

**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 gminy Majdan Królewski**

<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>11.09.2025 r.</b>
<b>Miejsce i czas spotkania:</b> Gminny Ośrodek Kultury w Majdanie Królewskim, ul. Rzeszowska 8, godz. 16:00	<b>Skróty:</b> NWD – Naczelnik Wydziału Dokumentacji KP – Kierownik Projektu GP – Główny Projektant KZŚ – Kierownik Zespołu Środowiskowego	
<b>Prowadzący spotkanie:</b> Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji, GDDKiA o/Rzeszów Mariusz Krajnik – Główny Projektant, Biuro Promost Consulting		
<b>Uczestnicy spotkania:</b> Zainteresowane planowaną budową drogi strony i organizacje		

**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. Naczelnik Wydziału Dokumentacji GDDKiA o/Rzeszów (Joanna Sowa) powitała zebranych i otworzyła spotkanie informacyjne ze społeczeństwem informując zgromadzonych o celu spotkania, Poinformowała, że w wyniku prowadzonych prac planistycznych związanych z obwodnicą Kolbuszowej zaistniała 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
- II. 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.
- III. 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.](#)*
- IV. Po prezentacji GP przystąpiono do otwartego dla zgromadzonych uczestników panelu dyskusyjnego w którym poszczególni mieszkańcy (zainteresowane strony) zadawali pytania i wypowiadały swoje opinie:
  - **Mieszkaniec Komorowa ( )**: stwierdził, że mieszkańcy Nowej Dęby i Kolbuszowej niewątpliwie skorzystają na budowie obwodnic natomiast mieszkańcy Komorowa, Hadykówki i Cmolasu przez które to miejscowości jest proponowany przebieg łącznika odczuwać będą negatywne skutki takiego prowadzenia drogi (zajęcie terenów budowlanych, wyburzenia, zanieczyszczenia itp.) W jego opinii niedopuszczalnym jest proponowanie pięciu wariantów przebiegu przez Komorów w związku z tym proponuje, aby zdecydować się na wariant nr 7. Zapytał również jakie wytyczne w kwestii przebiegu drogi wydał samorząd.

**NWD:** wyjaśniła, że oddziaływanie drogi zarówno w zakresie obwodnic jak i odcinka je łączącego będzie porównywalne, bo to determinuje natężenie ruchu, które będzie jednolite na całym przebiegu. Stwierdziła również, że na tym przebiegu występuje zabudowa rozproszona stąd trudno znaleźć bezkolizyjny przebieg. Odnośnie wytycznych od samorządów, to takich wytycznych na tą chwilę nie ma, a prace skupiają się poszukiwaniu przebiegu drogi przy spełnieniu wymagań obowiązujących warunków technicznych właściwych dla tej klasy drogi. Obecnie w ramach akcji informacyjnej pozyskiwana jest informacja zwrotna od społeczeństwa, a także samorządów dla proponowanych wariantów przebiegu drogi.

- **Mieszkaniec Komorowa:** wskazał, że dla niego każdy wariant jest dobry ponieważ mieszka przy istniejącej DK9. Zapytał jednocześnie czy podczas budowy drogi potrzebne będą drogi dojazdowe dla ciężkich samochodów budowy i czy w związku z tym są przewidywane odszkodowania dla właścicieli nieruchomości przez, które ruch ten będzie się odbywał. Drugie pytanie dotyczyło wariantu 7 i 9, czy w tych wariantach będą budowane ronda na końcu obwodnicy Nowej dęby i początku obwodnicy Kolbuszowej

**NWD:** wyjaśniła, że dojazdy do terenu budowy obwodnicy organizuje wykonawca robót, on uzyskuje wszystkie niezbędne zgody na przejazd, a w przypadku zniszczeń zobowiązany jest do naprawy powstałych szkód. W większości jednak wykonawcy szukają rozwiązań nie ingerujących w wrażliwe tereny organizując maksymalnie ruch po terenie budowy ograniczając się jedynie do włączeń w układ dróg publicznych

**GP:** wyjaśnił, że obecnie trwają analizy ruchowe które pokażą na ile potrzebne będzie utrzymanie wspomnianych skrzyżowań w wariantach 7 oraz 9. Jeżeli okaże się, że prognozowany ruch na połączeniu nowego przebiegu DK9 z istniejącym będzie duży to zostaną tutaj wybudowane łączniki łączące obie te drogi, ale będą one na pewno miały przekrój jednojezdniowy. Zaznaczył, że będzie to wynikiem prowadzonych analiz i szczegóły tych rozwiązań zostaną przedstawione na kolejnej akcji informacyjnej

- **Mieszkaniec Komorowa ( ):** wskazał że pięć proponowanych wariantów przebiegu przebiega środkiem Komorowa przecinając miejscowość na pół w związku z tym przemieszczanie się z części wschodniej na zachodnią i odwrotnie zwłaszcza pieszo przez drogę mającą dwie jezdnie i prowadzącą duży tranzytowy ruch będzie obciążone wysokim ryzykiem. Dodał, że skoro GDDKiA zależy na wyprowadzeniu ciężkiego ruchu tranzytowego z Komorowa to najlepszym rozwiązaniem jest prowadzenie drogi wariantem 7 nawet gdy będzie on droższy lub bardziej inwazyjny środowiskowo. Na koniec, zapytał jak wypowiadali się mieszkańcy gminy Cmolas na wczorajszym spotkaniu, na który wariant wskazywali.

**NWD:** odpowiedziała, że w trakcie dyskusji mieszkańcy Cmolasu wskazywali na wariant 7, ale zaproponowano na końcowym odcinku jego połączenie z wariantem 8. Zaznaczyła jednocześnie, że do wniosku o decyzję środowiskową inwestor musi wskazać trzy warianty tak więc jeden siódmy nie będzie wystarczający.

**GP:** wyjaśnił, że w żadnym wariantcie nie jest zakładany ruch poprzeczny pieszy i rowerowy w poziomie jezdni nowej drogi. Obecnie ruch pieszo rowerowy prowadzony jest przy drogach lokalnych (powiatowych, gminnych) i tak pozostanie, nowa droga krajowa będzie prowadzona w stosunku do tych dróg bezkolizyjnie nad lub pod drogą lokalną, dodał, że obecne standardy techniczne stawiają na bezpieczeństwo i stąd przez tego typu drogi nie organizuje się przejść w poziomie jezdni

- **Mieszkaniec Komorowa:** zapytał co z przejazdami w ciągu dróg lokalnych, a w szczególności dojazdami do pól, w jego przypadku podzielone zostaną trzy działki

**GP:** odpowiedział, że w przypadku wszystkich dróg prowadzących znaczący ruch planowane są ich bezkolizyjne przejazdy nad lub pod nową drogą krajową. To czy będzie nad czy pod okaże się w wyniku kolejnego etapu prac i rozwiązania zostaną przedstawione na kolejnej akcji informacyjnej. W przypadku drobnych dróg gruntowych ich połączenie z drogą publiczną będzie realizowane z wykorzystaniem jezdni dodatkowych wspomnianych wcześniej. Jezdnie te prowadzone równolegle do drogi krajowej będą zapewniały również dojazd do przyległych działek, które utracą dojazd w wyniku budowy drogi i będą włączane do dróg publicznych, przewiduje się również budowę przejazdów gospodarczych nad lub pod drogą krajową łączących komunikacyjnie tereny położone po obu stronach drogi

**NWD:** dodała, że każda działka będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej w sytuacji gdy taki dostęp utraci w wyniku budowy drogi

- **Mieszkaniec Komorowa ( ):** zauważył, że skoro mamy duże natężenie ruchu i jednocześnie proponuje się prowadzenie drogi przez środek Komorowa, to poza zwiększeniem przepustowości drogi nic się nie zmienia, uciążliwości pozostają, a dodatkowo dzieli się wieś na pół i powstają nowe problemy, dlatego też jego zdaniem wariant optymalny powinien omijać zwartą zabudowę szerokim łukiem W związku z tym w jego opinii jedynym rozsądnym wariantem jest wariant nr 7

**NWD:** wskazała, że punktem stałym dla projektanta jest połączenie obwodnic Nowej Dęby oraz Kolbuszowej i przy takim założeniu okazało się, że wręcz niemożliwym jest znalezienie przebiegu drogi nie ingerującego w zabudowę. Dlatego też powstała propozycja wariantu 7 nie ingerującego w zabudowę, ale zaczynającego się w ciągu obwodnicy Nowej Dęby

- **Mieszkaniec Jagodnika:** wskazał, że warianty 4, 7 i 8 są akceptowalne, zwrócił jednak uwagę, że w wariantcie 7 występują łąki torfowe pod ochroną. Zaznaczył jednak, że dla Jagodnika droga będzie uciążliwa, ponieważ dzisiaj wieś jest enklawą odciętą od tego typu oddziaływań

**NWD:** wyjaśniła, że kwestie środowiskowe są ważne, regulują je obowiązujące przepisy prawa, podkreśliła, że przebieg drogi rozstrzyga decyzja środowiskowa, a organ ją wydający patrzy przede wszystkim na kwestie środowiskowe. Jako przykład podała toczące się postępowania ws. uzyskania

decyzji DŚU dla obwodnic Nowej Dęby oraz Kolbuszowej, gdzie organ zwraca uwagę, że warianty wnioskowane są niekorzystne środowiskowo i w wezwaniach sugeruje zmianę wariantu przebiegu

- **Mieszkaniec Komorowa:** stwierdziła, że skoro głównym założeniem inwestycji jest ściągnięcie ruchu tranzytowego z obecnej DK9, to propozycja pięciu wariantów przez środek Komorowa nie jest rozwiązaniem problemu bo ten ruch zostanie nadal w Komorowie. Zapytała, czy istnieje możliwość łączenia wariantów, tak aby wybrać odcinki omijające zwartą zabudowę

**NWD:** odpowiedziała, że propozycje połączenia wariantów są możliwe, co należy wskazać w składowych wnioskach.

- **Mieszkaniec Komorowa:** wskazał, że nowa droga prowadzona przez Komorów spowoduje dodatkowe zanieczyszczenia powietrza

**NWD:** odpowiedziała, że przy nowej drodze zostaną zastosowane odpowiednie zabezpieczenia przed hałasem, zanieczyszczeniami wody spływającej z drogi, co jest niewykonalne w przypadku obecnej DK9

**KZŚ:** dodał, że budowa nowej drogi nie spowoduje podwojenia ilości pojazdów i tym samym podwojenia ilości zanieczyszczeń i innych oddziaływań. Ruch z istniejącej drogi zostanie przeniesiony na nową drogę, która zostanie wyposażona w odpowiednie zabezpieczenia obniżające te oddziaływania do wartości dopuszczalnych przepisami. Wskazał, że na straży środowiska stoi RDOŚ i ten organ będzie dążył do wypracowania rozwiązania kompromisowego i można sobie wyobrazić sytuację, gdy taki wariant kompromisowy nie powstanie odmówi on wydania decyzji środowiskowej co uniemożliwi realizację tej inwestycji

- **Mieszkaniec Komorowa:** zapytał czy ktoś brał pod uwagę jakie warunki będą mieli mieszkańcy, którzy pozostaną w sąsiedztwie estakady w Komorowie, bo jego zdaniem będzie tam hałas uniemożliwiający normalne funkcjonowanie

**KZŚ:** odpowiedział, pod estadą dobrze zaprojektowaną i wykonaną hałas będzie najmniejszy, bo budynki znajdują się w strefie cienia akustycznego tj. źródło hałasu znajdzie się znacznie wyżej niż poziom użytkowy budynków, takie oddziaływanie potwierdzają wykonywane badania. Istotnym elementem będzie tutaj poprawne zaprojektowanie i wybudowanie dylatacji na dojazdach do obiektu, ale odpowiednie rozwiązania z powodzeniem stosowane istnieją

- **Mieszkaniec Komorowa:** zapytał co w sytuacji, gdy jego instalacja fotowoltaiczna znajdzie się w strefie cienia i jej działanie zostanie ograniczone

**KZŚ:** odpowiedział, że te kwestie są wyliczalne i możliwe do wykazania. Taka sytuacja może być podstawą do zmiany lokalizacji instalacji, a jeżeli takowej możliwości nie ma poszukiwania innych rozwiązań kompensujących straty. Inną sprawą jest dostęp światła do budynku, co jest określone w obowiązujących przepisach i również jest wyliczalne. Na koniec zauważył, że układ inwestycji jest północ – południe, a więc tutaj normy doświetlenia pomieszczeń w budynku powinny być spełnione

- **Mieszkaniec Komorowa:** zapytał co ze spadkiem nieruchomości która niewątpliwie wystąpi

**KZŚ:** odpowiedział, że niestety polskie prawo nie przewiduje odszkodowań z tego tytułu

**NWD:** dodała, że również nie ma przepisów na mocy których, inwestor mógłby dochodzić rekompensaty w sytuacji wzrostu wartości nieruchomości, co również ma miejsce przy inwestycjach drogowych

- **Mieszkaniec Komorowa:** zauważył że wszystkie warianty w obrębie Komorowa przechodzą przez obszary NATURY 2000

**KZŚ:** wyjaśnił, że sam przebieg przez obszar NATURY 2000 nie eliminuje wariantu. W obszarach naturowych zostały utworzone tzw. plany działań ochronnych dla konkretnych miejsc i tych właśnie miejsc musimy unikać. Dodał, że przebiegi wariantów będą jeszcze konsultowane w RDOŚ i ramach tych konsultacji być może potrzebne będą jeszcze jakieś przesunięcia celem wypracowania kompromisu

- **Mieszkaniec:** zapytał, jak wygląda eliminacja wariantów zmierzająca do dojścia do wariantu realizacyjnego

**NWD:** odpowiedziała, że będzie opracowywana analiza wielokryterialna w której uwzględnia się wiele kryteriów m.in. środowiskowe i społeczne. W wyniku tej analizy nastąpi uszeregowanie wariantów i to będzie podstawą wyboru trzech, czterech wariantów do dalszych prac projektowych. Dla tych wariantów wykonana zostanie inwentaryzacja przyrodnicza oraz opracowany zostanie raport oddziaływania na środowisko będącym załącznikiem wniosku do decyzji DŚU

- **Mieszkaniec:** zapytał czy została przeprowadzona symulacja finansów dla poszczególnych wariantów uwzględniająca fakt, że wariant 7 choć najdłuższy to przebiega przez tereny państwowe a inne warianty głównie przez tereny prywatne

**NWD:** odpowiedziała, że taka analiza zostanie wykonana w kolejnych krokach i istotnie kwestia finansów jest ważnym kryterium przy wyborze wariantu realizacyjnego

- **Mieszkaniec:** stwierdził, że w jego opinii nowa droga spowoduje wzrost ruchu bo będzie atrakcyjnym połączeniem międzyregionalnym. Zapytał czy na początku wariantów 1, 3, 4, 5, 6 planowana jest estakada. Podsumował, że najlepszym rozwiązaniem będzie wariant 7

**GP:** odpowiedział, że w tym obszarze mamy skomplikowany układ dróg lokalnych. Jeżeli te warianty przejdą do dalszych prac projektowych analizowane tutaj będą różne warianty rozwiązań m.in. podniesienie drogi na wysokości przekroczenia istniejącej DK9, i połączenie lokalnego układu oparte na dwóch rondach w poziomie terenu. Na obecnym etapie trudno wskazać konkretne rozwiązanie.

- **Mieszkaniec:** stwierdził, że jedynymi akceptowalnymi wariantami są wariant 7 oraz ewentualnie wariant 9, pozostałe warianty biegnące przez centrum Komorowa są nie do zaakceptowania

**GP:** odpowiedział, że należy mieć na uwadze fakt, że istniejąca DK9 między planowanymi obwodnicami ma nieco ponad 8 km, wariant który omijałby Komorów i inne miejscowości i biegł przez tereny „zielone” miałby długość około 20 km i z takiego objazdu nikt by nie korzystał, obecna DK9 pozostawaby obciążona dotychczasowym ruchem.

**NWD:** dodała, że taki wariant byłby po prostu nie efektywny ekonomicznie

- **Mieszkaniec Komorowa (■)**: wskazał że przebiegi wariantami 1, 3, 4, 5, 6 są złe. Najlepszym wariantem jest wariant 7, nie należy tutaj wskazywać jako przeszkody rezerwatu Smarkata bo w jego ocenie tam nic cennego nie ma

**KZŚ**: odpowiedział, że wariant 7 chociaż nie powoduje wyburzeń, być może będzie mniej ekranów akustycznych, ale za to na pewno będzie więcej kosztownych przejść dla zwierząt Podsumowując wskazał, że również decydującym czynnikiem będzie tutaj analiza kosztowa

#### Podsumowanie spotkania:

W trakcie spotkania, które trwało około 2,5 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 Komorów (warianty 1, 3, 4, 5 oraz 6). Z najmniejszą krytyką spotkał się wariant 7.

#### **Protokołował:**

Mariusz Krajnik – Główny Projektant

1. Prezentacja multimedialna przedstawiona na spotkaniu