

**Protokół ze spotkania informacyjnego przeprowadzonego w ramach Akcji Informacyjnej dla społeczeństwa w związku z planowaną budową nowego odcinka drogi krajowej nr 9 – odcinek: Komorów – Cmolas dla mieszkańców gmin Cmolas i Kolbuszowa**

<b>Tytuł Projektu:</b> Wykonanie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU) dla zadaniapn.: „Budowa drogi łączącej obwodnicę Nowej Dęby z obwodnicą Kolbuszowej w ciągu DK9 (odc. Komorów – Cmolas)	<b>Numer spotkania:</b>	<b>1</b>
	<b>Data:</b>	<b>10.09.2025 r.</b>
<b>Miejsce i czas spotkania:</b> <b>Samorządowy Ośrodek Kultury w Cmolasie, ul. Lasowiacka 14, godz. 16:00</b>	<b>Skróty:</b> <b>WGC</b> – Wójt Gminy Cmolas <b>NWD</b> – Naczelnik Wydziału Dokumentacji <b>KP</b> – Kierownik Projektu <b>GP</b> – Główny Projektant <b>KZŚ</b> – Kierownik Zespołu Środowiskowego	
<b>Prowadzący spotkanie:</b> <b>Bernadetta Wolak – Posłuszny – Wójt Gminy Cmolas</b> <b>Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji, GDDKiA o/Rzeszów</b> <b>Mariusz Krajnik – Główny Projektant, Biuro Promost Consulting</b>		
<b>Uczestnicy spotkania:</b> <b>Zainteresowane planowaną budową drogi strony i organizacje</b>		

**Tematyka spotkania:**

- przedstawienie zainteresowanym stronom projektowanych wariantów przebiegu drogi,
- pozyskanie informacji zwrotnej od społeczeństwa odnośnie proponowanych przebiegów drogi w poszczególnych wariantach

Całość spotkania informacyjnego ze społeczeństwem była objęta audio oraz wideo rejestracją. W trakcie spotkania przeprowadzono prezentację multimedialną przedstawianych zagadnień, a także udostępniono odpowiednie materiały projektowe w formie drukowanej.

**Przebieg spotkania:**

- I. Wójt Gminy Cmolas (Bernadetta Wolak – Posłuszny) 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
- II. Naczelnik Wydziału Dokumentacji GDDKiA o/Rzeszów (Joanna Sowa) powitała zebranych otworzyła spotkanie informacyjne ze społeczeństwem informując zgromadzonych o celu spotkania, Poinformowała, że w wyniku prowadzonych prac planistycznych związanych z obwodnicą Kolbuszowej została konieczność rozszerzenia inwestycji również o nowe odcinki drogi DK9. 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. Następnie przekazała głos KP
- III. Kierownik Projektu (Bartosz Lonc) poinformował zebranych o zasadach przetwarzania danych osobowych RODO w zakresie danych jakie zostaną pozyskane zarówno na samym spotkaniu jak i umieszczane w treści formularzy opinii. Poinformował również o zasadach audio i video rejestracji spotkania, wskazał na podział sali na strefę publiczną objętą nagraniem oraz strefę prywatną nie objętą rejestracją video.
- IV. Poseł na Sejm RP (Zbigniew Chmielewicz) powitał zebranych mieszkańców gmin i sąsiadujących miejscowości i podkreślił ważność inwestycji dla regionu. Przywołał przebieg prac jaki był prowadzony dla obwodnicy Kolbuszowej i jak tam następował wybór wariantu realizacyjnego. Poprosił również o merytoryczną i rzeczową dyskusję zaznaczając, że na dzień dzisiejszy nie ma wariantu preferowanego, a spotkanie to ma być pomocne w wyborze takiego wariantu. Zaapelował również o wyrażenie swojej opinii na przygotowanych formularzach.
- V. Główny Projektant (Mariusz Krajnik – biuro Promost Consulting) 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 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 GP omówił zaprojektowane wariantowe przebiegi drogi. Przedstawił przebieg drogi w 9 wariantach (oznaczonych od 1 do 9). Poinformował, że poszczególne warianty mają zróżnicowany przebieg i długość (od ok. 9 do ok. 12 km). Po przedstawieniu i omówieniu wszystkich wariantów projektowanej drogi GP zakończył swoją prezentację oraz wspólnie z NWD otworzył panel dyskusyjny spotkania.  
*[Pełna prezentacja GP stanowi załącznik nr 1 do protokołu.](#)*

- VI. Po prezentacji GP przystąpiono do otwartego dla zgromadzonych uczestników panelu dyskusyjnego w którym poszczególni mieszkańcy (zainteresowane strony) zadawali pytania i wypowiadały swoje opinie:
- **Mieszkaniec:** zapytał czy inwestycja będzie objęta „specustawą” i w związku z tym mieszkańcy nie będą mieli już „nic do powiedzenia”
  - NWD:** wyjaśniła proces uzyskiwania poszczególnych decyzji wskazując, że pierwszą decyzją będzie decyzja DUŚ, która będzie wydawana z udziałem społeczeństwa przez Wójta Gminy Cmolas lub Dyrektora RDOŚ w Rzeszowie. Na tą decyzję będzie służyć stronom odwołanie. Kolejną decyzją będzie decyzja ZRID wydawana na mocy „specustawy”, która powoduje swoją mocą wywłaszczenia
  - **Mieszkanica Cmolasu:** wskazała, że wszystkie warianty powodują wywłaszczenia, co oznacza dla konkretnych mieszkańców przymusowe wysiedlenia. Zapytała co dalej mieszkańcy których domy zostaną przejęte do rozbiórki będą mieli zrobić. Podkreśliła, że mieszkańcy nie zgadzają się na przymusowe wysiedlenia tylko dlatego, że Inwestor nie decyduje się na inne bardziej kosztowne przebiegi drogi
  - NWD:** wyjaśniła, że niestety przy inwestycjach liniowych zawsze zdarzają się rozbiórki co jest nie uniknione. Intencją inwestora jest jednak minimalizowanie tego zakresu. Następnie powiedziała jak w sprawie stanowią przepisy prawa, wskazała, że Inwestor pomaga wysiedlanym mieszkańcom organizując i opłacając lokale zastępcze do czasu relokacji.
  - Posel na Sejm RP:** wskazał, że obowiązująca „specustawa” pozwala na skuteczną realizację inwestycji drogowych zabezpieczając jednocześnie interesy wywłaszczanych właścicieli nieruchomości. Podkreślił przy tym, że istnieją warianty z większym lub mniejszym zakresem rozbiórek i to głos społeczeństwa może wskazać wariant realizacyjny który będzie najmniej inwazyjny w zabudowę.
  - **Mieszkaniec Cmolasu:** wskazał, że jeden z wariantów (9) przebiega przez teren chroniony ujęcia wody, gdzie obowiązują ograniczenia w nawożeniu terenów rolnych. Jego zdaniem projektant przeoczył fakt, że droga jest prowadzona przez ten teren, gdzie obowiązują obostrzenia, a wody spływające z drogi prowadzące zanieczyszczenia zagraża wodom podziemnym.
  - GP:** odpowiedział, że jest świadomy prowadzenia drogi przez teren ochrony pośredniej ujęcia wody. Droga na tym odcinku będzie posiadała odpowiednie rozwiązania techniczne chroniące przed przedostawaniem się wód z drogi do wód podziemnych. Na odcinku drogi biegnącym przez obszar ochrony pośredniej ujęcia wody całość wód spływających z drogi zostanie ujęta w szczelną otwartą bądź zamkniętą kanalizację deszczową i odprowadzona poza granice obszaru ochrony pośredniej ujęcia wody i skierowana do urządzeń podczyszczających.
  - NWD:** dodała, że takie rozwiązania są zgodne z obowiązującymi przepisami,
  - KZŚ:** dodał, że jest to jeden z wielu wariantów i fakt przejścia przez strefę będzie odpowiednio ujęty w analizach środowiskowych. Wspomniał również, że przesunięcie wariantu poza strefę może spowodować kilka kolejnych wyburzeń więcej. Przypomniał, że tego typu uwagi powinny zostać odpowiednio wyartykułowane przez mieszkańców w ankietach.
  - **Mieszkaniec:** wskazał że z uwagi na długi proces inwestycji właściciele nieruchomości będą pozostawieni na lata życia w niepewności nie wiedząc na ile mogą inwestować na swoich działkach czy budynkach mieszkalnych i gospodarczych, które potencjalnie mogą zostać wywłaszczone
  - NWD:** odpowiedziała, że nie ma możliwości ustalenia na tym etapie jednego wariantu przebiegu drogi ponieważ należy rozpatrzyć i przeanalizować możliwe wszystkie możliwe warianty przebiegu i wybrać trzy najkorzystniejsze do wniosku o decyzję środowiskową. Wskazała jednocześnie, że wniosek o tą decyzję z mocy ustawy musi zawierać wariantowanie przebiegu.
  - KZŚ:** wskazał, że taka procedura przygotowania inwestycji w tym analiza wielu wariantów przebiegu została wypracowana przez lata na bazie wcześniejszych doświadczeń, dodał, że eliminacja poszczególnych wariantów będzie następowała stopniowo o czym będą informowane strony
  - **Mieszkanica Cmolasu:** wskazała że warianty 2, 3 oraz 6 prowadzone są przy linii kolejowej (rejon przejazdu) co powoduje podział miejscowości na dwie części, gdzie już problemem jest istniejący przejazd
  - GP:** odpowiedział, że droga w tym miejscu prowadzona będzie na estakadzie. Miejsce przejścia zostało wybrane z uwagi na już istniejący przejazd kolejowo – drogowy, który już dzisiaj dzieli miejscowość, a więc takie poprowadzenie drogi nie powoduje nowego podziału, a wpisuje się w korytarz linii kolejowej i istniejący obszar oddziaływania.
  - NWD:** dodała, że takie rozwiązanie nie powoduje zmian w przebiegu drogi powiatowej ponieważ pozostanie ona pod planowaną estakadą
  - **Mieszkanica Cmolasu:** podważyła zasadność prowadzenia drogi przez zabudowę i tym bardziej na estakadzie z uwagi na zagrożenie hałasem
  - KZŚ:** wyjaśnił, że ta droga owszem będzie generowała hałas, ale poprzez odpowiednie ekranowanie hałas ten będzie obniżony do wartości akceptowalnych. Takich zabezpieczeń nie da się wybudować przy istniejącej drodze z uwagi na przyległą zabudowę.
  - NWD:** potwierdziła, że Inwestor ma obowiązek zastosowania zabezpieczeń akustycznych obniżających poziom hałasu do wartości dopuszczalnych prawem i tak się stanie
  - **Mieszkaniec Cmolasu:** podtrzymał zastrzeżenia przedmówczyni wskazując, że warianty 2, 3 oraz 6 przebiegające przez zwartą zabudowę Cmolasu dzielą miejscowość i nie są dobrym rozwiązaniem i zdecydowanie je odrzuca.

**NWD:** odpowiedziała, że tutaj podziału nie będzie ponieważ ciągłość drogi powiatowej, która prowadzi ruch lokalny zostanie zachowana. Co do hałasu powtórzyła, że przepisy nakładają na Inwestora budowę odpowiednich zabezpieczeń akustycznych i w takiej nowej drodze zostanie wyposażona.

- **Mieszkaniec:** zapytał jak wyborze wariantu procentowo będą miały udział kwestie społeczne, środowiskowe, kosztowe itd.

**NWD:** odpowiedziała, że nie ma zasad narzucających podział procentowy kryteriów, ustala się to indywidualnie, podkreśliła, że nie jest intencją Inwestora dokonywać wyboru wariantu nie mając na uwadze skali wyburzeń

- **Mieszkanica Cmolasa:** zapytała dlaczego 90% wariantów przechodzi przez Cmolasa, dlaczego nie zaproponowano więcej przebiegów omijających miejscowość

**KZŚ:** odpowiedział, że są warianty obchodzące Cmolasa, ale nie można się skupiać tylko na nich bo w dokumentacji środowiskowej musi być analizowanych wiele wariantów, one muszą być między sobą porównane.

**NWD:** zauważyła, że prowadzenie drogi poza Cmolasem powoduje wejście w inne miejscowości i ich zabudowę

- **Mieszkanica Cmolasa:** stwierdziła, że przeprowadzenie drogi w sąsiedztwie linii kolejowej narazi mieszkańców na niebezpieczeństwo przy przekraczaniu nowej drogi

**NWD:** powtórzyła że droga będzie prowadzona na estakadzie, a ruch lokalny pozostanie na drodze powiatowej

- **Mieszkaniec Hadykówki:** wskazał, że pięć wariantów idzie za zabudową Hadykówki, co jest nieakceptowalne z uwagi na to że przecina poprzecznie działki biegnące od istniejącej DK9, a zabudowa zostanie otoczona z dwóch stron drogami. Zapytał czy jest możliwość połączenia wariantów 7 oraz 8. Ponadto zapytał czy w długości wariantu 7 został uwzględniony fakt, że zaczyna się on w ciągu obwodnicy Nowej Dęby

**GP:** odpowiedział że połączenie wariantów 7 i 8 będzie prawdopodobnie możliwe i zostanie to przeanalizowane, a w długości wariantu 7 został odpowiednio uwzględniony fakt, że zaczyna się on w ciągu obwodnicy Nowej Dęby

- **Mieszkaniec Hadykówki (rolnik):** wskazał że przebieg drogi w wariantach 1, 3, 4, 6 oraz 8 powoduje, że nowa droga odejmuje mu dostęp do pól na których prowadzi produkcję rolną

**GP:** wyjaśnił, że przy drodze wybudowany zostanie układ jezdni dodatkowych zapewniający dostęp do przyległych nieruchomości, które zostaną odcięte od drogi publicznej nowo budowaną drogą. Jezdnie te zostaną włączone do istniejącej drogi publicznej. Ponadto planuje się również budowę przejazdów gospodarczych nad lub pod drogą umożliwiającą komunikację terenom położonym po przeciwnej stronie drogi

**NWD:** powiedziała, że te elementy zostaną ustalone na kolejnym etapie prac projektowych

- **Mieszkaniec:** zapytał jak wygląda kwestia odszkodowań, tzn. czy uzyskane odszkodowania pozwalają na budowę nowego domu, czy na czas budowy nowego domu otrzyma mieszkanie zastępcze

**NWD:** odpowiedziała, że odszkodowanie określa rzeczoznawca wojewody, właściciel w wycenę może się nie zgodzić i powołać swojego rzeczoznawcę. Wysokość odszkodowania zależy od tego, co się na działce znajduje, ale z doświadczenia na innych inwestycjach drogowych wynika, że te wyceny są dużo korzystniejsze od obowiązujących cen rynkowych

**KZŚ:** dodał, że odszkodowanie musi mieć w sobie wartość odtworzeniową, czyli właściciel nieruchomości musi mieć możliwość zakupu podobnej nieruchomości na rynku nieruchomości.

**NWD:** dodała, że dużym problemem są sytuacje gdy nieruchomości mają nie uregulowany stan prawny, wtedy pieniądze z odszkodowania trafiają do depozytu sądowego do czasu uregulowania stanu prawnego nieruchomości

- **Sołtys Cmolasu:** powiedział że Cmolasa chce obwodnicą Cmolasu która będzie obwodnicą Cmolasu, a nie drogą biegnącą przez Cmolasa

- **Mieszkaniec:** zapytał czy wyniki ankiet będą umieszczone na stronie internetowej

**NWD:** odpowiedziała, że wszystkie wnioski i wynik ankiet zostaną zamieszczone w raporcie który zostanie podany do publicznego wglądu. Ponadto zauważyła, że jest to pierwsze z dwóch spotkań informacyjnych, drugie będzie miało miejsce w przyszłym roku.

- **Mieszkanica:** zapytała czy istnieje możliwość przesunięcia wariantu 4 i 8 aby nie kolidował z budynkami w tym z jednym w budowie

**GP:** odpowiedział, że tutaj ograniczeniem jest linia wysokiego napięcia, ale wcześniej ustalono połączenie wariantu 7 i 8 co jest tutaj rozwiązaniem tego problemu

- **Mieszkaniec:** zapytał co z budynkami które znajdują się w sąsiedztwie drogi narażone na jej oddziaływanie, czy z tytułu utraty wartości zostaną wypłacone odszkodowania

**NWD:** odpowiedziała, że przepisy prawa nie umożliwiają wypłaty rekompensaty przy utracie wartości nieruchomości

- **Mieszkaniec:** zapytał dlaczego bez problemu były wydawane przez gminę warunki zabudowy w miejscach, gdzie teraz proponowany jest przebieg drogi

**NWD:** odpowiedziała, że prace projektowe rozpoczęto w kwietniu bieżącego roku, zaś warunki zabudowy były wydawane zapewne dużo wcześniej. Ponadto przebieg drogi zgodnie z prawem nie musi uwzględniać już wydanych warunków zabudowy.

- **Mieszkaniec Hadykówki:** zapytał w jakiej odległości będą przewidziane przejazdy poprzeczne

**NWD:** odpowiedziała, że to zostanie ustalone na kolejnym etapie prac projektowych i na pewno żadna działka nie zostanie pozostawiona bez dojazdu

- **Mieszkaniec:** zapytał czy wyburzenia są wskazywane dla wariantu jedno czy dwujezdniowego

**GP:** odpowiedział, że wyburzenia są wskazane dla korytarza szer. 60 m czyli przekroju dwujezdniowego

- **Mieszkaniec:** zapytał w jakim przedziale czasowym będzie realizowany przekrój jednojezdniowy i rozbudowa do przekroju dwujezdniowego

**GP:** odpowiedział, że to jest przedmiotem analiz w których wzięte zostaną aktualne pomiary ruchu GPR 2025, bo to wartości ruchowe są decydujące o przekroju drogi

- **Mieszkaniec:** zapytał jaki będzie głos gminy w sprawie przebiegu drogi

**Wójt Gminy Cmolas:** odpowiedziała, że decyzja o wyborze wariantu powinna wynikać z decyzji społeczeństwa i gmina nie wskaże wariantu preferowanego. Zaznaczyła jednak, że gmina będzie nalegała na uwzględnienie skrzyżowania z drogą powiatową Mielec – Cmolas, tak aby odciążyć Cmolas od ciężkiego ruchu

Ponadto na koniec spotkania dziękując za liczny udział zaapelowała raz jeszcze o wyrażenie swojej opinii na formularzach ankiet

#### Podsumowanie spotkania:

W trakcie spotkania, które trwało około 3 godz. organizatorzy zaprezentowali pełen zakres informacji dotyczących planowanych wariantów przebiegu drogi oraz przedstawili szczegółowo przebieg procesu inwestycyjnego. Zaprezentowane warianty przebiegu drogi wywołały ożywioną dyskusję, budząc przy tym kontrowersje, co do przebiegu poszczególnych wariantów. Z największą falą krytyki stron spotkały się warianty przebiegające przez zwartą zabudowę Cmolasa (wariant 2, 3 oraz 6), dla których ośrodkiem oporu okazali się mieszkańcy Cmolasa. Z najmniejszą krytyką spotkał się wariant 7. W wyniku dyskusji ustalono, że wprowadzona zostanie korekta polegająca na połączeniu wariantów 7 i 8 w rejonie km 10+500 wariantu 7.

#### **Protokołował:**

Mariusz Krajnik – Główny Projektant

#### 1. Prezentacja multimedialna przedstawiona na spotkaniu