negatywnym wpływem inwestycji na miejscowość Stale, w szczególności poprzez liczne wyburzenia, rozcinanie tkanki społecznej i negatywny wpływ na ruch na drogach lokalnych. Zwraca uwagę na zalety wariantu prezentowanego przez Dominika Potoka podczas spotkań informacyjnych – przejście przez tereny leśne w znacznym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców.

Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uwzględniono postulat poprzez włączenie do analizy wnioskowanego przebiegu DK9 oznaczonego w dokumentacji jako wariant T6.

Petycja nr 1784

Petycję złożyli mieszkańcy osiedla Mokrzychów w Tarnobrzegu, którzy sprzeciwiają się budowie DK9 w wariantach T1 przez osiedle Mokrzychów i Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Las Zwierzyniec. Argumentują to znacznym pogorszeniem warunków życia, obniżeniem wartości nieruchomości, licznymi rozbiórkami i utratą działek budowlanych. Zwracają uwagę, że zgodnie z dokumentami planistycznymi grunty w tej okolicy mają przeznaczenie rolne i mieszkaniowe, brak jest rezerwy pod drogę krajową.

Petycję podpisało 49 osób.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto skorygowano przebieg wariantów T1 i T3 na początkowym odcinku, by uniknąć kolizji z Zespołem przyrodniczo-krajobrazowym Las Zwierzyniec.

Wniosek nr 1785

Autor przedstawił propozycję dwóch dodatkowych wariantów przebiegu drogi krajowej nr 9. Zwraca uwagę, że skomunikowanie Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej z DK9 jest szansą na rozwój, gdyż obecnie zmagają się one z problemami komunikacyjnymi. Pierwszy proponowany wariant jest nieznaczną modyfikacją istniejącego wariantu S1 na odcinku od około km

12+000 do km 16+000 polegającą na przekroczeniu linii kolejowej nr 70 jeszcze na zachodnim brzegu Wisły. Druga propozycja zakłada połączenie wariantu T2 z wariantem T1 na początkowym odcinku, a następnie ominięcie osadnika w Cyganach od strony zachodniej.

Stanowisko projektanta

Pierwsza z propozycji, polegająca na miejscowej modyfikacji wariantu S1 nie została uwzględniona w opracowaniu, gdyż zastosowana geometria skutkowałaby koniecznością realizacji mostu na Wiśle w łuku poziomym. Drugą propozycję uwzględniono poprzez dodanie do opracowania nowego wariantu T4.

Wniosek nr 1786

Wniosek stanowi sprzeciw wobec przebiegu trasy między Koprzywnicą a Krzcinem w wariantach S2, S3 oraz S4. Autor argumentuje, że są one skrajnie niekorzystne dla osób zamieszkujących konkretne posesje oraz dla właścicieli działek, którzy planują w tym miejscu budowę domów jednorodzinnych, ponieważ bliskie sąsiedztwo drogi zakłóci ich mir domowy i komfort życia. Jako rozwiązanie alternatywne wskazano wariant S1, przebiegający między jeziorem a Wisłą. Wybór tej trasy uzasadniono faktem, że przebiega ona przez tereny typowo rolne, zagrożone powodzią, co i tak wyklucza na nich zabudowę mieszkalną. Autor apeluje o priorytetowe potraktowanie spokoju obecnych oraz przyszłych mieszkańców i rozsądne wykorzystanie dostępnego terenu.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wniosek nr 1787

Autor wyraża sprzeciw wobec realizacji wariantu G2 przebiegu trasy. Autor argumentuje, że wariant ten przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie domów oraz zwartej zabudowy, co naruszy zdrowie i komfort życia mieszkańców poprzez nadmierny hałas oraz zanieczyszczenie powietrza. Wskazuje również, że inwestycja w tym kształcie spowoduje trwały spadek wartości nieruchomości oraz podzieli miejscowość na dwie części, tworząc barierę komunikacyjną i społeczną. Autor podkreśla, że przebieg G2 jest sprzeczny z zasadą minimalizacji konfliktów społecznych i wymagałby wyburzeń domów. W zamian wnosi o całkowite odrzucenie tego rozwiązania

i poddanie dalszym analizom wariantu społecznego (tzw. zielonego), który omija zabudowę Stali i prowadzi drogę przez tereny leśne.

Wniosek podpisało 8 osób.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uwzględniono postulat poprzez włączenie do analizy wnioskowanego przebiegu DK9 oznaczonego w dokumentacji jako wariant T6.

Wniosek nr 1788

Autor opinii udziela pozytywnej rekomendacji dla wariantu społecznego T4 (oznaczonego kolorem bordowym), przebiegającego od wpięcia obwodnicy Nowej Dęby do „starej” DK 9 w Jadachach, po północno-zachodniej stronie Trześniówki oraz osadnika poflotacyjnego. Uzasadniając poparcie dla tego rozwiązania, podkreśla, że wariant ten w najmniejszym stopniu ingeruje w zabudowę mieszkaniową, nie wymaga wyburzeń domów ani budynków gospodarczych, a dzięki przebiegowi z dala od skupisk ludzkich ogranicza oddziaływanie hałasu na mieszkańców. Wskazuje również na niski stopień ingerencji w środowisko, brak naruszenia ujęć wody i kopalń oraz korzyści wynikające z planowanego węzła w okolicy osadnika, który ma usprawnić komunikację dla Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i odciążyć drogi lokalne z ruchu ciężkiego. Jednocześnie Autor składa stanowczy sprzeciw wobec wszystkich przedstawionych podczas akcji informacyjnej T, G i S, argumentując, że ich realizacja zakłada poprowadzenie trasy w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy w miejscowościach Jadachy, Cygany i Chmielów (w odległości zaledwie 20–30 metrów), co skutkowałoby koniecznością wyburzeń, obniżeniem jakości życia oraz utratą integralności terytorialnej sołectw. W opinii podniesiono kwestię zagrożeń dla rolnictwa i środowiska, w tym ryzyko zanieczyszczenia ujęć wody i podziału gospodarstw rolnych, a także brak akceptacji społecznej dla tych propozycji przy jednoczesnym poparciu dla wariantu T4, zachowującego dystans 220–250 metrów od zabudowań. Dodatkowym argumentem przeciwko zaprezentowanym wariantom jest przewidywany gwałtowny spadek wartości nieruchomości oraz zablokowanie możliwości rozwoju budownictwa mieszkaniowego i lokalnej przedsiębiorczości, co w konsekwencji doprowadziłoby do spadku poziomu życia mieszkańców i wykluczenia gospodarczego regionu.

Autor wyraża także opinię pozytywną dotyczącą wariantu G1 zaproponowanego przez Wójta Gminy Grębów polegającą ominięciu od strony południowej przysiółka Bukie w Stalach.

Wniosek podpisało 813 osób

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wniosek został uwzględniony poprzez włączenie do analizy wariantów społecznych T4 i T5 oraz zmodyfikowanego wariantu G1.

Wniosek nr 1789

Autorzy wniosku wyrażają sprzeciw wobec planowanego przebiegu trasy w wariantcie S3, domagając się jego odrzucenia i wypracowania alternatywnego rozwiązania. Argumentują, że lokalizacja drogi w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy spowoduje drastyczne pogorszenie warunków zdrowotnych i życia poprzez hałas oraz emisję spalin. Wskazują również na dotkliwe skutki gospodarcze, takie jak gwałtowny spadek wartości nieruchomości oraz utrudnienia w prowadzeniu gospodarstw rolnych wynikające z przecięcia pól uprawnych. Dodatkowo wyrażają obawy dotyczące naruszenia lokalnej hydrologii, co może skutkować wyschnięciem studni oraz podtopieniami posesji. Autorzy podkreślają, że wariant S3 stworzy fizyczną barierę dzielącą wieś, niszcząc jej charakter i więzi społeczne.

Pod wnioskiem podpisały się 63 osoby.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczność mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem

dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Petycja nr 1790

Autorzy petycji wyrażają sprzeciw wobec planowanej budowy nowego odcinka drogi krajowej w wariantach G2, G3, T1, T2 oraz T3. Wskazują na szereg negatywnych konsekwencji inwestycji, takich jak pogorszenie stanu zdrowia mieszkańców z powodu wzrostu hałasu i zanieczyszczeń, spadek wartości nieruchomości oraz degradację środowiska, w tym obszarów Natura 2000. Podnoszą również argumenty o zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, utrudnieniu codziennego funkcjonowania oraz braku rzetelnych konsultacji społecznych. Autorzy rekomendują warianty alternatywne, w szczególności G1 oraz warianty S1, S2 i S3.

Petycję podpisało 89 osób.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Negatywny wpływ inwestycji na zdrowie i jakość życia okolicznych mieszkańców będzie analizowany w przygotowywanym na kolejnym etapie prac projektowych raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. W raporcie tym badane będą m.in. prognozowany poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zaproponowane zostaną rozwiązania projektowe, dzięki którym nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy emisji spalin, hałasu itp.

Podkreślił również, że wymagane przepisami prawa konsultacje społeczne prowadzone są dopiero na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, natomiast obecnie prowadzona Akcja Informacyjna, wymagana dodatkowo przez GDDKiA, przy pracach studialnych dla nowych dróg krajowych, ma na celu poinformowanie społeczeństwa i zebranie informacji zwrotnej nt planowanej inwestycji, już na początkowym etapie tych prac.

Petycja nr 1791

Autorzy petycji wyrażają stanowczy sprzeciw wobec realizacji wariantu S1 przebiegu trasy. Argumentują, że inwestycja niosłaby ze sobą ogromną skalę ludzkich krzywd, niszcząc rolniczy charakter najmniejszej wsi w gminie Łoniów. Wskazują, że trasa w wariacie S1 drastycznie ingerowałaby w kompleksy pól uprawnych wysokiej klasy, przecinając pastwiska i sady, co uniemożliwiłoby kontynuację lokalnych programów rolniczych i doprowadziło do spadku dochodów wielu rodzin. Jako alternatywę autorzy wskazują wariant S3, który przebiegałby z dala od

zabudowań, głównie przez grunty państwowe, przynosząc korzyści sąsiednim strefom przemysłowym i gminom.

Petycję podpisały 74 osoby.

Stanowisko projektanta

Projektant, mając na uwadze przedstawione argumenty, informuje, że głos mieszkańców oraz samorządów został wzięty pod uwagę poprzez wprowadzenie zmian w geometrii przebiegu wariantów oraz dodanie nowych wariantów wnioskowanych przez społeczności mieszkańców. Jednocześnie Projektant wyjaśnia, że wybór wariantów do dalszego etapu prac projektowych zostanie przeprowadzony w oparciu o analizę wielokryterialną.

Analiza ta uwzględnia aspekty społeczne, techniczne, ekonomiczne oraz środowiskowe i ma na celu wstępną redukcję liczby wariantów poprzez wskazanie co najmniej trzech rozwiązań najkorzystniejszych, które zostaną skierowane do dalszych, pogłębionych analiz.

Na kolejnym etapie opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla wybranych wariantów zostaną wykonane szczegółowe analizy oraz opracowane rozwiązania projektowe dla podstawowych elementów drogi. Etap ten obejmuje również pogłębioną analizę wielokryterialną, opartą na rozszerzonym zakresie danych i wynikach analiz cząstkowych. Celem dalszych prac będzie wskazanie wariantu rekomendowanego do realizacji, dla którego zostanie przygotowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

4. Protokoły ze spotkań informacyjnych

4.1. Miasto Tarnobrzeg

4.1.1. Informacje ogólne

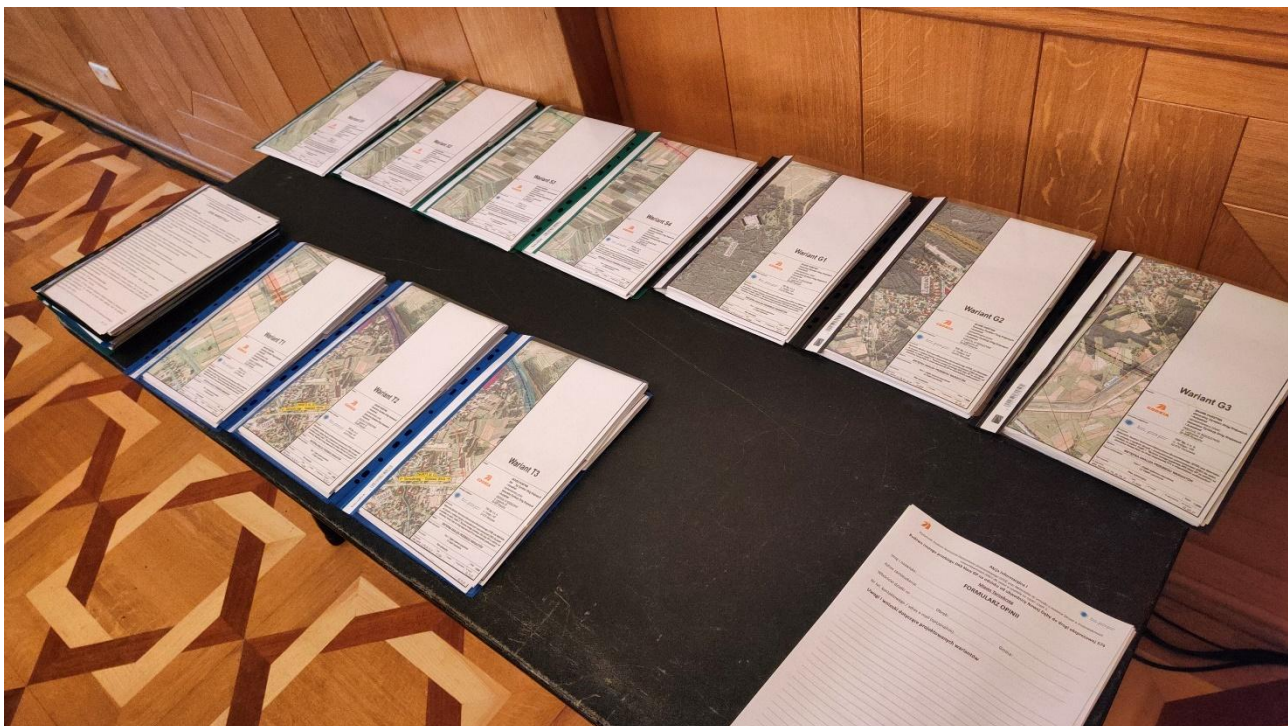
Spotkanie informacyjne dla mieszkańców Tarnobrzega odbyło się w dniu 02.02.2026 r. o godz. 16:30 w Tarnobrzesckim Domu Kultury przy ul. Słowackiego 2 w Tarnobrzegu.

- Ze strony Wykonawcy w spotkaniu udział wzięli:
 - Adrian Chojnowski – Główny Projektant Drogowy (Koordynator),
 - Adam Ziemiński – Kierownik zespołu projektowego,
 - Tomasz Polański – Projektant drogowy,
 - Daniel Maranda – Ekspert ds. środowiskowych.
- Ze strony Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie – udział wzięli:
 - Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji,
 - Kamila Pleban-Stec – Kierownik Projektu.
- Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:
 - Łukasz Nowak – Prezydent Miasta Tarnobrzega.

Na spotkanie przybyło około 130 mieszkańców.



Rys. 4.1. Spotkanie informacyjne w Tarnobrzegu



Rys. 4.2. Materiały promocyjne na spotkaniu informacyjnym w Tarnobrzegu

4.1.2. Przebieg spotkania

ROZPOCZĘCIE SPOTKANIA

Spotkanie rozpoczął przedstawiciel Wykonawcy, Adam Ziemiński, który powitał zgromadzonych, przedstawił przedstawicieli Wykonawcy i Inwestora i przekazał najważniejsze kwestie organizacyjne. Powitał także Pana Prezydenta Miasta Tarnobrzega Łukasza Nowaka, który również zabrał głos, zachęcając do aktywnego udziału w Akcji informacyjnej.

Naczelnik Wydziału Dokumentacji GDDKiA O/Rzeszów Pani Joanna Sowa poinformowała zgromadzonych o celu spotkania, którym jest dotarcie z informacją o planowanej inwestycji do jak najszerszego grona mieszkańców i uzyskanie od nich informacji zwrotnej. Poinformowała, że w wyniku prowadzonych prac planistycznych związanych z obwodnicami Kolbuszowej i Nowej Dęby, ze względu na duże, prognozowane natężenie ruchu, zaszła konieczność rozszerzenia inwestycji również o brakujące odcinki drogi DK9 między planowaną S74 a autostradą A4.

Następnie głos zabrala Kierownik Projektu Pani Kamila Pleban-Stec. Poinformowała zebranych o zasadach przetwarzania danych osobowych RODO w zakresie danych jakie zostaną pozyskane zarówno na samym spotkaniu jak i umieszczane w treści formularzy opinii. Poinformowała również o zasadach audio- i videorejestracji spotkania, wskazała na podział sali na strefę publiczną objętą nagraniem oraz strefę prywatną nieobjętą rejestracją video.

Główny Projektant Drogowy (Koordynator) Adrian Chojnowski powitał zebranych uczestników spotkania i przedstawił na wstępie harmonogram przebiegu Akcji Informacyjnej, jej zakres i cel oraz sposób w jaki należy zgłaszać swoje uwagi, wnioski postulaty i prośby. Dalej przedstawił szczegółowo harmonogram realizacji inwestycji oraz prac projektowych będących etapem przygotowawczym do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Wyjaśnił na czym polegają poszczególne etapy prac projektowych i jaki jest ich zakres i ścieżka formalna prowadząca do rozpoczęcia robót. Przedstawił przy tym procedurę wg. której dokonywany będzie wybór wariantów w kolejnych etapach, aż do wyboru jednego wariantu, dla którego wnioskowane będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie decyzji ZRID.

W następnej kolejności projektant omówił jaki jest cel oraz korzyści dla kierowców i mieszkańców z budowy drogi po czym przedstawił zakres inwestycji oraz podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi. Po przedstawieniu ogólnych informacji o przygotowaniu i samej inwestycji omówił zaprojektowane wariantowe przebiegi drogi. Przedstawił przebieg drogi w 10 wariantach (S1, S2, S3, S4, T1, T2, T3, G1, G2 oraz G3). Poinformował, że poszczególne warianty mają zróżnicowany przebieg i długość. Po przedstawieniu i omówieniu wszystkich wariantów projektowanej drogi główny projektant zakończył swoją prezentację i otworzył panel dyskusyjny spotkania.

Po prezentacji przystąpiono do otwartego dla zgromadzonych uczestników panelu dyskusyjnego w którym poszczególni mieszkańcy (zainteresowane strony) zadawali pytania i wygłaszali swoje opinie.

PRZEBIEG DYSKUSJI

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Wypowiedź dotyczyła porównania wariantów z grupy „G” (z węzła Gorzyce) z wariantami z grupy „T” (z węzła Tarnobrzeg) oraz uwarunkowań geologicznych.
- **Argumentacja:** Wskazano, że zdaniem mieszkańca warianty z grupy G mogą być korzystniejsze kosztowo, wymagają najmniejszej liczby obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów) i omijają zabudowę mieszkaniową. Podniesiono, że warianty T1, T2 i T3 są zaprojektowane na terenach bagiennych (Cygany, Siedlisko), gdzie poziom wód gruntowych jest wysoki, a grunt niestabilny (przypadek zapadania się maszyn w Piasecznie).
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński wyjaśnił, że zespół bazuje obecnie na materiałach publicznych. Poinformowano, że szczegółowe badania podłoża zostaną przeprowadzone na

wszystkich etapach prac, co zweryfikuje koszty i zasadność technologiczną realizacji drogi w danym terenie.

Głos zabrał również Główny Projektant Drogowy (Koordynator), Adrian Chojnowski. Wyjaśnił, że prowadzone będą analizy wielokryterialne, które muszą uwzględnić fakt, że część wariantów przebiega przez obszary Natura 2000. Zazaczył, że obecne przebiegi to jedynie „kreski” (osie dróg), które mogą ulec przesunięciu.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Opracowanie nowego wariantu z połączenia fragmentów różnych wariantów w celu ochrony zabudowy.
- **Argumentacja:** Zasugerowano połączenie wariantu żółtego (gorzyckiego) z wariantami T1 lub T2 tak, aby ominąć zabudowania i poprowadzić drogę przez nieużytki.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński wskazał, że propozycja zostanie przeanalizowana po formalnym zgłoszeniu w formularzu tej propozycji. Poprosił o przesyłanie wniosków z podaniem pikietażu (kilometrów drogi), co ułatwi projektantom połączenie wskazanych odcinków.

Osoba zabierająca głos: Mieszkanka

- **Pytanie / Postulat:** Ochrona kompleksu leśnego „Zwierzyniec” przed wariantami T1 i T3.
- **Argumentacja:** Podniesiono, że las ten ma status ochronny i ogromne znaczenie społeczne. Mieszkańcy walczyli o jego zachowanie i domagają się ominięcia tego obszaru przy projektowaniu.
- **Odpowiedź Projektanta:** Daniel Maranda wyjaśnił, że status ochronny Lasu Zwierzyniec, stanowisko administratora terenu oraz zakres ewentualnej kolizji z kompleksem leśnym będą istotnymi uwarunkowaniami przy dalszej ocenie wariantów, w tym w analizie wielokryterialnej. Adam Ziemiński zadeklarował próbę przesunięcia drogi tak, aby jedynie „otrzeć się” o granice kompleksu leśnego.

Osoba zabierająca głos: Dominik Potok - autor wariantu obywatelskiego

- **Pytanie / Postulat:** Przedstawienie wariantu autorskiego - hybrydy wariantów T2, G2 i G1.
- **Argumentacja:** Wskazano, że hybryda pozwala na zachowanie dostępu Tarnobrzega do S74 przy jednoczesnym ominięciu domów jednorodzinnych w Stalach i zapewnieniu komunikacji dla strefy inwestycyjnej w Jeziórku. Podkreślono potrzebę ochrony ciszy i spokoju mieszkańców, którzy wybudowali się pod lasem.
- **Odpowiedź Prezydenta Miasta Tarnobrzega:** Prezydent przedstawił stanowisko miasta wobec przebiegu drogi, finansowania inwestycji i strategii rozwoju regionu. W swojej wypowiedzi poruszył szereg kwestii:
 - **Zakres opiniowania:** Prezydent wyraźnie podkreślił, że opiniuje przebieg drogi wyłącznie w granicach administracyjnych miasta Tarnobrzega, a nie poza nimi.
 - **Kwestie finansowe:** Wskazano, że Tarnobrzeg jako miasto na prawach powiatu jest ustawowo zobowiązany do finansowania dróg krajowych w granicach Miasta. Budowa wariantu T2 (4,7 km w granicach miasta) wraz z wiaduktem w Sobowie na tzw. trójstyku kolejowym to koszt szacowany na ok. 200 mln zł, na co miasta nie stać.

- **Potencjał inwestycyjny:** Argumentowano, że wariant T2 otwiera tereny inwestycyjne w rejonie stacji kolejowej Sobów i istniejącej obwodnicy, co pozwoli na rozwój przemysłowy miasta i regionu (brak innych wolnych gruntów w strefie ekonomicznej).
 - **Finansowanie zewnętrzne:** Zadeklarowano podjęcie rozmów (m.in. z wojskiem) w celu zakwalifikowania drogi jako strategicznej dla obronności, co umożliwiłoby pozyskanie funduszy zewnętrznych na odcinek miejski.
 - **Wariantowanie społeczne:** Prezydent opowiedział się za szukaniem wariantu hybrydowego, który połączy korzyści dla Tarnobrzega z minimalizacją kolizji społecznych w sąsiednich miejscowościach. Odwołano się przy tym do pozytywnych doświadczeń z projektowania S74, gdzie dzięki konsultacjom wypracowano akceptowalny wariant społeczny.
 - **Współpraca:** Zadeklarowano współpracę z wójtami i burmistrzami sąsiednich gmin w celu wypracowania kompromisu.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa omówiła rolę organów ochrony środowiska w procesie decyzyjnym. Wyjaśniła, że organem ostatecznie przesądającym o przebiegu drogi jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ), który będzie wydawał decyzję środowiskową dla tej inwestycji. Inwestor nie może ignorować obszarów chronionych, gdyż grozi to niezyskaniem decyzji środowiskowej i zablokowaniem inwestycji.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Przedstawiono zastrzeżenia do kosztów wariantu społecznego.
- **Argumentacja:** Podniesiono, że wariant społeczny pojawił się późno i może być najbardziej kosztowny ze względu na swoją długość.
- **Odpowiedź Prezydenta Tarnobrzega:** Wskazano, że połączenie T2 z wariantem żółtym wcale nie musi być najdroższe, a wszystkie propozycje wymagają rzetelnej analizy.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec miejscowości Cygany

- **Pytanie / Postulat:** Sprzeciw wobec obciążania wsi kosztami rozwoju Tarnobrzega.
- **Argumentacja:** Wskazano, że miejscowości Cygany, Jadachy i Stale nie mogą ponosić kosztów społecznych inwestycji (brak zjazdów, podział wsi) w imię rozwoju miasta. Podniesiono, że droga wchodząca w las niszczy lokalne tereny inwestycyjne.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że fakt pojawienia się wariantu społecznego na planach nie oznacza jego przyjęcia – jest on jedynie elementem analiz prowadzonych obecnie przez Projektanta. Adam Ziemiński dodał, że wariant ten został wskreślony w ostatniej chwili, a inne propozycje również zostaną uwzględnione, jeśli zostaną formalnie zgłoszone w ramach obecnie prowadzonej Akcji Informacyjnej.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Poparcie dla wariantu G2 (żółtego).
- **Argumentacja:** Wskazano, że wariant G2 przebiega przez tereny po górnicze dawnej kopalni siarki Machów, co minimalizuje liczbę wyburzeń, mostów i wiaduktów. W ocenie

mieszkańca taki przebieg mógłby również przynieść korzyści gminie Grębów w zakresie wpływów podatkowych, a miasto Tarnobrzeg zyskałoby tereny inwestycyjne.

- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński potwierdził, że wariant żółty jest analizowany właśnie ze względu na te zalety, jednak decydująca będzie ocena wielokryterialna.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o koszt przejść dla zwierząt w porównaniu do innej infrastruktury.
- **Odpowiedź Projektanta:** Daniel Maranda wyjaśnił, że parametry przejść wynikają z inwentaryzacji przyrodniczej i uzgodnień z nadleśnictwem (wymogi pożarowe, gospodarka leśna). Poinformował, że duże przejście górne o szerokości 40-50 m kosztuje ok. 30–40 mln zł, co jest ceną porównywalną do wiaduktów drogowych lub kolejowych.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec miejscowości Cygany

- **Pytanie / Postulat:** Sprzeciw wobec wariantów „T” w związku z utratą walorów przyrodniczych.
- **Argumentacja:** Wskazano, że Cygany to wieś o charakterze przyrodniczym, gdzie ludzie sprowadzają się dla ciszy i spokoju. Droga przecinająca miejscowość zniszczy te walory i atrakcyjność działek budowlanych przy lesie. Zadeklarowano sprzeciw wobec wszystkich wariantów prawostronnych.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa zachęciła do złożenia wniosku o uwzględnienie w pracach projektowych wariantów alternatywnych (np. przez strefę Machów), które Projektant przeanalizuje pod kątem technicznym i ekonomicznym.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o procedurę odszkodowawczą za nowo wybudowany dom w sytuacji, gdy będzie on kolidował z planowaną drogą.
- **Argumentacja:** Wyrażono obawę o odzyskanie poniesionych kosztów budowy domu i utratę wartości działki.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że za budynki w pasie drogowym wypłacane jest odszkodowanie (grunt i budynek). Adam Ziemiński dodał, że wyceny dokonuje rzeczoznawca majątkowy na zlecenie Wojewody według stawek rynkowych. Poinformował również, że wycena ta jest przeprowadzana po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), a szacowana kwota jest ustalona w odrębnej decyzji administracyjnej od której służy stronie (m.in. dotychczasowemu właścicielowi nieruchomości), odwołanie.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o dopuszczalną odległość drogi od budynków mieszkalnych.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Wyjaśniono, że przepisy nie narzucają minimalnej odległości drogi od istniejących domów, natomiast ustalają minimalne odległości nowych budynków od jezdni istniejących dróg. Poinformowano, że pas 70 m to korytarz analizy, a faktyczna zajętość drogi z nasypami i jezdniami dodatkowymi wyniesie ok. 30–50 m.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono kwestię oddziaływania drgań na budynki.
- **Odpowiedź Projektanta:** Daniel Maranda zadeklarował, że przed rozpoczęciem robót wykonawca inwentaryzuje stan fundamentów i ścian budynków (dokumentacja fotograficzna). Za ewentualne szkody powstałe w trakcie budowy odpowiada ubezpieczyciel wykonawcy. Adam Ziemiński dodał, że sama eksploatacja drogi klasy GP nie generuje szkodliwych wibracji.

Osoba zabierająca głos: Mieszkanka miejscowości Stale

- **Pytanie / Postulat:** Zwrócono uwagę na niedogodności związane z wariantem G1.
- **Argumentacja:** Wskazano, że wariant G1 (fioletowy) przebiega przez tereny pogórnicze, omijając domy, lasy i ostatnie gminne grunty pod zabudowę. Podkreślono, że mieszkańcy po latach uciążliwości kopalnianych zasługują na ochronę przyrody i spokój.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że o decyzja w sprawie wyboru wariantów do dalszych analiz, czy ostatecznie w sprawie wariantu do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie podjęta w oparciu o wyniki analizy wielokryterialnej, uwzględniającej m.in. wyniki prognoz ruchu (podkreśliła, że projektowana droga musi przejąć ruch z obecnej DK9).

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec Tarnobrzega

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono kwestię znaczenia terenów inwestycyjnych, węzła S74 i dróg serwisowych.
- **Argumentacja:** Tarnobrzeg ma deficyt terenów inwestycyjnych, które ta droga otwiera. Zapytano o możliwość przesunięcia węzła S74 na wschód dla stworzenia „prawdziwej obwodnicy” oraz o zapewnienie ciągłości dróg serwisowych dla rowerzystów. Poruszono kwestię braku możliwości finansowania drogi przez miasto.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że decyzja środowiskowa dla S74, została wydana końcem 2025 r., a postępowanie w sprawie jej wydania trwało 3 lata. W decyzji tej został określony przebieg (korytarz) planowanej S74 i zmiana lokalizacji węzła nie jest możliwa. Zwróciła również uwagę na zalecenia przepisów dotyczące odległości między projektowanymi węzłami na drogach klasy S. Potwierdzono brak możliwości finansowania drogi w mieście na prawach powiatu (jakim jest Tarnobrzeg) przez GDDKiA.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński wskazał, że uwagi dotyczące ciągłości dróg serwisowych zostaną przeanalizowane, przy czym podstawowym celem tych dróg jest zapewnienie dojazdu do nieruchomości.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec miejscowości Jadachy

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono kwestię kosztów utraconych i braku korzyści z wariantów „T”.
- **Argumentacja:** Wskazano na spadek wartości nieruchomości i utratę atrakcyjności wsi Jadachy i Cygany. Mieszkańcy nie widzą korzyści z wariantu T2, który dzieli miejscowości.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Adam Ziemiński wskazał, że dostęp do drogi poprzez skrzyżowania rozmieszczone co ok. 3 km może w części przypadków poprawiać dostępność

komunikacyjną terenów, w tym dojazd do pracy i szkół. Joanna Sowa dodała, że nowa droga nie zawsze obniża atrakcyjność terenu pod zabudowę. Wskazała, na przykładzie S19 przebiegającej w kierunku północnym od Rzeszowa, że budowa nowej drogi spowodowała wzrost wartości nieruchomości.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec Tarnobrzega

- **Pytanie / Postulat:** Sprzeciw wobec wariantu T1 i wariantów społecznych (Litwina).
- **Argumentacja:** Podniesiono, że wariant T1 koliduje z domem rodziców i własnym domem mówcy. Wskazano, że propozycje społeczne pana Litwina również powodują wyburzenia (np. stacji diagnostycznej) i są droższe dla miasta.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński przyznał, że całkowite ominięcie zabudowy przy takiej inwestycji jest niemożliwe, ale dąży się do minimalizacji wyburzeń.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zgłoszono problem podziału miejscowości i dojazdów do szkół/pracy.
- **Argumentacja:** Zapytano, czy analizowane są koszty społeczne wydłużenia drogi dzieci do szkół po podziale wsi trasą DK9.
- **Odpowiedź Inwestora / Projektanta:** Joanna Sowa zapewniła, że główne generatory ruchu (szkoły, kościoły) są brane pod uwagę w analizach prowadzonych przez Projektantów. Adam Ziemiński dodał, że odległość dojścia dzieci do szkoły jest mocnym argumentem za dodaniem obiektu inżynierskiego (przejazdu/przejścia) w miejscu przecięcia projektowanej drogi z istniejącym układem drogowym, tak by nie powodować znacznego wydłużenia dojścia/dojazdu do szkoły. Szczegóły rozwiązań w tym zakresie będą wstępnie ustalane na kolejnym etapie prac projektowych

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano, które warianty są najtańszych i najłatwiejsze.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński wyjaśnił, że na tym etapie nie ma takich danych. Koszty zależą od mas ziemnych, nośności gruntu (torfy) i liczby obiektów, co zostanie policzone w ramach STEŚ.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o przekrój drogi.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że docelowo planowana jest droga dwujezdniowa, jednak etapowanie (budowa w pierwszym etapie jednej jezdni) będzie zależać od prognoz natężenia ruchu oraz dostępnych środków na realizację inwestycji.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o ekrany akustyczne.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Wyjaśniono, że ekrany nie są projektowane teraz, lecz na etapie raportu do decyzji środowiskowej na podstawie modelowania komputerowego. Wtedy w oparciu o przeprowadzone modelowanie/prognozowanie ustalane są obszary, na których dochodzi do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu i w takich miejscach projektowane są ekrany akustyczne mające na celu zapewnienie dopuszczalnych przepisami norm. Ostatecznie lokalizacja ekranów akustycznych wskazywana jest

w planowanej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Analizy te są powtarzane na etapie opracowywania Projektu budowlanego i uzyskiwania decyzji ZRID (w ramach procedury ponownej oceny). Poinformowano o analizie porealizacyjnej rok po oddaniu drogi, która zweryfikuje skuteczność zabezpieczeń i w przypadku, gdy zastosowane zabezpieczenia nie są w pełni skuteczne, również na tym etapie może zostać stwierdzona konieczność doprojektowania dodatkowych ekranów akustycznych.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono temat zanieczyszczenia powietrza (PM10, PM2.5, związki azotu i siarki).
- **Odpowiedź Projektanta:** Wyjaśniono, że w analizach emisji uwzględnia się m.in. prognozę ruchu, płynność ruchu, tło zanieczyszczeń, pyły PM10 i PM2.5 oraz standardy jakości powietrza. Poinformowano, że inwestor ma obowiązek dotrzymania standardów jakości powietrza i prowadzenia badań kontrolnych.

PODSUMOWANIE PORUSZONYCH TEMATÓW

Charakterystyka i przebieg dyskusji

Zamawiający poinformował, że proces znajduje się obecnie w fazie przygotowawczej, prowadzone są prace studialne (etap STEŚ), co determinuje ogólny stopień szczegółowości prezentowanych rozwiązań. Przedstawione warianty to wstępne osie dróg wraz z orientacyjnym pasem zajętości terenu, który na tym etapie nie stanowi ostatecznych linii rozgraniczających teren. Rozwiązania podlegają dalszej optymalizacji i uszczegółowianiu. Inwestor wykazał gotowość do analizy tzw. „wariantów społecznych”, w tym hybrydy zgłoszonej przez mieszkańców w ostatniej chwili na podstawie propozycji krążących w mediach społecznościowych.

Analiza postulatów mieszkańców w zakresie przebiegu wariantów i kolizji z zabudową

Strategiczne znaczenie lokalizacji trasy dla struktury osadniczej regionu wywołało szereg zastrzeżeń dotyczących naruszenia integralności gospodarstw domowych i spadku wartości nieruchomości.

Główne obawy społeczności:

- Dezintegracja miejscowości poprzez ich „przecinanie” na pół, co utrudnia dostęp do infrastruktury społecznej (szkoły, kościoły) i wydłuża drogi lokalne.
- Konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych oraz ograniczenie potencjału inwestycyjnego działek budowlanych bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją (szczególnie w miejscowości Cygany).
- Wykluczenie komunikacyjne wynikające z braku bezpośrednich zjazdów na drogę klasy GP przy jednoczesnym przecięciu istniejących dróg poprzecznych.

Odpowiedzi i deklaracje Wykonawcy:

- Optymalizacja pasów drogowych: Choć pierwotne korytarze opiewają na 70 m, docelowe linie rozgraniczające teren mogą zostać zminimalizowane do 30–50 m, w zależności od ukształtowania nasypów i przebiegu dodatkowych jezdni.
- Warianty hybrydowe: Zadeklarowano analizę „wersji obywatelskiej”, będącej połączeniem wariantu T2, wariantu G2 oraz wariantu G1, co ma na celu ominięcie gęstej zabudowy.

- Wykorzystanie terenów pogórnich: Rozważany będzie wariant G1, który jako przebiegający przez tereny dawnej eksploatacji siarki jest oceniany przez mieszkańców jako najmniej inwazyjny dla struktury sołectw Stale i Jadachy.

Uwarunkowania środowiskowe i geotechniczne inwestycji

Inwestycja podlega rygorystycznym uwarunkowaniom wynikającym z przepisów ochrony środowiska, co ma wpływ na realność poszczególnych tras.

- Las Zwierzyniec: Ze względu na status zespołu przyrodniczo-krajobrazowego oraz brak zgody zarządcy terenu (Prezydenta Miasta), przejście przez ten kompleks (wariant T1) jest praktycznie wykluczone. Inwestor wskazał, że RDOŚ priorytetyzuje ochronę obszarów cennych przyrodniczo, w tym rozległych terenów Natura 2000.
- Obiekty inżynierskie: Wyjaśniono, że poprowadzenie drogi przez lasy nie obniża drastycznie kosztów. Budowa tzw. przejść górnych dla dużych zwierząt (łoś, jeleń) o szerokości 40–50 m generuje koszt rzędu 30–40 mln PLN za obiekt, co jest kwotą porównywalną z budową wiaduktów drogowych.
- Geotechnika i stosunki wodne: Mieszkańcy podnieśli kwestię budowy na „bagnach” (rejon Cyganów i Siedliska), przypominając, że historycznie konieczne było obniżenie lustra wody w Jeziorze Machowskim, by zapobiec zalewaniu piwnic w tych miejscowościach. Wykonawca potwierdził, że choć technologia pozwala na posadowienie drogi w trudnych warunkach (wymiana gruntu, palowanie), wiąże się to z istotnym wzrostem kosztów, co zostanie uwzględnione w analizie ekonomicznej po wykonaniu badań podłoża.

Ochrona przed oddziaływaniem drogi: hałas, drgania i zanieczyszczenia

Ochrona jakości życia mieszkańców w sąsiedztwie drogi klasy GP realizowana jest poprzez dotrzymanie standardów emisyjnych na granicy terenu chronionego akustycznie.

- Akustyka: Na obecnym etapie nie projektuje się ekranów. Zostaną one wyznaczone poprzez symulacje rozprzestrzeniania się hałasu na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Kluczowym instrumentem weryfikacji będzie analiza porealizacyjna, wykonywana rok po oddaniu drogi do użytkowania, która w razie przekroczeń obliguje Inwestora do dobudowy zabezpieczeń.
- Drgania i inwentaryzacja: Przed rozpoczęciem robót budowlanych wykonawca przeprowadzi szczegółową inwentaryzację (dokumentację techniczną i fotograficzną) budynków w sąsiedztwie inwestycji. Ewentualne szkody powstałe w trakcie budowy będą likwidowane z ubezpieczenia wykonawcy.
- Odległości od zabudowy: Inwestor wyjaśnił, że polskie prawo nie definiuje sztywnej minimalnej odległości osi drogi od budynków mieszkalnych; regulacja odbywa się poprzez dotrzymanie norm hałasu i czystości powietrza. Odnotowano, że płynny ruch pojazdów (90–100 km/h) generuje mniejszą emisję zanieczyszczeń i pyłów z klocków hamulcowych niż jazda w cyklu miejskim (korki).

Kontekst strategiczny i finansowanie inwestycji w granicach Tarnobrzega

Prezydent Miasta Tarnobrzega wskazał wariant T2 jako optymalny w granicach administracyjnych miasta, podkreślając jego rolę w aktywizacji gospodarczej regionu.

- Potencjał inwestycyjny: Wariant T2 otwiera dostęp do deficytowych terenów przemysłowych w Sobowie oraz w rejonie tzw. trójstyku kolejowego, gdzie planowane jest centrum przeładunkowe. Inwestycja ma kluczowe znaczenie dla uzupełnienia oferty Tarnobrzeckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

- Problematyka finansowa: Jako miasto na prawach powiatu, Tarnobrzeg jest ustawowo zobowiązany do finansowania dróg krajowych w przebiegających w granicach miasta. Koszt odcinka miejskiego (ok. 4,7 km z wiaduktem w Sobowie) szacuje się na 200 mln PLN, co przekracza możliwości budżetowe samorządu.
- Strategia pozyskania środków: Władze miasta podejmują starania, aby zakwalifikować drogę jako infrastrukturę o znaczeniu obronnym, co umożliwiłoby finansowanie zewnętrzne. Prezydent zaznaczył, że poparcie dla wariantu T2 dotyczy wyłącznie granic miasta i nie oznacza lobbowania za przebiegami kolizyjnymi w sąsiednich sołectwach.

Wnioski końcowe i kwestie wymagające wyjaśnienia

Spotkanie zainicjowało proces wielostronnych konsultacji, które będą kontynuowane w toku prac nad raportem środowiskowym. Do kluczowych zagadnień wymagających doprecyzowania należą:

- Analiza techniczno-ekonomiczna „wariantu obywatelskiego” oraz hybrydy wariantu T2 z wariantem G2 i G1.
- Przeprowadzenie szczegółowych badań geotechnicznych w celu weryfikacji kosztów posadowienia trasy na terenach o wysokim poziomie wód gruntowych (Cygany, Stale).
- Zapewnienie ciągłości dróg serwisowych, istotnych dla ruchu lokalnego i turystyki rowerowej, oraz weryfikacja dostępności pól uprawnych i lasów dla gospodarki leśnej.
- Ustalenie ostatecznego przekroju drogi (jedno lub dwujezdniowy) w oparciu o zaktualizowane prognozy natężenia ruchu (możliwość etapowania inwestycji).

4.2. Gmina Łoniów

4.2.1. Informacje ogólne

Spotkanie informacyjne dla mieszkańców gminy Łoniów odbyło się w dniu 04.02.2026 r. o godz. 16:30 w Gminnym Ośrodku Kultury, Łoniów 56.

- Ze strony Wykonawcy w spotkaniu udział wzięli:
 - Adrian Chojnowski – Główny Projektant Drogowy (Koordynator),
 - Adam Ziemiński – Kierownik zespołu projektowego,
 - Tomasz Polański – Projektant drogowy,
 - Katarzyna Maranda – Kierownik zespołu środowiskowego.
- Ze strony Inwestora – GDDKiA Oddział w Rzeszowie – udział wzięli:
 - Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji,
 - Kamila Pleban-Stec – Kierownik Projektu.
- Ze strony GDDKiA Oddział w Kielcach udział wzięli:
 - Marta Bandrowska – Naczelnik Wydziału Dokumentacji,
 - Joanna Pawłowska – Naczelnik Wydziału Środowiska.
- Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:
 - Martyna Pawłowska – Wójt Gminy Łoniów.

Na spotkanie przybyło około 80 mieszkańców.



Rys. 4.3. Spotkanie informacyjne w Łoniowie



Rys. 4.4. Spotkanie informacyjne w Łoniowie

4.2.2. Przebieg spotkania

ROZPOCZĘCIE SPOTKANIA

Spotkanie rozpoczął przedstawiciel Wykonawcy, Adam Ziemiński, który powitał zgromadzonych, przedstawił przedstawicieli Wykonawcy i Inwestora i przekazał najważniejsze kwestie organizacyjne.

Naczelnik Wydziału Dokumentacji GDDKiA O/Rzeszów Pani Joanna Sowa poinformowała zgromadzonych o celu spotkania, którym jest dotarcie z informacją o planowanej inwestycji do jak najszerszego grona mieszkańców i uzyskanie od nich informacji zwrotnej. Przekazała, że w wyniku prowadzonych prac planistycznych związanych z obwodnicami Kolbuszowej i Nowej Dęby, ze względu na duże, prognozowane natężenie ruchu, zaszła konieczność rozszerzenia inwestycji również o nowe odcinki drogi DK9 między planowaną S74, a autostradą A4. Nakreśliła harmonogram rzeczowy inwestycji. Poinformowała również, że obecnie żaden z wariantów przebiegu drogi nie jest wariantem wybranym do realizacji i taki wybór nie nastąpi również w na tym spotkaniu, bowiem wybór jest procesem skomplikowanym i następuje w wyniku szeregu analiz w tym analizy wielokryterialnej w której jednym z kryteriów jest opinia społeczeństwa. Ostatecznie o przebiegu nowej drogi rozstrzyga organ środowiskowy w planowanej do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Następnie głos zabrala Kierownik Projektu Pani Kamila Pleban-Stec. Poinformowała zebranych o zasadach przetwarzania danych osobowych RODO w zakresie danych jakie zostaną pozyskane zarówno na samym spotkaniu jak i umieszczane w treści formularzy opinii. Poinformowała również o zasadach audio- i videorejestracji spotkania, wskazała na podział sali na strefę publiczną objętą nagraniami oraz strefę prywatną nieobjętą rejestracją video.

Wójt Gminy Łonów Martyna Pawłowska powitała zebranych oraz poinformowała o potrzebie wyrażenia opinii przez zainteresowane strony na udostępnionych formularzach oraz możliwości ich złożenia w Urzędzie Gminy, skąd następnie zostaną przesłane do Projektanta.

Główny Projektant drogowy (Koordynator) Adrian Chojnowski powitał zebranych uczestników spotkania oraz w formie prezentacji multimedialnej przedstawił na wstępie harmonogram przebiegu Akcji Informacyjnej, jej zakres i cel oraz sposób w jaki należy zgłaszać swoje uwagi, wnioski postulaty i prośby. Następnie przedstawił szczegółowo harmonogram realizacji inwestycji oraz prac projektowych będących etapem przygotowawczym do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Wyjaśnił na czym polegają poszczególne etapy prac projektowych i jaki jest ich zakres i ścieżka formalna prowadząca do rozpoczęcia robót. Przedstawił przy tym procedurę wg. której dokonywany będzie wybór wariantów w kolejnych etapach, aż do wyboru jednego wariantu, dla którego wnioskowane będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie decyzji ZRID.

W następnej kolejności projektant omówił jaki jest cel oraz korzyści dla kierowców i mieszkańców z budowy drogi po czym przedstawił zakres inwestycji oraz podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi. Po przedstawieniu ogólnych informacji o przygotowaniu i samej inwestycji omówił zaprojektowane wariantowe przebiegi drogi. Przedstawił przebieg drogi w 10 wariantach (S1, S2, S3, S4, T1, T2, T3, G1, G2 oraz G3). Poinformował, że poszczególne warianty mają zróżnicowany przebieg i długość. Po przedstawieniu i omówieniu wszystkich wariantów projektowanej drogi główny projektant zakończył swoją prezentację i otworzył panel dyskusyjny spotkania.

Po prezentacji przystąpiono do otwartego dla zgromadzonych uczestników panelu dyskusyjnego w którym poszczególni mieszkańcy (zainteresowane strony) zadawali pytania i wygłaszali swoje opinie.

PRZEBIEG DYSKUSJI

Osoba zabierająca głos: Mieszkanka

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o kryteria decydujące o wyborze ostatecznego wariantu oraz o uwzględnienie skali wyburzeń.

- **Argumentacja:** Podniesiono, że warianty przebiegające przez gminę Łoniów wiążą się ze znaczną liczbą wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Adam Ziemiński poinformował, że prowadzona jest dwuetapowa analiza wielokryterialna, obejmująca aspekty techniczne, finansowe, środowiskowe, społeczne i ruchowe, którym nadawane są odpowiednie wagi i punkty. Wyjaśniono, że po wyłonieniu co najmniej 3 wariantów zostanie wykonana inwentaryzacja przyrodnicza i dalsze uszczegółowienie. Joanna Sowa zaznaczyła, że ostateczną decyzję o przebiegu podejmie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ) w planowanej do uzyskania decyzji środowiskowej.

Osoba zabierająca głos: Wójt Gminy Łoniów

- **Pytanie / Postulat:** Zgłoszono problem przebiegu wariantów S2, S3 i S4 przez tereny osuwiskowe oraz obszar wyrobiska po kopalni siarki „Piaseczno”.
- **Argumentacja:** Wskazano, że obecność osuwisk potwierdza krajowa mapa terenów osuwiskowych. Podniesiono, że rekultywacja wyrobiska nie została zakończona, a grunt jest niestabilny, czego dowodem był wypadek z zapadnięciem się maszyn oraz osunięcie się ok. 5 ha gruntu do wody. Zwrócono uwagę na planowane podniesienie lustra wody o ok. 7 m, co pogorszy stabilność podłoża.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński potwierdził, że problem jest znany Projektantom. Zadeklarował wykonanie głębokich odwiertów geologicznych w celu rozpoznania warstw nośnych. Wykonawca wyjaśnił, że posadowienie drogi jest technicznie możliwe (np. przy użyciu 20-metrowych pali), lecz wiąże się z wysokimi kosztami, które mogą podważyć racjonalność ekonomiczną danego wariantu.

Osoba zabierająca głos: Mieszkańcy gminy Łoniów

- **Pytanie / Postulat:** Wyrażono obawy o wpływ inwestycji na sady (czereśnie, jabłonie), produkcję integrowaną oraz mikroklimat.
- **Argumentacja:** Wskazano, że droga przecina ok. 20 km sadów. Podniesiono ryzyko osiadania metali ciężkich i mikrosadzy (ze ścieranych opon i hamulców), co może skutkować dyskwalifikacją owoców. Zwrócono uwagę, że nasypy (wysokość ok. 2-3 m) tworzą nisze mrozowe (zastoiska), a czarna nawierzchnia będzie powodować dogrzewanie terenu.
- **Odpowiedź Projektanta:** Katarzyna Maranda poinformowała o planowanym modelowaniu emisji zanieczyszczeń i wtórnego unosu pyłu. Wskazała, że nowoczesne paliwa i pojazdy elektryczne ograniczają zanieczyszczenia, a droga musi spełniać standardy jakości środowiska. Wyjaśniła, że szerokość pasa drogowego wynosi standardowo 70 m, z możliwością ograniczenia do 40 m w miejscach, w których nie będzie konieczności projektowania dodatkowych dróg serwisowych.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zgłoszono problem odcięcia pól, pastwisk oraz trudności w przeprowadzaniu zwierząt hodowlanych.
- **Argumentacja:** Podniesiono konieczność przemieszczania zwierząt na wybieg, co przy braku przejazdów będzie utrudnione. Wskazano na migrację zwierząt i ptaków w obszarze Natura 2000.

- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński zapewnił, że projekt uwzględnia drogi serwisowe oraz obiekty inżynierskie umożliwiające przejazd pod lub nad drogą krajową klasy GP. Poinformowano o prowadzonej rocznej inwentaryzacji przyrodniczej, która posłuży do zaprojektowania przejść dla zwierząt. Zadeklarowano analizę wniosków o dodatkowe przejazdy gospodarcze.

Osoba zabierająca głos: Mieszkańcy gminy Łonów

- **Pytanie / Postulat:** Poruszono kwestie odszkodowań, wykupu resztówek i utraty wartości nieruchomości.
- **Argumentacja:** Zapytano o wykup domów w sąsiedztwie ekranów akustycznych oraz o rekompensaty za utracone dochody z produkcji rolnej i spadek wartości działek sąsiednich.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że odszkodowania wypłacane są za grunt przejęty pod drogę. Co do zasady nie ma przepisów umożliwiających wykupu nieruchomości poza pasem drogowym, jeśli zachowane są dopuszczalne normy, w tym dotyczące hałasu. Istnieje jedynie możliwość wykupu, przez zarządcę drogi, na wniosek dotychczasowego właściciela, tzw. „resztówki”, tj. części działki, która pozostała po przejęciu nieruchomości pod pas drogowy, w sytuacji gdy pozostała część nie nadaje się do użytkowania na dotychczasowe cele. Polskie prawo nie przewiduje odszkodowań za samą utratę wartości działek sąsiednich ani za utracone korzyści z roli.

Osoba zabierająca głos: Wójt Gminy oraz mieszkańcy

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o możliwość lokalizacji drogi na terenach zalewowych, w rejonie starego koryta Wisły oraz w obszarach wymagających szczególnej ochrony wód.
- **Argumentacja:** Wskazano na zakazy budowy szamb nakładane na mieszkańców przez Wody Polskie. Wyrażono obawę o bezpieczeństwo powodziowe i odcięcie dróg ewakuacyjnych.
- **Odpowiedź Inwestora:** Inwestor wyjaśnił, że istnieje możliwość lokalizacji inwestycji na terenach zalewowych po uzyskaniu odpowiednich uzgodnień z Wodami Polskimi. Zapowiedziano analizę zagrożenia powodziowego i uzyskanie wymaganych zezwoleń. Poinformowano również, że w przypadku potrzeby, np. na obszarach ochrony ujęć wody przewiduje się zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia drogi (np. szczelnej kanalizacji deszczowej lub uszczelnienie rowów drogowych) oraz system separatorów i zbiorników, mających za zadanie oczyszczenie wód opadowych przed ich odprowadzeniem do odbiornika.

Osoba zabierająca głos: Mieszkanka

- **Pytanie / Postulat:** Poruszono kwestię budowy nowego mostu na Wiśle oraz koncentracji kilku obiektów mostowych w jednym rejonie.
- **Argumentacja:** Zapytano o celowość budowy kolejnego obiektu mostowego obok istniejącego.
- **Odpowiedź Inwestora:** Przedstawicielka Inwestora wyjaśniła, że obecny most kolejowo-drogowy jest mocno wyeksploatowany i w najbliższej przyszłości będzie wymagał, ze względu na bezpieczeństwo użytkowników drogi, gruntowego remontu, bądź budowy nowego

obiekty. Zwróciła uwagę na dodatkową trudność związaną z tym, że na wspólnych podporach tego obiektu odbywa się ruch drogowy oraz kolejowy. W ramach inwestycji drogowej, planuje się budowę nowego mostu drogowego dla przekroju dwujezdniowego. W niektórych wariantach przewidziano wspólny przebieg dwóch dróg krajowych przez jeden obiekt mostowy. Stary most może pozostać na potrzeby ruchu lokalnego i kolejowego.

PODSUMOWANIE PORUSZONYCH TEMATÓW

Charakterystyka i przebieg dyskusji

Projektant poinformował, że przedmiotowa inwestycja znajduje się na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ), które jest kluczowe dla wyłonienia optymalnego korytarza transportowego w procesie analizy wielokryterialnej. Celem spotkania jest przedstawienie propozycji przebiegów i ewentualna późniejsza ich korekta, weryfikacja założeń projektowych po pozyskaniu wiedzy od społeczeństwa lokalnego dotyczącej specyficznych uwarunkowań lokalnych, których nie obejmują standardowe bazy danych geodezyjnych. Poinformowano, że analizie poddano warianty S1, S2, S3 oraz S4, przebiegające przez teren gminy Łonów. Ostatecznie zgromadzone opinie mieszkańców i władz samorządowych dostarczyły istotnych argumentów w zakresie ryzyk geologicznych oraz kolizji z wysoko wyspecjalizowaną infrastrukturą rolniczą.

Uwarunkowania geologiczne, hydrologiczne i środowiskowe

Specyfika gminy Łonów, na terenie której znajdują się dawna kopalnia siarki (Jezioro Piaseczno) oraz dolina Wisły, stanowi determinujący czynnik dla technicznej wykonalności inwestycji. Lokalna społeczność oraz władze gminy dostarczyły dowodów na niestabilność podłoża, która może rzutować na bezpieczeństwo i koszty konstrukcji drogi.

Zidentyfikowane ryzyka:

- Niestabilność gruntów poeksploatacyjnych: Wskazano na incydenty osunięcia się terenu podczas prac rekultywacyjnych w rejonie wyrobiska. Zjawiska te, mimo analiz prowadzonych m.in. przez ekspertów z Akademii Górniczo-Hutniczej (AGH), nie zostały w pełni wyjaśnione, co wskazuje na wysokie ryzyko nieprzewidywalnych ruchów masowych.
- Lej depresji i zmiany hydrologiczne: Proces rekultywacji jeziora Piaseczno jest prawnie i fizycznie niedokończony (zawieszony). Planowane zaprzestanie odwadniania i naturalne podniesienie lustra wód gruntowych o ok. 7 metrów radykalnie zmieni parametry geotechniczne gruntów pod przyszłym nasypem.
- Obszary osuwiskowe: Warianty S2, S3 i S4 kolidują z terenami ujętymi w państwowych rejestrach jako zagrożone osuwiskami.

Stanowisko Wykonawcy:

- Wykonawca zadeklarował wykonanie szczegółowych odwiertów geotechnicznych oraz całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej (ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Natura 2000 „Tarnobrzaska Dolina Wisły”). Wyniki tych badań będą miały charakter rozstrzygający – jeżeli koszty wzmocnienia podłoża (np. konieczność palowania na znacznych odcinkach) podważą rentowność danego wariantu, zostanie on zdyskwalifikowany na etapie analizy ekonomicznej.
- Niepewność geologiczna bezpośrednio wpływa na harmonogram decyzji środowiskowej (procedura w RDOŚ), gdyż wymaga precyzyjnego modelowania zachowania nasypów w warunkach podnoszącego się poziomu wód.

Wpływ na rolnictwo i produkcję sadowniczą

Wielu mieszkańców gminy Łoniów opiera swój byt ekonomiczny na intensywnej produkcji sadowniczej prowadzonej na glebach najwyższych klas bonitacyjnych. Ingerencja trasy klasy GP w ten sektor ma charakter nie tylko terenowy, ale i rynkowy.

Obawy i postulaty mieszkańców:

- Jakość gleb: Trwała eliminacja z produkcji najżyźniejszych gruntów chronionych ustawowo.
- Certyfikacja i zanieczyszczenia: Ryzyko utraty certyfikatów (szczególnie w uprawach czereśni) przez metale ciężkie i pył z opon w promieniu do 400 m.
- Mikroklimat: Fizyczna bariera wysokiego nasypu spowoduje powstawanie zastoisk mrozowych, niszczących pąki kwiatowe w okresach przymrozków.

Stanowisko Wykonawcy:

- Potwierdzenie ochrony gleb. Realizacja inwestycji w oparciu o nadrzędną specustawę drogową.
- Deklaracja modelowania emisji. Wskazanie na ewolucję taboru (elektromobilność) jako czynnik redukujący zanieczyszczenia.
- Brak ostatecznych rozstrzygnięć; konieczność wykonania specjalistycznych analiz przepływu mas powietrza.

Skutki gospodarcze: Kluczowym zagrożeniem jest utrata płynności rynkowej gospodarstw. Produkty z sadów przylegających do trasy mogą zostać zdyskwalifikowane przez odbiorców. Fragmentacja gruntów (tzw. resztówki) uniemożliwi efektywną mechanizację, co przy wysokich kosztach pracy doprowadzi do upadku gospodarstw rodzinnych.

Dostępność komunikacyjna i infrastruktura lokalna

Projektowanie drogi o ruchu przyspieszonym w obszarze rozproszonej zabudowy generuje wyzwania w zakresie ciągłości logistyki rolniczej i hodowlanej.

- Szerokość korytarza: Standardowy pas drogowy przewidziano na ok. 70 m (wraz z drogami serwisowymi). Inwestor wskazał jednak na możliwość redukcji zajętości terenu do ok. 40 m w miejscach, gdzie rezygnacja z obustronnych dróg serwisowych będzie technicznie dopuszczalna.
- Logistyka specjalistyczna: Mieszkańcy podnieśli kwestię transportu zwierząt hodowlanych. Konieczność prowadzenia zwierząt do oddalonych o 1,5 km bezkolizyjnych przejazdów uznano za barierę funkcjonalną wymagającą skorygowania układu dróg dojazdowych.
- Obiekty inżynierskie: Planowany most na Wiśle ma być obiektem niezależnym od istniejącej przeprawy kolejowo-drogowej (której stan techniczny jest niewystarczający).
- Bezpieczeństwo powodziowe: Inwestycja wymaga rygorystycznych uzgodnień z PGW Wody Polskie, szczególnie w zakresie przejścia przez tereny zalewowe, aby nie pogorszyć bezpieczeństwa hydrologicznego gminy.

Procedury odszkodowawcze i status prawny inwestycji

Zamawiający poinformował, że proces nabywania nieruchomości pod inwestycję opiera się na procedurze administracyjnej wynikającej ze specustawy drogowej.

- Rola organów: Decyzję o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) wydaje właściwy Wojewoda. On również, a nie GDDKiA, ustala wysokość odszkodowania na podstawie operatu niezależnego rzeczoznawcy.

- System zachęt: Właścicielom przysługuje bonus (+5% wartości) za dobrowolne i szybkie wydanie nieruchomości.
- Odszkodowania: Przepisy nie przewidują rekompensat za ogólny spadek wartości gruntów poza pasem drogowym. Istnieje jednak możliwość wnioskowania o wykup „resztówek”, jeżeli po podziale pozostała część działki nie nadaje się do dotychczasowego użytkowania rolniczego.

Wnioski końcowe i kwestie wymagające wyjaśnienia

Sesja informacyjna wykazała zdecydowany opór społeczny wobec wszystkich wariantów (S1-S4) przebiegających przez gminę Łoniów.

Najważniejsze wnioski:

- Preferencja dla wariantów z węzła Tarnobrzeg: Władze gminy oraz mieszkańcy wskazują jako jedyną akceptowalną opcję tzw. warianty T, przebiegające przez województwo podkarpackie.
- Priorytet ochrony produkcji: Kryterium ochrony gleb klasy 1 i 2 oraz certyfikowanych upraw sadowniczych powinno mieć kluczową wagę w analizie wielokryterialnej.
- Ryzyko geotechniczne: Niestabilność terenu poeksploatacyjnego może stanowić przesłankę do dyskwalifikacji wariantów świętokrzyskich ze względów ekonomicznych.

Kwestie do dalszej analizy:

- Szczegółowa ekspertyza wpływu nasypów na mikroklimat (zastoiska mrozowe).
- Analiza stabilności podłoża przy uwzględnieniu docelowego poziomu wód w „leju depresji”.
- Weryfikacja dostępności gruntów dla transportu zwierząt hodowlanych.

4.3. Gmina Grębów i gmina Gorzyce

4.3.1. Informacje ogólne

Spotkanie informacyjne dla mieszkańców gminy Grębów i Gminy Gorzyce odbyło się w dniu 10.02.2026 r. o godz. 16:30 w Remizo-Świetlicy w Stalach przy ul. Strażackiej 10.

- Ze strony Wykonawcy w spotkaniu udział wzięli:
 - Adrian Chojnowski – Główny Projektant Drogowy (Koordynator),
 - Adam Ziemiński – Kierownik zespołu projektowego,
 - Rafał Lewoczewicz – Główny Projektant Mostowy,
 - Katarzyna Maranda – Kierownik zespołu środowiskowego.
- Ze strony Inwestora – GDDKiA Oddział w Rzeszowie – udział wzięli:
 - Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji,
 - Kamila Pleban-Stec – Kierownik Projektu.
- Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:
 - Kazimierz Skóra – Wójt Gminy Grębów,
 - Robert Pędziwiatr – Wicestarosta tarnobrzeski.

Na spotkanie przybyło około 200 mieszkańców.



Rys. 4.5. Spotkanie informacyjne w Stalach

4.3.2. Przebieg spotkania

ROZPOCZĘCIE SPOTKANIA

Spotkanie rozpoczął przedstawiciel Wykonawcy, Adam Ziemiński, który powitał zgromadzonych, przedstawił przedstawicieli Wykonawcy i Inwestora i przekazał najważniejsze kwestie organizacyjne.

Naczelnik Wydziału Dokumentacji GDDKiA O/Rzeszów Pani Joanna Sowa powitała zgromadzonych i poinformowała zgromadzonych o celu spotkania, którym jest dotarcie z informacją o planowanej inwestycji do jak najszerszego grona mieszkańców i uzyskanie od nich informacji zwrotnej. Przekazała, że w wyniku prowadzonych prac planistycznych związanych z obwodnicami Kolbuszowej i Nowej Dęby zaszła konieczność, ze względu na duże, prognozowane natężenie ruchu, rozszerzenia inwestycji również o nowe odcinki drogi DK9 między planowaną S74, a autostradą A4. Nakreśliła harmonogram rzeczowy inwestycji. Poinformowała również, że obecnie żaden z wariantów przebiegu drogi nie jest wariantem wybranym do realizacji i taki wybór nie nastąpi również w na tym spotkaniu, bowiem wybór jest procesem skomplikowanym i następuje w wyniku szeregu analiz w tym analizy wielokryterialnej w której jednym z kryteriów jest opinia społeczeństwa. Ostatecznie o przebiegu nowej drogi rozstrzyga organ środowiskowy w planowanej do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Następnie głos zabrała Kierownik Projektu Kamila Pleban-Stec. Poinformowała zebranych o zasadach przetwarzania danych osobowych RODO w zakresie danych jakie zostaną pozyskane zarówno na samym spotkaniu jak i umieszczane w treści formularzy opinii. Poinformowała również o zasadach audio- i videorejestracji spotkania, wskazała na podział sali na strefę publiczną objętą nagraniami oraz strefę prywatną nieobjętą rejestracją video.

Główny Projektant drogowy (Koordynator) Adrian Chojnowski powitał zebranych uczestników spotkania oraz w formie prezentacji multimedialnej przedstawił na wstępie harmonogram przebiegu Akcji Informacyjnej, jej zakres i cel oraz sposób w jaki należy zgłaszać swoje uwagi, wnioski postulaty i prośby. Następnie przedstawił szczegółowo harmonogram realizacji inwestycji oraz prac projektowych będących etapem przygotowawczym do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Wyjaśnił na

czym polegają poszczególne etapy prac projektowych i jaki jest ich zakres i ścieżka formalna prowadząca do rozpoczęcia robót. Przedstawił przy tym procedurę wg. której dokonywany będzie wybór wariantów w kolejnych etapach, aż do wyboru jednego wariantu, dla którego wnioskowane będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie decyzji ZRID.

W następnej kolejności projektant omówił jaki jest cel oraz korzyści dla kierowców i mieszkańców z budowy drogi po czym przedstawił zakres inwestycji oraz podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi. Po przedstawieniu ogólnych informacji o przygotowaniu i samej inwestycji omówił zaprojektowane wariantowe przebiegi drogi. Przedstawił przebieg drogi w 10 wariantach (S1, S2, S3, S4, T1, T2, T3, G1, G2 oraz G3). Poinformował, że poszczególne warianty mają zróżnicowany przebieg i długość. Po przedstawieniu i omówieniu wszystkich wariantów projektowanej drogi główny projektant zakończył swoją prezentację i otworzył panel dyskusyjny spotkania.

Po prezentacji przystąpiono do otwartego dla zgromadzonych uczestników panelu dyskusyjnego w którym poszczególni mieszkańcy (zainteresowane strony) zadawali pytania i wygłaszali swoje opinie.

PRZEBIEG DYSKUSJI

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zaproponowano wariant kombinowany: rozpoczęcie od wariantu T2, przejście w T1 (przebieg przez Tarnobrzeg), a następnie poprowadzenie trasy po zachodniej stronie osadnika do wariantu T3.
- **Argumentacja:** Wskazano, że rozwiązanie to omija obszary Natura 2000, strefę pośrednią ujęcia wody oraz nie generuje wyburzeń w danej miejscowości.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Adrian Chojnowski zadeklarował analizę geometryczną tego przebiegu. Joanna Sowa poinformowała, że wszystkie wnioski złożone do 26 lutego 2026 r. zostaną przeanalizowane pod kątem technicznym, ekonomicznym, środowiskowym i ruchowym.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Przedstawiono propozycję modyfikacji wariantu G1 na odcinku 12 km – 18 km.
- **Argumentacja:** Zmiana ma na celu ominięcie miejscowości Siedlisko i Bukie oraz oddalenie trasy od istniejącej zabudowy.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Adam Ziemiński zadeklarował narysowanie i przeanalizowanie tej zmiany. Joanna Sowa wyjaśniła, że wariant G1 przebiega w znacznej części przez obszary Natura 2000, a ostateczną decyzję w sprawie przebiegu nowej drogi podejmie RDOŚ, w planowanej do uzyskanie DŚU. Podkreśliła, że dla RDOŚ kwestie środowiskowe są priorytetowe. Poinformowano również o trwających w Ministerstwie pracach nad ustaleniem lokalizacji złóż strategicznych, które kolidują z wariantem G1, ich potwierdzenie może skutkować dyskwalifikacją tego wariantu lub koniecznością jego modyfikacji.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zgłoszono sprzeciw wobec wariantu społecznego Dominika Potoka, proponując w zamian łuk przez pola między Sobowem a Orliskami Żupawskimi.
- **Argumentacja:** Wskazano, że wariant społeczny Dominika Potoka przebiega zbyt blisko prywatnej posesji. Podniesiono, że linia wysokiego napięcia na proponowanej trasie alternatywnej nie jest przeszkodą niemożliwą do obejścia inżynierskiego.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński poinformował, że wpływ na społeczeństwo i wyburzenia są istotnymi kryteriami analizy środowiskowej. Zadeklarowano dążenie do zminimalizowania szkód i racjonalizacji wniosków mieszkańców.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o wpływ zgodnego stanowiska kilku miejscowości na wybór wariantu oraz o ranking punktowy.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński wyjaśnił, że wybór nie jest plebiscytem, lecz wynikiem analizy wielokryterialnej uwzględniającej aspekty techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne. Wskazano, że na obecnym etapie żaden wariant nie posiada jeszcze punktacji, a głosy społeczne są istotnym źródłem danych do analiz.

Osoba zabierająca głos: Wójt Gminy Grębów

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono problem nieaktualności map w rejonie miejscowości Stale, Siedlisko i Bukie oraz zawnioskowano o naniesienie nowo wybudowanych budynków.
- **Argumentacja:** Wskazano, że w gminie sprzedaje się wiele terenów i powstają nowe domy, co znacząco zwiększy liczbę obiektów do wyburzenia w tabelach i może zdyskwalifikować niektóre warianty jako nieakceptowalne.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński zadeklarował aktualizację danych o mapę zasadniczą i pozwolenia na budowę. Poinformowano, że niespełna dwa miesiące przed spotkaniem wykonano naloty dronem, a trasy będą modyfikowane tak, aby oszczędzić jak największą liczbę zabudowań.

Osoba zabierająca głos: Wójt Gminy Grębów

- **Pytanie / Postulat:** Przedstawiono poparcie dla wariantu G1 z korektą („wybrzuszeniem”) oddalającą drogę od Bukie i Siedliska.
- **Argumentacja:** Wskazano, że wariant ten, po dopasowaniu do istniejącej infrastruktury i ominięciu ujęć wody, byłby akceptowalny dla mieszkańców miejscowości Stale, Siedlisko, Bukie i Jadachów. Wójt zadeklarował rozmowy w Ministerstwie w sprawie złóż strategicznych, które występują na terenie całej gminy po byłej kopalni siarki, aby umożliwić realizację drogi w tym korytarzu.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Joanna Sowa wskazała, że na wybór węzła (Gorzyce, Samborzec lub Tarnobrzeg), jako miejsca włączenia planowanej drogi, wpłynie przede wszystkim prognozowane natężenie ruchu. Adam Ziemiński potwierdził, że propozycja „wybrzuszenia” w wariantcie fioletowym będzie dodatkowo analizowana.

Osoba zabierająca głos: Dominik Potok - autor wariantu społecznego

- **Pytanie / Postulat:** Zaprezentowano zielony wariant społeczny łączący węzeł tarnobrzecki ze strefą przemysłową w Jeziorku.

- **Argumentacja:** Celem wariantu jest ominięcie zabudowy (odległość od najbliższego domu ok. 270 m) i skomunikowanie nieużywanych terenów przemysłowych. Autor wskazał na przejście przez las, omijając pomniki przyrody i uwzględniając obszar Natura 2000.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa podniosła problem linii najwyższych napięć i stref kontrolowanych, które ograniczają prowadzenie drogi bezpośrednio pod nimi. Wskazano również na istotne trudności w uzyskiwaniu decyzji środowiskowych przy kolizji z rezerwatami i pomnikami przyrody, podając przykład problemów z obwodnicą Nowej Dęby i dalszym przebiegiem DK9 w kierunku Rzeszowa.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Przedstawiono tzw. wariant musztardowy wypracowany przez mieszkańców Cyganów, Chmielowa i Jadachów.
- **Argumentacja:** Wariant ten wchodzi od strony Tarnobrzega i osadnika, całkowicie omijając zabudowania w miejscowości Stale, co wskazano jako idealne rozwiązanie dla tej miejscowości.
- **Odpowiedź Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że Tarnobrzeg jako miasto na prawach powiatu, zgodnie z ustawą o drogach publicznych jest zobowiązany sfinansować odcinek nowej drogi krajowej w granicach administracyjnych miasta Tarnobrzega, co może być barierą nie do udźwignięcia dla samorządu (ze względu na wysokie koszty takiej inwestycji). Poinformowano, że w przypadku braku porozumienia z miastem, Inwestor będzie szukał przebiegów poza jego granicami.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o wagi poszczególnych kryteriów w procedurze STEŚ oraz możliwość ich zmiany przez mieszkańców.
- **Odpowiedź Inwestora / Projektanta:** Joanna Sowa poinformowała, że często stosuje się pięć grup kryteriów (kosztowe, społeczne, środowiskowe, ruchowe, techniczno-funkcjonalne), z których każda ma wagę ok. 20%. Wyjaśniono, że nie ma procedury uzgadniania wag z mieszkańcami, jednak ich głos wpływa bezpośrednio na punktację w ramach kryterium społecznego. Kwestia wyboru konkretnych grup kryteriów, ich wag i podkryteriów będzie jeszcze analizowana i wymagać będzie ostatecznego uzgodnienia między Wykonawcą a Inwestorem. Katarzyna Maranda zaznaczyła, że istotne zniszczenie przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000 może uniemożliwić realizację wariantu, gdyż prawo w tym zakresie jest bezwzględne.

Osoba zabierająca głos: Mieszkanka miejscowości Stale

- **Pytanie / Postulat:** Wyrażono poparcie dla wariantu G1 i sprzeciw wobec rozwiązań kolidujących z domami, apelując o uwzględnienie czynnika ludzkiego.
- **Argumentacja:** Podniesiono obawę przed wyburzeniami (również nowych domów) i koniecznością zmiany życia przez mieszkańców. Wskazano na potrzebę składania indywidualnych wniosków przez wszystkich dorosłych członków rodzin, aby nadać protestom odpowiednią skalę.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Joanna Sowa wyjaśniła, że obecne spotkania są wczesną, dobrowolną procedurą GDDKiA, a ustawowe konsultacje społeczne prowadzi dopiero organ środowiskowy na etapie wydawania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach. Adam Ziemiński zapewnił, że głosy te nie są obojętne i zostaną ujęte w analizach.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o szczegóły techniczne i koszty przejść dla zwierząt oraz ogrodzeń.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński poinformował, że po wybraniu 3–4 wariantów zespół środowiskowy przez rok będzie prowadził inwentaryzację (m.in. foto pułapki). Wskazano, że duże przejście górne (40–50 m) kosztuje ok. 40–50 mln zł, natomiast małe przejście ok. 3 mln zł.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zadano pytania o odległość drogi od budynku, wysokość trasy, możliwość dalszego inwestowania w posesję oraz zasady wykupu.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński wskazał, że oś drogi znajduje się 35 m od budynku, a faktyczna zajętość terenu może wynosić od 15 m do 30 m od osi. Poinformowano, że korytarz 70 m to pole analiz, a Inwestor wykupuje tylko działki niezbędne pod drogę. Wyjaśniono, że w przypadku bliskości zabudowy stosuje się ekrany akustyczne, aby zminimalizować hałas zgodnie z przepisami. Zadeklarowano, że w maju 2026 r. liczba wariantów zostanie ograniczona do trzech, co ułatwi mieszkańcom decyzje o inwestycjach na posesjach.

Dyskusję podsumował Adam Ziemiński:

Poinformowano, że zadaniem Wykonawcy jest rzetelne zaprojektowanie połączenia S74 i A4. Zadeklarowano, że analizy wykonują ludzie, a nie AI, i przed każdą decyzją o zajęciu działki projektanci wielokrotnie analizują możliwości modyfikacji. Zaznaczono, że projektanci deklarują rzetelną pracę, współpracę z mieszkańcami i dążenie do minimalizacji szkód. Przypomniano, że formularze opinii można przysyłać do 26 lutego 2026 r. Raport z akcji informacyjnej powstanie na przełomie maja i czerwca 2026 r. Kolejne spotkania z prezentacją trzech wybranych wariantów planowane są w przyszłym roku. Zgłoszone w trakcie spotkania uwagi i postulaty zostały odnotowane i zostaną wykorzystane przy dalszym uszczegóławianiu wariantów oraz w analizie wielokryterialnej prowadzonej w ramach STEŚ.

PODSUMOWANIE PORUSZONYCH TEMATÓW

Kolizje z zabudową i aktualność materiałów projektowych

Kwestia potencjalnych wyburzeń oraz zbliżenia trasy do istniejących budynków była centralnym punktem spornym, rzutującym na poziom zaufania do procesu projektowego.

- Zarzut nieaktualności map: Mieszkańcy podnieśli liczne błędy w inwentaryzacji zabudowy, wskazując na brak naniesionych nowych domów oraz wydanych pozwoleń na budowę. W opinii społecznej zaniża to realną skalę konfliktów przestrzennych.
- Działania naprawcze Wykonawcy: Przedstawiciele biura projektowego TPF poinformowali, że w celu uwiarygodnienia danych wykonano naloty dronami (dwa miesiące przed spotkaniem), a baza budynków jest sukcesywnie aktualizowana o dane z rejestrów pozwoleń na budowę.
- Korytarz planistyczny: Wyjaśniono znaczenie "korytarza 70-metrowego" – jest to pas orientacyjny pas tereny, w którym docelowo zostanie wyznaczona droga o szerokości około

40–60 m. Precyzyjne ustalenie krawędzi jezdni i nasypów nastąpi na etapie Koncepcji Programowej, co daje przestrzeń do mikrokorekt omijających konkretne posesje.

Projektanci zadeklarowali ponowną weryfikację każdego wskazanego przypadku kolizji przed przystąpieniem do dalszych analiz.

Alternatywne propozycje przebiegu i postulaty mieszkańców

Samorządowcy oraz mieszkańcy wykazali się proaktywną postawą, przedkładając konkretne modyfikacje mające na celu ochronę spójności terytorialnej miejscowości.

- Wariant G1 (różowy) z "wybrzuszeniem": Propozycja Wójta Gminy Grębów zakładająca wyprostowanie i odsunięcie trasy w celu jednoczesnego ominięcia przysiółków Bukie i Siedlisko w Stalach. Korekta ta zyskała powszechną aprobatę społeczną.
- Wariant "Zielony": Koncepcja oddalenia trasy o minimum 270 metrów od zabudowań, wykorzystująca tereny leśne w celu eliminacji uciążliwości akustycznych.
- Wariant "Musztardowy": Propozycja społeczna zakładająca ominięcie miejscowości Stale i Cygany od strony zachodniej (wzdłuż osadnika w Tarnobrzegu), co całkowicie wyprowadza ruch poza zwartą zabudowę wsi.

Argumentacja mieszkańców za zmianami:

- Ochrona dorobku życia: Uniknięcie wyburzeń i degradacji wartości nieruchomości mieszkalnych.
- Utrzymanie jedności miejscowości: Sprzeciw wobec "przecinania" wsi barierą infrastrukturalną, co niszczy więzi społeczne i utrudnia komunikację lokalną.
- Potencjał rozwojowy: Zabezpieczenie terenów inwestycyjnych gminy Grębów, które mogą zyskać na bliskości drogi klasy GP, o ile trasa nie będzie kolidować z osiedlami.

Uwarunkowania środowiskowe i geologiczne

Ze strony GDDKiA i projektantów przekazano informację, że realizacja postulatów społecznych napotyka na bariery techniczno-prawne, wynikające z ochrony zasobów naturalnych tj.:

- Złoża strategiczne: Wariant G1 koliduje ze złożami siarki. Inwestor oczekuje na opinię Ministerstwa Klimatu i Środowiska – uznanie tych terenów za złoża strategiczne może trwale zdyskwalifikować ten wariant.
- Obszary Natura 2000: Przejście przez Tarnobrzeską Dolinę Wisły i Puszcę Sandomierską wymusza rygorystyczne zabezpieczenia. Koszt budowy dużego przejścia dla zwierząt może sięgać 40 mln zł, natomiast małego ok. 3 mln zł. Wysokie koszty ochrony przyrody bezpośrednio obniżają ocenę ekonomiczną wariantów kolizyjnych z naturą.
- Zabezpieczenia obligatoryjne: Wykonawca potwierdził, że ekrany akustyczne, szczelne systemy odwodnienia (szczególnie w strefie ujęcia Studzieniec) oraz ogrodzenia drogi są elementami wynikającymi z przepisów i zostaną uwzględnione w decyzji środowiskowej.

Procedury, kryteria oceny i dalsze etapy inwestycji

Zamawiający poinformował, że proces wyboru wariantu realizacyjnego opiera się na obiektywnej analizie wielokryterialnej, prowadzonej zgodnie ze standardowymi wytycznymi GDDKiA i opiera się o poniżej przedstawione przykładowe, a uzgadniane ostatecznie w toku prac projektowych kryteria (otrzymują one wagi ok. 20-25% dla każdej grupy w zależności od przyjętych ostatecznie kryteriów i ich ilości do opracowania analizy wielokryterialnej):

1. Techniczne: Geometria drogi, ukształtowanie terenu.
2. Ekonomiczne: Koszty realizacji (w tym mosty i przejścia dla zwierząt).

3. Środowiskowe: Ingerencja w ekosystemy i obszary chronione.
4. Społeczne: Liczba wyburzeń, stopień akceptacji lokalnych społeczności i samorządów.
5. Ruchowe: Efektywność przejęcia ruchu tranzytowego.

Dodatkowo podczas spotkania mieszkańcy otrzymali poniższe informacje:

- Decyzję ostateczną o przebiegu podejmie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ).
- W ramach procedury ZRID, odszkodowania będą ustalane przez Wojewodę na podstawie operatów szacunkowych.
- Inwestor przewidział zachęty: 5% bonusu do kwoty odszkodowania za wcześniejsze wydanie nieruchomości oraz możliwość wypłaty 70% zaliczki po uzyskaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji ZRID.

Wnioski końcowe i kwestie do wyjaśnienia

Kluczowe wnioski:

- Zidentyfikowano dominujące poparcie dla zmodyfikowanego wariantu G1 (z korektą omijającą Bukie i Siedlisko).
- Projektanci zobowiązali się do aktualizacji baz budynków o nowo powstałe obiekty i wydane pozwolenia na budowę.
- Termin składania oficjalnych formularzy opinii upływa 26 lutego. Podkreślono, że głos powinien oddać każdy dorosły mieszkaniec (w tym współmałżonkowie i dorosłe dzieci), co zwiększa wagę sprzeciwu w raporcie społecznym.

Kwestie, które padły na spotkaniu i wymagają dalszego wyjaśnienia:

- Finansowanie w Tarnobrzegu: Tarnobrzeg jest miastem na prawach powiatu, co oznacza, że Prezydent Miasta musi sfinansować budowę drogi w granicach miasta. Może to de facto wykluczyć warianty "tarnobzeskie" ze względu na brak środków w budżecie samorządu.
- Status złóż strategicznych: Konieczność uzyskania wiążącej opinii resortu klimatu dla terenów siarkonośnych w gminie Grębów.
- Weryfikacja techniczna: Analiza inżynierska "wariantu społecznego" (wybrzuszenie G1) pod kątem zachowania parametrów geometrycznych drogi klasy GP.

4.4. Gmina Koprzywnica i gmina Samborzec

4.4.1. Informacje ogólne

Spotkanie informacyjne dla mieszkańców gminy Koprzywnica i gminy Samborzec odbyło się w dniu 11.02.2026 r. o godz. 17:30 w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury i Sportu w Koprzywnicy przy ul. Rynek 39.

- Ze strony Wykonawcy w spotkaniu udział wzięli:
 - Adrian Chojnowski – Główny Projektant Drogowy (Koordynator),
 - Adam Ziemiński – Kierownik zespołu projektowego,
 - Rafał Lewoczewicz – Główny Projektant Mostowy,
 - Katarzyna Maranda – Kierownik zespołu środowiskowego.
- Ze strony Inwestora – GDDKiA Oddział w Rzeszowie – udział wzięli:
 - Kamila Pleban-Stec – Kierownik Projektu,
 - Dawid Ligoda – Główny Specjalista w Wydziale Dokumentacji.
- Ze strony GDDKiA Oddział w Kielcach udział wzięli:
 - Marta Bandrowska – Naczelnik Wydziału Dokumentacji,

- Joanna Pawłowska – Naczelnik Wydziału Środowiska.
- Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:
 - Aleksandra Klubińska – Burmistrz Miasta i Gminy Koprzywnica,
 - Adrian Wołos – Wójt Gminy Samborzec.

Na spotkanie przybyło około 80 mieszkańców.



Rys. 4.6. Spotkanie informacyjne w Koprzywnicy



Rys. 4.7. Materiały promocyjne na spotkaniu informacyjnym w Koprzywnicy

4.4.2. Przebieg spotkania

ROZPOCZĘCIE SPOTKANIA

Spotkanie rozpoczął przedstawiciel Wykonawcy, Adam Ziemiński, który powitał zgromadzonych, przedstawił przedstawicieli Wykonawcy i Inwestora i przekazał najważniejsze kwestie organizacyjne.

Przedstawiciel GDDKiA O/Rzeszów Dawid Ligoda przekazał, że w wyniku prowadzonych prac planistycznych związanych z obwodnicami Kolbuszowej i Nowej Dęby, ze względu na duże, prognozowane natężenie ruchu zaszła konieczność rozszerzenia inwestycji również o nowe odcinki drogi DK9 między planowaną S74 a autostradą A4. Nakreślił harmonogram rzeczowy inwestycji. Poinformował również, że obecnie żaden z wariantów przebiegu drogi nie jest wariantem wybranym do realizacji i taki wybór nie nastąpi również w na tym spotkaniu, bowiem wybór jest procesem skomplikowanym i następuje w wyniku szeregu analiz w tym analizy wielokryterialnej w której jednym z kryteriów jest opinia społeczeństwa. Ostatecznie o przebiegu nowej drogi rozstrzyga organ środowiskowy w planowanej do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Następnie głos zabrała Kierownik Projektu Pani Kamila Pleban-Stec. Poinformowała zebranych o zasadach przetwarzania danych osobowych RODO w zakresie danych jakie zostaną pozyskane zarówno na samym spotkaniu jak i umieszczane w treści formularzy opinii. Poinformowała również o zasadach audio- i videorejestracji spotkania, wskazała na podział sali na strefę publiczną objętą nagraniem oraz strefę prywatną nieobjętą rejestracją video.

Główny Projektant Drogowy (Koordynator) Adrian Chojnowski powitał zebranych uczestników spotkania oraz w formie prezentacji multimedialnej przedstawił na wstępie harmonogram przebiegu Akcji Informacyjnej, jej zakres i cel oraz sposób w jaki należy zgłaszać swoje uwagi, wnioski postulaty i prośby. Następnie przedstawił szczegółowo harmonogram realizacji inwestycji oraz prac projektowych będących etapem przygotowawczym do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Wyjaśnił na czym polegają poszczególne etapy prac projektowych i jaki jest ich zakres i ścieżka formalna prowadząca do rozpoczęcia robót. Przedstawił przy tym procedurę wg. której dokonywany będzie wybór wariantów w kolejnych etapach, aż do wyboru jednego wariantu, dla którego wnioskowane będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie decyzji ZRID.

W następnej kolejności projektant omówił jaki jest cel oraz korzyści dla kierowców i mieszkańców z budowy drogi po czym przedstawił zakres inwestycji oraz podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi. Po przedstawieniu ogólnych informacji o przygotowaniu i samej inwestycji omówił zaprojektowane wariantowe przebiegi drogi. Przedstawił przebieg drogi w 10 wariantach (S1, S2, S3, S4, T1, T2, T3, G1, G2 oraz G3). Poinformował, że poszczególne warianty mają zróżnicowany przebieg i długość. Po przedstawieniu i omówieniu wszystkich wariantów projektowanej drogi główny projektant zakończył swoją prezentację i otworzył panel dyskusyjny spotkania.

Po prezentacji przystąpiono do otwartego dla zgromadzonych uczestników panelu dyskusyjnego w którym poszczególni mieszkańcy (zainteresowane strony) zadawali pytania i wygłaszali swoje opinie.

PRZEBIEG DYSKUSJI

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano, który z wariantów (S1 czy S2) jest najbardziej prawdopodobny do realizacji.

- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Adam Ziemiński wyjaśnił, że na obecnym etapie projektanci nie posiadają wiedzy, który wariant zostanie wybrany. Podkreślono, że obecne przebiegi mają charakter wstępny („postawienie kresek”) i powstały po to, aby nawiązać dialog z mieszkańcami. Dopiero po zebraniu informacji zwrotnych oraz przeprowadzeniu szczegółowych analiz: technicznej, ekonomicznej, środowiskowej i społecznej, zostanie opracowany ranking wariantów. Daniel Ligoda uzupełnił, że wszystkie 10 wariantów jest obecnie analizowanych na jednakowym poziomie szczegółowości w ramach analizy wielokryterialnej, co pozwoli wskazać warianty rekomendowane do dalszego uszczegółowienia na wiosnę przyszłego roku.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zgłoszono obawę o wysokość odszkodowań za sady w wariantach S1 i S2, wskazując na specyfikę gminy Samborzec jako terenu wybitnie sadowniczego.
- **Odpowiedź Inwestora:** Wyjaśniono, że decyzja o wysokości odszkodowania jest wydawana przez wojewodę na podstawie operatu szacunkowego niezależnego rzeczoznawcy majątkowego po uzyskaniu decyzji ZRID. Przedstawicielka kieleckiego Oddziału GDDKiA wskazała na praktykę z budowy obwodnicy Opatowa, gdzie również występowały sady. Podkreślono, że nie istnieje jedna „cena z metra”, a rzeczoznawca dokonuje indywidualnej wyceny dla każdego właściciela, uwzględniając zagospodarowanie terenu, rodzaj oraz wielkość występujących na działce drzew, ogrodzenia, ujęcia wody, przyłącza oraz studnie itp.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Wskazano na problemy geologiczne w rejonie wyrobiska w Piasecznie (warianty S1–S4), określając ten teren jako „bombę ekologiczną” i zlewisko posiarkowe.
- **Argumentacja:** Podniesiono, że jest to teren osuwiskowy, na którym w przeszłości dochodziło do tragicznych w skutkach osunięć gruntu i zapadania się maszyn budowlanych. Dodatkowo wskazano na planowane docelowe podniesienie poziomu wód o ok. 7 metrów.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński zadeklarował, że projektanci analizują te dane i będą dążyć do ominięcia terenów osuwiskowych. Przyjęto założenie projektowe, według którego teren będzie traktowany tak, jakby poziom wód był już docelowo podniesiony. Podkreślono, że te uwarunkowania podnoszą koszty budowy i będą miały istotny wpływ na wybór ostatecznych wariantów.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Wyrażono obawę o powstanie tzw. „getta” dla mieszkańców terenów położonych między wałem wiślanym a planowaną drogą na nasypie z ekranami akustycznymi.
- **Argumentacja:** Wskazano na ryzyko braku przewietrzania terenu, co zimą może skutkować smogiem, a wiosną zastojami zimnego powietrza niszczącymi kwiaty w sadach, co pozbawiłoby sadowników źródła dochodu.
- **Odpowiedź Projektanta:** Zadeklarowano skrupulatne analizy wpływu inwestycji na przepływ powietrza. Adam Ziemiński zaznaczył, że celem inwestycji nie jest działanie na szkodę społeczeństwa, a wyniesienie drogi wynika z wymogów technicznych dla terenów zalewowych. Adrian Chojnowski doprecyzował, że poziomem odniesienia dla niwelety

będzie docelowy poziom wód gruntowych – konstrukcja drogi powinna znajdować się ok. 2 metry powyżej najwyższego poziomu wód. Zadeklarowano dążenie do optymalizacji i bilansowania robót ziemnych (wykorzystywanie urobku z wykopów do budowy nasypów).

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o status obwodnicy Koprzywnicy w ciągu drogi krajowej nr 79.
- **Odpowiedź Inwestora:** Naczelnik Wydziału Dokumentacji kieleckiego Oddziału GDDKiA poinformował, że dla odcinka Sośniczany–Koprzywnica wszczęto już postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej. Wariantem rekomendowanym we wniosku jest wariant nr 2, który omija Koprzywnicę oraz Sośniczany.
- **Odpowiedź Burmistrz Koprzywnicy:** Przedstawiono stanowisko samorządu dotyczące procedowanej decyzji środowiskowej dla DK79 oraz planowanej DK9. Pani Burmistrz potwierdziła, że żaden z wariantów nie został jeszcze formalnie skreślony, jednak wariant rekomendowany jest oceniany przez samorząd jako najkorzystniejszy, ponieważ nie wymusza wyburzeń ani wysiedleń mieszkańców. Burmistrz podkreśliła wagę głosu mieszkańców w procesie projektowym i poinformowała o możliwości składania ankiet w urzędzie, skąd zostaną one przekazane zbiorczo do Inwestora. Wskazała, że z punktu widzenia mieszkańców najkorzystniejszy dla przebiegu DK9 byłby wariant tarnobrzeski, ponieważ całkowicie omija on gminę Koprzywnica oraz cenne tereny rolnicze i sadownicze.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński poprosił o przekazanie informacji nt. prowadzonej Akcji Informacyjnej sąsiadom. Poinformowano, że formularze opinii można składać do 26 lutego 2026 r. Podkreślono konieczność merytorycznego uzasadniania wniosków, co pozwoli na ich rzetelną analizę.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zawnioskowano o odsunięcie wariantu trasy od świetlicy i zabudowań w miejscowości Szewce oraz o bezwzględną ochronę ujęć wody pitnej.
- **Argumentacja:** Wskazano, że ujęcia te zaopatrują ok. 10 000 mieszkańców gmin Samborzec, Łoniów i Koprzywnica. Podniesiono ryzyko interwencji Sanepidu lub Wód Polskich i zamknięcia ujęć w przypadku naruszenia stref bezpieczeństwa.
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński zadeklarował sprawdzenie możliwości uciągnięcia drogi gminnej w Szewcach poprzez obiekt inżynierski. Katarzyna Maranda wyjaśniła, że ujęcia wody są kluczowym elementem analizy i zostaną zastosowane odpowiednie zabezpieczenia. Wskazano, że według obecnej wiedzy nie ma bezpośredniej kolizji ze strefą ochrony bezpośredniej, a strefa ochrony pośredniej prawdopodobnie nie została ustanowiona. Poproszono gminę o przekazanie dokumentacji, jeśli takowe strefy są planowane lub wyznaczone.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Ponowiono zapytanie o wpływ drogi na owoce i ryzyko ich dyskwalifikacji z powodu metali ciężkich (kadm, ołów).
- **Argumentacja:** Mieszkaniec wskazał na rygorystyczne kontrole, które obecnie przechodzi pozytywnie, ale obawia się pogorszenia jakości produkcji po wybudowaniu trasy.

- **Odpowiedź Projektanta:** Katarzyna Maranda poinformowała, że na etapie raportu środowiskowego przeprowadzone zostaną prognozy zanieczyszczenia powietrza (spalin i pyłów) pod kątem norm dla ludzi i roślin. Przytoczono przykład drogi DK7 pod Grójcem i Tarczynem, gdzie badania nie wykazały zanieczyszczeń komunikacyjnych w sadach. Adam Ziemiński uzupełnił, że płynny ruch pojazdów na drodze klasy GP generuje mniej spalin niż ruch w mieście, ze względu na stałą prędkość i brak konieczności częstego hamowania.

PODSUMOWANIE PORUSZONYCH TEMATÓW

Proces wyboru i rankingu wariantów przebiegu drogi

Mieszkańcy zostali poinformowani, że proces projektowania nowoczesnej infrastruktury drogowej wymaga precyzyjnego wyważenia interesów ogólnokrajowych oraz lokalnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych. Etap prowadzenia Akcji Informacyjnych, prowadzony standardowo przy nowych inwestycjach realizowanych przez GDDKiA, stanowi strategiczny element procesu projektowego, umożliwiając pozyskanie danych bezpośrednio od lokalnej społeczności, co warunkuje rzetelność dalszych prac. Przedstawione 10 wariantów przebiegu trasy DK9 ma charakter propozycji wstępnych, stanowiących bazę do dalszej weryfikacji i optymalizacji technicznej.

Zgodnie z metodologią przedstawioną przez Wykonawcę oraz przedstawicieli Inwestora, wszystkie warianty podlegają obecnie analizie na jednakowym poziomie szczegółowości. Zgodnie z informacją przekazaną przez Projektanta ranking rozwiązań zostanie opracowany na podstawie analizy wielokryterialnej, obejmującej cztery kluczowe obszary:

- Techniczny: wykonalność inżynierska, parametry geometryczne i bezpieczeństwo ruchu.
- Ekonomiczny: nakłady inwestycyjne oraz koszty eksploatacji (w tym koszty wynikające z trudnych warunków gruntowych).
- Środowiskowy: wpływ na ekosystemy, zasoby wodne i obszary chronione.
- Społeczny: stopień akceptacji lokalnej, minimalizacja wyburzeń oraz ochrona terenów o wysokiej przydatności rolniczej.

Poinformowano, że celem obecnych prac jest wyłonienie, co najmniej trzech najbardziej racjonalnych wariantów, które zostaną przedstawione podczas drugiej rundy spotkań informacyjnych planowanej na wiosnę przyszłego roku. Kluczowym elementem rankingu jest głos społeczny, co w sposób bezpośredni łączy się z kwestią zabezpieczenia interesów majątkowych mieszkańców.

Procedury odszkodowawcze i wycena nieruchomości (tereny sadownicze)

Przedstawiciele GDDKiA poinformowali, że Gmina Samborzec, jako region o intensywniej produkcji sadowniczej, posiada specyficzną strukturę gospodarczą, w której wartość nieruchomości jest pochodną nakładów na specjalistyczne uprawy. W związku z tym procedury odszkodowawcze realizowane są w oparciu o rygorystyczne przepisy prawa administracyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony prawa własności.

Zgodnie z procedurą wynikającą z decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), proces odszkodowawczy przebiega według następujących zasad:

- Niezależność wyceny: Wysokość odszkodowania ustalana jest przez Wojewodę. Podstawę stanowi operat szacunkowy sporządzony przez niezależnego rzeczoznawcę majątkowego. GDDKiA jako inwestor pełni rolę płatnika, nie mając bezpośredniego wpływu na określenie ceny rynkowej nieruchomości.

- Indywidualny charakter wyceny: Nie istnieje zryczałtowana stawka "z metra". Każde gospodarstwo podlega osobnej ocenie, uwzględniającej: nasadzenia (gatunki i wiek drzew), ogrodzenia, infrastrukturę techniczną (przyłącza), studnie oraz ogólne zagospodarowanie terenu.
- Doświadczenie inwestycyjne: Przywołano przykład budowy obwodnicy Opatowa, gdzie proces wyceny terenów sadowniczych realizowany był z uwzględnieniem pełnej specyfiki każdego składnika majątkowego.

Uwarunkowania finansowe są ściśle skorelowane z wyzwaniem technicznymi, szczególnie w rejonach o niestabilnym podłożu, co determinuje ostateczny przebieg trasy.

Uwarunkowania geotechniczne i zagrożenia w rejonie wyrobiska Piaseczno

Realizacja inwestycji w dorzeczu Wisły wiąże się z koniecznością merytorycznego odniesienia do specyfiki hydrogeologicznej regionu. Szczególnym wyzwaniem jest planowana rekultywacja wyrobiska w Piasecznie, która docelowo doprowadzi do podniesienia poziomu wód gruntowych o około 7 metrów.

W kontekście obaw mieszkańców o tzw. „bombę ekologiczną” związaną ze wyrobiskiem posiarkowym oraz występowaniem terenów osuwiskowych (historyczne przypadki nagłego obsunięcia się gruntów), inwestor przyjął następujące założenia projektowe:

- Modelowanie warunków docelowych: Rozwiązania techniczne (w tym niweleta drogi) projektowane są przy założeniu, że teren jest docelowo podtopiony, co wymusza zastosowanie kosztownych technologii wzmocnienia podłoża.
- Dwuetapowe badania geologiczne: W celu dokładnego rozpoznania struktur podziemnych i wyeliminowania ryzyka związanego z niestabilnością gruntu, zaplanowano szczegółowe wiercenia i analizy podłoża.
- Analiza kosztów i wykonalności: Wysokie koszty zabezpieczenia trasy w rejonie wyrobiska poeksploatacyjnego będą miały bezpośredni wpływ na punktację ekonomiczną wariantów przechodzących przez te tereny.

Konieczność wyniesienia korpusu drogi w terenach zalewowych stwarza ryzyko powstania barier wpływających na mikroklimat i lokalną produkcję rolną.

Wpływ inwestycji na mikroklimat, jakość powietrza i produkcję sadowniczą

Dla strategicznych interesów gminy Samborzec kluczowe jest utrzymanie czystości produkcji rolnej. Zidentyfikowano ryzyko tzw. „gettyzacji” terenów położonych między istniejącym wałem wiślanym a planowaną infrastrukturą drogową. Powstanie fizycznej „niecki” ograniczonej nasypami i ekranami akustycznymi może prowadzić do zaburzeń cyrkulacji powietrza.

Synteza zidentyfikowanych ryzyk przedstawianych przez mieszkańców i omawianych podczas spotkania obejmuje:

- Zjawisko zastoisk mrozowych: Brak swobodnego przepływu powietrza sprzyja gromadzeniu się masy zimnego powietrza wiosną, co bezpośrednio zagraża uprawom.
- Zanieczyszczenie powietrza i gleby: Obawy dotyczą smogu oraz emisji do środowiska metali ciężkich (kadm, ołów), które mogłyby zdyskwalifikować jakość owoców.

Działania optymalizacyjne: Projektanci dążą do bilansowania robót ziemnych, aby unikać nadmiernego wynoszenia niwelety drogi tam, gdzie nie jest to konieczne ze względów hydrologicznych. Przywołano badania z rejonu drogi krajowej nr 7 (rejon Grójca), gdzie intensywny ruch tranzytowy w sąsiedztwie sadów nie wykazał przekroczenia norm zanieczyszczeń w produktach roślinnych.

Należy zaznaczyć, że pełne analizy rozprzestrzeniania spalin oraz wpływu barier na mikroklimat zostaną wykonane na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ochrona ujęć wody pitnej i infrastruktury komunalnej

Ujęcia wody w miejscowości Szewce posiadają status infrastruktury krytycznej, zapewniając bezpieczeństwo sanitarne dla około 10 000 mieszkańców trzech gmin (Samborzec, Łoniów, Koprzywnica).

Wytyczne dla zespołu projektowego obejmują:

- Bezwzględna ochronę stref bezpośrednich: Projekt zakłada eliminację kolizji ze strefami ochrony bezpośredniej.
- Weryfikację stref pośrednich: Obecne dane nie wykazują ustanowionych stref ochrony pośredniej. Inwestor zwraca się z prośbą do Gminy o pilne przekazanie dokumentacji, jeśli takie strefy są w trakcie procedowania, co pozwoli na odpowiednie zaprojektowanie systemów zabezpieczających i odwodnienia drogi.

Status realizacji obwodnicy Koprzywnicy (DK79)

Przedstawiciele GDDKiA poinformowali, że integralnym elementem układu komunikacyjnego regionu pozostaje obwodnica Koprzywnicy w ciągu drogi krajowej nr 79.

Zgodnie z informacjami kieleckiego Oddziału GDDKiA:

- Wszczęto postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej dla wariantu nr 2, który omija tereny zabudowane (Koprzywnica, Sośniczany), co eliminuje konieczność wyburzeń.
- Zgodnie z wymogami administracyjnymi, mimo rekomendacji wariantu nr 2, na obecnym etapie formalno-prawnym żaden z rozważanych wcześniej wariantów nie został jeszcze ostatecznie wykluczony.

Pani Burmistrz Koprzywnicy wskazała, iż z perspektywy społecznej najkorzystniejszym wariantem projektowanym w ramach DK9 pozostaje „wariant tarnobrzeski”, całkowicie omijający gminę i jej zasoby sadownicze.

Wnioski końcowe i kwestie wymagające dalszego wyjaśnienia

Wnioski kluczowe:

- Priorytetowe traktowanie argumentów dotyczących ochrony unikalnego charakteru sadowniczego regionu przy wyborze docelowego wariantu.
- Konieczność uwzględnienia dynamicznej sytuacji hydrologicznej rejonu Piaseczna (podniesienie wód gruntowych) w kosztorysie i projektowaniu technicznym.
- Termin składania merytorycznie uargumentowanych wniosków na formularzach upływa 26 lutego.

Kwestie wymagające szczegółowej analizy na kolejnych etapach:

- Analiza wpływu ekranów i nasypów na powstawanie zastoisk mrozowych i smogowych w sadach (analiza mikroklimatyczna).
- Weryfikacja planów rozbudowy sieci wodociągowej w kontekście zabezpieczenia ujęć w Szewcach.
- Realizacja pogłębionych badań geotechnicznych pod kątem stabilności podłoża w rejonie wyrobiska posiarkowego.
- Szczegółowa ocena ryzyka zanieczyszczenia upraw metalami ciężkimi w ramach raportu oddziaływania na środowisko, przy uwzględnieniu specyfiki ruchu na drodze klasy GP.

4.5. Gmina Nowa Dęba i gmina Baranów Sandomierski

4.5.1. Informacje ogólne

Spotkanie informacyjne dla mieszkańców gminy Nowa Dęba i gminy Baranów Sandomierski odbyło się w dniu 12.02.2026 r. o godz. 16:30 w Centrum Kultury Lasowiackiej, Cygany 272.

- Ze strony Wykonawcy w spotkaniu udział wzięli:
 - Adrian Chojnowski – Główny Projektant Drogowy (Koordynator),
 - Adam Ziemiński – Kierownik zespołu projektowego,
 - Rafał Lewoczewicz – Główny Projektant Mostowy,
 - Katarzyna Maranda – Kierownik zespołu środowiskowego.
- Ze strony Inwestora – GDDKiA Oddział w Rzeszowie – udział wzięli:
 - Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji,
 - Kamila Pleban-Stec – Kierownik Projektu.
- Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele władz samorządowych:
 - Łukasz Nowak – Prezydent Miasta Tarnobrzega,
 - Wiesław Ordon – Burmistrz Miasta i Gminy Nowa Dęba,
 - Marek Mazur – Burmistrz Miasta i Gminy Baranów Sandomierski,

Na spotkanie przybyło około 150 mieszkańców.



Rys. 4.8. Materiały promocyjne na spotkaniu informacyjnym w Cyganach



Rys. 4.9. Spotkanie informacyjne w Cyganach

4.5.2. Przebieg spotkania

ROZPOCZĘCIE SPOTKANIA

Spotkanie rozpoczął przedstawiciel Wykonawcy, Adam Ziemiński, który powitał zgromadzonych, przedstawił przedstawicieli Wykonawcy i Inwestora i przekazał najważniejsze kwestie organizacyjne.

Naczelnik Wydziału Dokumentacji GDDKiA O/Rzeszów Joanna Sowa powitała zgromadzonych i poinformowała zgromadzonych o celu spotkania, którym jest dotarcie z informacją o planowanej inwestycji do jak najszerszego grona mieszkańców i uzyskanie od nich informacji zwrotnej. Nakreśliła harmonogram rzeczowy inwestycji. Poinformowała również, że obecnie żaden z wariantów przebiegu drogi nie jest wariantem wybranym do realizacji i taki wybór nie nastąpi również w na tym spotkaniu, bowiem wybór jest procesem skomplikowanym i następuje w wyniku szeregu analiz w tym analizy wielokryterialnej w której jednym z kryteriów jest opinia społeczeństwa. Ostatecznie o przebiegu nowej drogi rozstrzyga organ środowiskowy w planowanej do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Następnie głos zabrała Kierownik Projektu Pani Kamila Pleban-Stec. Poinformowała zebranych o zasadach przetwarzania danych osobowych RODO w zakresie danych jakie zostaną pozyskane zarówno na samym spotkaniu jak i umieszczane w treści formularzy opinii. Poinformowała również o zasadach audio- i videorejestracji spotkania, wskazała na podział sali na strefę publiczną objętą nagraniem oraz strefę prywatną nieobjętą rejestracją video.

Główny Projektant drogowy (Koordynator) Adrian Chojnowski powitał zebranych uczestników spotkania oraz w formie prezentacji multimedialnej przedstawił na wstępie harmonogram przebiegu Akcji Informacyjnej, jej zakres i cel oraz sposób w jaki należy zgłaszać swoje uwagi, wnioski postulaty i prośby. Następnie przedstawił szczegółowo harmonogram realizacji inwestycji oraz prac projektowych będących etapem przygotowawczym do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Wyjaśnił na czym polegają poszczególne etapy prac projektowych i jaki jest ich zakres i ścieżka formalna prowadząca do rozpoczęcia robót. Przedstawił przy tym procedurę wg. której dokonywany będzie

wyбір wariantów w kolejnych etapach, aż do wyboru jednego wariantu, dla którego wnioskowane będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie decyzji ZRID.

W następnej kolejności projektant omówił jaki jest cel oraz korzyści dla kierowców i mieszkańców z budowy drogi po czym przedstawił zakres inwestycji oraz podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi. Po przedstawieniu ogólnych informacji o przygotowaniu i samej inwestycji omówił zaprojektowane wariantowe przebiegi drogi. Przedstawił przebieg drogi w 10 wariantach (S1, S2, S3, S4, T1, T2, T3, G1, G2 oraz G3). Poinformował, że poszczególne warianty mają zróżnicowany przebieg i długość. Po przedstawieniu i omówieniu wszystkich wariantów projektowanej drogi główny projektant zakończył swoją prezentację i otworzył panel dyskusyjny spotkania.

Po prezentacji przystąpiono do otwartego dla zgromadzonych uczestników panelu dyskusyjnego w którym poszczególni mieszkańcy (zainteresowane strony) zadawali pytania i wygłaszali swoje opinie.

PRZEBIEG DYSKUSJI

Osoba zabierająca głos: Burmistrz Baranowa Sandomierskiego

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono kwestię zjazdu na strefę chmielowską (ul. Strefowa) oraz obsługi stacji paliw i zakładów produkcyjnych posiadających obecnie bezpośrednie zjazdy na DK9. Wyrażono obawę o odcięcie strefy od układu komunikacyjnego.
- **Odpowiedź Projektanta:** Projektant wskazał, że dostępność zostanie odtworzona przez drogi serwisowe włączone do układu w wyznaczonych miejscach. Zaprojektowano wiadukt dla drogi powiatowej w celu zapewnienia ciągłości przejazdu.

Osoba zabierająca głos: Burmistrz Nowej Dęby

- **Pytanie / Postulat:** Wskazano na strategiczne znaczenie inwestycji dla rozwoju północnego Podkarpacia. Przywołano doświadczenia z prac przygotowawczych z wiązanych z obwodnicą Nowej Dęby, gdzie dzięki porozumieniu miejscowości i sile 700 wspólnych podpisów udało się wpłynąć na zmianę przebiegu trasy. Zaapelowano o wypracowanie przez społeczność Chmielowa, Cyganów i Jadachów akceptowalnego wariantu wspólnego.

Osoba zabierająca głos: Prezydent Miasta Tarnobrzega

- **Pytanie / Postulat:** Wskazano wariant T2 jako korzystny dla miasta ze względu na otwarcie terenów inwestycyjnych. Podniesiono jednak problem finansowania, ponieważ Tarnobrzeg jako miasto na prawach powiatu musi sfinansować odcinek miejski we własnym zakresie. Koszt ten, obejmujący m.in. wiadukt w Sobowie, oszacowano na ok. 200 mln zł.
- **Argumentacja:** Wyjaśniono, że bez pozyskania funduszy zewnętrznych lub strategicznych przebieg przez miasto może nie zostać zrealizowany. W takim przypadku wariant społeczny mógłby wymagać powiązania z grupą wariantów rozpoczynających się w węźle Gorzyce. Prezydent odwołał się do doświadczeń z S74, podkreślając potrzebę wypracowania rozwiązania akceptowalnego społecznie.

Osoba zabierająca głos: Sołtys wsi Cygany

- **Pytanie / Postulat:** Zaproponowano wypracowanie wariantu społecznego, będącego zmodyfikowanym przebiegiem T3 (według propozycji pana Litwina).

- **Argumentacja:** Wskazano, że trasa biegnąca lewą (zachodnią) stroną osadnika jest akceptowalna dla miejscowości, ponieważ omija zabudowę.

Osoba zabierająca głos: Sołtys wsi Chmielów

- **Pytanie / Postulat:** Poinformowano, że wcześniejszy wybór wariantu G1 przez mieszkańców wynikał jedynie z założenia, że wskazanie wariantu rekomendowanego należy podać spośród propozycji wariantów wskazanych przez GDDKiA.
- **Argumentacja:** Wskazano jednocześnie, że warianty „pomarańczowy” i „musztardowy” (pojawiające się jako społeczne) są dla społeczności nieakceptowalne ze względu na ingerencję w zabudowę i działalność gospodarczą. W związku z tym społeczność opracowała propozycję zaprezentowaną kolejno na obecnym spotkaniu.

Osoba zabierająca głos: Przedstawiciel mieszkańców Chmielowa

- **Pytanie / Postulat:** Przedstawiono koncepcję poprowadzenia drogi wzdłuż linii wysokiego napięcia.
- **Argumentacja:** Wskazano, że trasa może zmieścić się między słupami (odległość ok. 80-90 m), co pozwoliłoby stworzyć obwodnicę Chmielowa i zapewnić dojazd do zakładu Pilkington. Przesunięcie w stronę Trześniówki uznano za zasadne ze względu na brak możliwości innej zabudowy w tym pasie.
- **Odpowiedź Projektanta:** Projektant zadeklarował analizę techniczną tej propozycji.

Osoba zabierająca głos: Sołtys Jadachów

- **Pytanie / Postulat:** Poinformowano o braku akceptacji dla wariantów T oraz G2 i poparciu dla wariantów S oraz G1. Zasygnalizowano potrzebę dalszej analizy wariantów społecznych (w tym propozycji pana Litwina i wariantu musztardowego).

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec (Przewoźnik)

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono kwestię korytarza transportowego i zasadność rozważenia węzła w Lipniku na S74.
- **Odpowiedź Inwestora:** Inwestor wskazał, że założeniem jest połączenie S74 z A4 w konkretnym pasie; Lipnik wykracza poza plany rzeszowskiego Oddziału GDDKiA.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec Jadachów

- **Pytanie / Postulat:** Wskazano na katastrofalny stan bezpieczeństwa na obecnej DK9, gdzie natężenie ruchu wynosi 11 000 pojazdów na dobę, a w ostatnich latach doszło do 10 wypadków śmiertelnych.
- **Odpowiedź Projektanta / Inwestora:** Projektant i Inwestor wyjaśnili, że nowa droga przejmie ruch tranzytowy i ciężki, co jest kluczowe dla odciążenia miejscowości.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano, czy możliwe jest, że ze względu na liczne kolizje żaden wariant nie będzie możliwy do realizacji.
- **Odpowiedź Inwestora:** Inwestor odpowiedział, że teoretycznie taka możliwość istnieje, jednak właśnie po to analizuje się obecnie tak dużą liczbę wariantów, aby znaleźć rozwiązanie możliwe do wykonania. Dodano, że decyzja środowiskowa formalnie nie blokuje wydawania warunków zabudowy przez gminę.

Osoba zabierająca głos: Mieszkaniec Jadachów

- **Pytanie / Postulat:** Podniesiono, że z 10 projektów realne są tylko cztery, a warianty T dzielą miejscowość na pół, naruszając jej integralność. Zarzucono Projektantowi brak zaangażowania w wariant społeczny oraz wskazano na problem domów oddalonych o 20–30 m od trasy (postulat zachowania min. 250 m).
- **Odpowiedź Projektanta:** Adam Ziemiński wyjaśnił, że realizuje zadanie rządowe, ale spotkanie odbywa się na tak wczesnym etapie właśnie po to, aby umożliwić zgłaszanie i analizowanie wariantów społecznych przed ostatecznym zamknięciem korytarzy.

Osoba zabierająca głos: Mieszkanka

- **Pytanie / Postulat:** Zapytano o punktację wariantów i ich optymalność kosztową.
- **Odpowiedź Projektanta:** Projektant doprecyzował, że punktacja jeszcze nie istnieje, a kryteria są obecnie kierowane do zatwierdzenia. Wyjaśniono, że w toku prac projektowych zaproponowano cztery grupy kryteriów (techniczne, ekonomiczne, środowiskowe, ruchowe i społeczne) mają mieć po 20% wagi, a głos społeczny zostanie uwzględniony w ocenie w ramach kryterium społecznego.

PODSUMOWANIE PORUSZONYCH TEMATÓW

Głównym punktem debaty, który zdominował spotkanie, była propozycja wypracowania alternatywnego rozwiązania, będącego odpowiedzią na obawy mieszkańców wobec wariantów autorskich.

Inicjatywa „wariantu społecznego” i stanowisko samorządów

Podczas panelu wyraźnie zarysował się konsensus między gminami Nowa Dęba, Tarnobrzeg oraz Baranów Sandomierski. Lokalni władarze oraz mieszkańcy postulują wypracowanie tzw. „wariantu społecznego”, którego głównymi cechami są:

- prowadzenie trasy wzdłuż istniejących linii wysokiego napięcia oraz rzeki Trześniówki, co ma zminimalizować ingerencję w nowe tereny.
- ominięcie terenów zurbanizowanych - maksymalne odsunięcie od zabudowy w miejscowościach Cygany, Jadachy i Chmielów (postulat zachowania dystansu ok. 400 m) oraz ominięcie osadnika.
- konieczność zapewnienia bezpośredniego skomunikowania Strefy Ekonomicznej w Chmielowie (węzeł lub łącznik), co jest kluczowe dla obsługi ciężkiego transportu

Projektanci zadeklarowali pełną gotowość do poddania nowej propozycji analizie technicznej, ekonomicznej i środowiskowej pod warunkiem jej formalnego zgłoszenia do 26 lutego. Zostanie ona wówczas włączona do analizy wielokryterialnej na równi z dotychczasowymi wariantami.

Uwarunkowania techniczne, środowiskowe i geologiczne

Wskazano na szereg krytycznych ograniczeń, które rzutują na wykonalność poszczególnych wariantów i wymagają szczególnej uwagi Inwestora:

- Złoża strategiczne: warianty wschodnie (np. G1) kolidują z planowanymi obszarami wydobywania siarki oraz potencjalnymi złożami metali ziem rzadkich. Brak jednoznacznej opinii organów geologicznych na tym etapie czyni te warianty obciążonymi wysokim ryzykiem formalnym.

- Ochrona wód (Ujęcie Studzieniec): Warianty przechodzące przez gminę Gorzyce i Grębów ingerują w strefy ochrony ujęcia, z którego korzysta od 60 do 80 tysięcy mieszkańców. Wymaga to kosztownych systemów szczelnej kanalizacji i stałego monitoringu.
- Stabilność gruntu (Piaseczno): Podniesiono argument o ekstremalnym ryzyku geologicznym w rejonie dawnego wyrobiska. Przywołano tragiczne zdarzenie z 2011 r., kiedy to osuwisko pochłonęło ciężki sprzęt wraz z operatorem. Zdaniem samorządu Tarnobrzega czyni to budowę w tym rejonie technicznie „niemożliwą”.
- Infrastruktura energetyczna: Prowadzenie drogi w korytarzu linii 220 kV wiąże się z ogromnymi kosztami przebudowy i ryzykiem braku zgody na wyłączenia strategicznej sieci.
- Bariera finansowa Tarnobrzega: Jako miasto na prawach powiatu, Tarnobrzeg jest ustawowo zobowiązany do finansowania dróg krajowych w swoich granicach. Koszt odcinka miejskiego szacowany na ok. 200 mln zł stanowi barierę nie do przejścia bez zewnętrznego wsparcia rządowego, co stawia pod znakiem zapytania warianty z długim przebiegiem w granicach miasta (np. T1).
- Skutki społeczne: Bezpieczeństwo, hałas, integralność miejscowości, spadek jakości życia, utrudniony dostęp do szkół i usług pod drugiej stronie drogi, brak odszkodowań dla domów w bliskim sąsiedztwie niepodlegającym wyburzeniu. Projektowana inwestycja budzi szczególnie opór w sołectwach Jadachy i Cygany

Wyjaśniono, że ekrany akustyczne są projektowane na podstawie prognoz ruchu, a ich skuteczność weryfikuje obowiązkowa analiza porealizacyjna. Droga klasy GP dzięki ograniczonej dostępności poprawi bezpieczeństwo poprzez separację ruchu tranzytowego od lokalnego.

Procedury odszkodowawcze i komunikacja dodatkowa

Podstawą prawną przejmowania nieruchomości będzie decyzja ZRID. Inwestor podkreśla różnicę między wywłaszczeniem a sytuacją domów pozostających w bliskim sąsiedztwie trasy. W tym drugim przypadku, mimo spadku komfortu życia, prawo nie przewiduje wykupu nieruchomości, co jest głównym źródłem napięć społecznych.

Kluczowe informacje proceduralne:

- Rola Wojewody: To Wojewoda, a nie GDDKiA, ustala wysokość odszkodowania na podstawie operatu niezależnego rzeczoznawcy.
- Mechanizmy finansowe: Możliwość uzyskania 70% zaliczki odszkodowania oraz bonusu (+5%) za szybkie wydanie nieruchomości.
- Dostępność terenu: Każda działka utrzyma dostęp do sieci dróg publicznych poprzez system dodatkowych jezdni.
- Rezerwa terenowa: Obecne korytarze (70 m) to szeroka rezerwa; ostateczne linie rozgraniczające na wielu odcinkach będą węższe.

Kluczowe wnioski i kwestie wymagające wyjaśnienia

Na podstawie przebiegu dyskusji sformułowano następujące konkluzje:

- Termin składania wniosków: Do 26 lutego oczekiwane jest sformalizowane zgłoszenie jednego, wspólnego wariantu społecznego wypracowanego przez trzy gminy.
- Priorytetowa weryfikacja złóż: Konieczne jest uzyskanie wiążących danych o złożach metali ziem rzadkich i siarki, które mogą stanowić przeszkodę formalną dla wariantów wschodnich.
- Należy przeprowadzić analizę ruchową pod kątem skomunikowania Strefy Ekonomicznej i Wisłostrady, aby uniknąć paraliżu komunikacyjnego regionu.

- Aktualizacja danych projektowych: Projektanci zobowiązali się do aktualizacji map o nowo powstające budynki, które zostały zidentyfikowane podczas wizji lokalnych.
- Kwestia finansowania w miastach na prawach powiatu: Problem finansowania odcinka tarnobrzckiego wymaga odrębnych ustaleń na szczeblu ministerialnym, gdyż rzutuje na ekonomiczną zasadność wariantów „T”.

5. Podsumowanie Akcji informacyjnej I

Akcja informacyjna, przeprowadzona została w terminie od 15 stycznia do 26 lutego 2026 r. Rozpoczęła się od publikacji w lokalnej prasie ogłoszenia o prowadzonych działaniach z jednoczesną publikacją materiałów informacyjnych na stronie internetowej Zamawiającego. Papierowa wersja dokumentacji dostarczona została równolegle do urzędów gmin, na terenie których poprowadzone zostały warianty przebiegu nowej drogi, a na tablicach ogłoszeniowych pojawiły się plakaty informacyjne. Po dwutygodniowym czasie na zapoznanie się z dostarczonymi materiałami w dniach od 2 do 12 lutego odbyły się spotkania informacyjne. Po kolejnych dwóch tygodniach, 26 lutego, zakończono zbieranie opinii mieszkańców, co stanowiło jednocześnie koniec Akcji informacyjnej I.

Prowadzone działania spotkały się z dużym zainteresowaniem lokalnej społeczności. Informacja o akcji powielona została w licznych artykułach w lokalnych mediach a także w mediach społecznościowych. Łącznie na zorganizowanych spotkaniach z mieszkańcami pojawiło się około 650 osób. Aktywny udział wzięli w nich także przedstawiciele władz samorządowych. Zespół projektowy wraz ze specjalistą w dziedzinie ochrony środowiska oraz przedstawicielami Inwestora przedstawili najważniejsze informacje o planowanej inwestycji i wyjaśnili kwestie formalne związane z przebiegiem procesu inwestycyjnego. Wszystkim spotkaniom towarzyszyła żywa dyskusja, podczas której uczestnicy zgłaszali liczne postulaty, protesty i pytania.

W całym okresie zbierano opinie mieszkańców przekazywane na udostępnionym formularzu opinii. Łącznie otrzymano 1781 formularzy. Poza głosami indywidualnymi nadesłano także 1651 formularzy jednakowej treści zawierających wspólne stanowisko mieszkańców gminy Nowa Dęba, które poparło także kilkadziesiąt osób z gminy Grębów. Otrzymano także korespondencję w postaci petycji i wniosków, które ze względu na brak zgody na publikację, omówione zostały w niniejszym raporcie bez ujawniania danych autorów.

Zgłoszone podczas spotkań i na formularzach opinie i wnioski uwzględniono w dokumentacji projektowej poprzez wprowadzenie korekt przebiegu wariantów prezentowanych podczas akcji informacyjnej, a także poprzez rozszerzenie opracowania o 3 dodatkowe warianty przebiegu trasy (T4, T5 i T6). Poniżej przedstawiono podsumowanie dokonanych zmian:

- Wariant S1 – uwzględniono postulat Wójta Gminy Samborzec i wprowadzono nieznaczną korektę polegającą na oddaleniu projektowanej trasy od ujęcia wody w Szewcach.
- Wariant S4 – uwzględniono postulat Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA polegający na wykorzystaniu w maksymalnym stopniu korytarza projektowanej obwodnicy Koprzywnicy w ciągu drogi krajowej nr 79. Trasa zmodyfikowana została na odcinku od skrzyżowania z istniejącą DK79 do zbiornika Piaseczno.
- Warianty T1 i T3 – uwzględniono liczne postulaty, by ominąć Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Lasy Zwierzyniec i Jasień”. Przebieg trasy zmodyfikowano na pierwszych około 4 km odsuwając ją nieznacznie na północ.

- Wariant G1 – dokonano istotnej korekty na odcinku od km 4+000 do 17+000. W rejonie przecięcia z drogą wojewódzką nr 871 ominięto planowane do wpisania na listę złóż strategicznych złoża siarki. Dodatkowo uwzględniono postulat wójta gminy Grębów, by od południa ominąć zabudowania w przysiółku Bukie w Stalach.

Dodane do opracowania warianty T4, T5 i T6 powstały w oparciu o cieszące się dużym poparciem społecznym propozycje zgłaszane przez mieszkańców. Warianty T4 i T5 mają wspólny przebieg na pierwszych 3 km (wspólnie z wariantem T2) oraz na końcowym odcinku od osadnika w Cyganach, który omijają od strony zachodniej, a następnie przebiegają równolegle do rzeki Trześniówki po jej zachodniej stronie. Istotnie różny przebieg warianty T4 i T5 mają na wysokości przecięcia z drogą wojewódzką nr 871. W Wariacie T4 przecięcie występuje na terenie osiedla Mokrzychów w Tarnobrzegu, gdzie trasa przebiega wspólnie z wariantem T1, natomiast wariant T5 omija od strony wschodniej zwartą zabudowę w Stalach (wspólnie z wariantami T2, T3 i G3). Z kolei wariant T6 pokrywa się na początkowym odcinku z wariantem T3, lecz po przekroczeniu Trześniówki omija od strony wschodniej strefę przemysłową Jeziórko i dalej poprowadzony jest przez duży kompleks leśny omijając zabudowę w stalach i Cyganach. Końcowy odcinek pokrywa się z przebiegiem wariantu G1.

Załączniki

1. Plan orientacyjny w skali 1:25000
2. Legenda planu sytuacyjnego
3. Plan sytuacyjny wariantu S1 w skali 1:5000
4. Plan sytuacyjny wariantu S2 w skali 1:5000
5. Plan sytuacyjny wariantu S3 w skali 1:5000
6. Plan sytuacyjny wariantu S4 w skali 1:5000
7. Plan sytuacyjny wariantu T1 w skali 1:5000
8. Plan sytuacyjny wariantu T2 w skali 1:5000
9. Plan sytuacyjny wariantu T3 w skali 1:5000
10. Plan sytuacyjny wariantu T4 w skali 1:5000
11. Plan sytuacyjny wariantu T5 w skali 1:5000
12. Plan sytuacyjny wariantu T6 w skali 1:5000
13. Plan sytuacyjny wariantu G1 w skali 1:5000
14. Plan sytuacyjny wariantu G2 w skali 1:5000
15. Plan sytuacyjny wariantu G3 w skali 1:5000