

BUDOWA NOWEGO ODCINKA DROGI KRAJOWEJ NR 9 KOMORÓW - CMOLAS

1

INWESTOR:



Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
– działający przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Rzeszowie

PROJEKTANT:



Ul. Jana Niemierskiego 4
35-307 Rzeszów

Dokumentacja projektowa pn.:

**"Wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) oraz
Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
(DŚU) dla zadania pn "Budowa drogi łączącej obwodnicę Nowej Dęby z
obwodnica Kolbuszowej w ciągu DK9 (odc. Komorów – Cmolasy)"**

AKCJA INFORMACYJNA I

Akcja informacyjna:

2

Celem akcji informacyjnej jest poinformowanie lokalnej społeczności i innych zainteresowanych stron o planowanym przedsięwzięciu inwestycyjnym.

Akcja informacyjna prowadzona jest od dnia **26.09.2025** r.:

- W siedzibach Urzędów Gmin Kolbuszowa, Cmolas oraz Majdan Królewski
- Na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/akcje-informacyjne>
- W ramach bezpośredniego spotkania ze społeczeństwem w dniu **10.09.2025r.** oraz **11.09.2025 r.**

Zakończenie akcji informacyjnej wyznaczono na dzień **25.09.2025 r.** Do tego dnia zainteresowane strony mogą przedstawiać swoje opinie, wnioski i postulaty dotyczące przedstawionych wariantów przebiegu obwodnicy w następujący sposób:

- Bezpośrednio na spotkaniu informacyjnym
- Wypełniając Formularze opinii dostępne w Urzędach Gmin oraz stronie internetowej i przesyłając je:
 - Poczta tradycyjną na adres: Promost Consulting sp. z o.o. sp. kom. ul. Jana Niemierskiego 4, 35-307 Rzeszów
 - Poczta elektroniczną na adres: biuro@promost.pl

Akcja informacyjna:

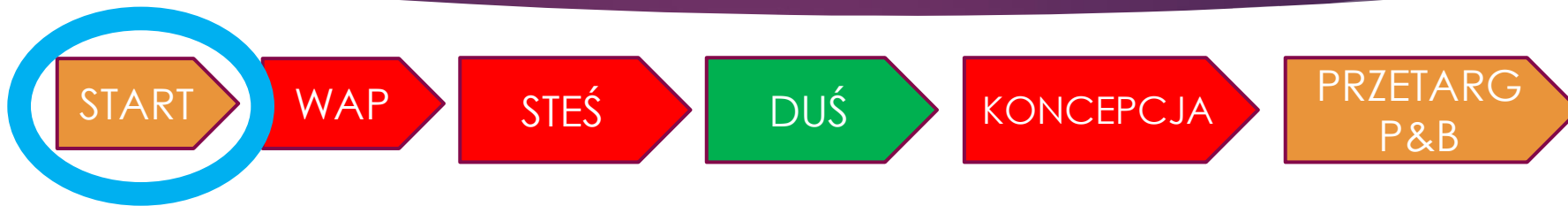
3

Formularze z Państwa opiniami przesłane w wyznaczonym terminie zostaną wnikliwie przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

Z przeprowadzonej Akcji Informacyjnej zostanie sporządzony Raport, który między innymi zawierał będzie informacje o sposobie uwzględnienia zgłoszonych uwag, wniosków i zastrzeżeń. Raport ten zostanie podany do publicznej wiadomości. W związku z tym na złożone wnioski nie będą udzielane odpowiedzi w trybie indywidualnym.

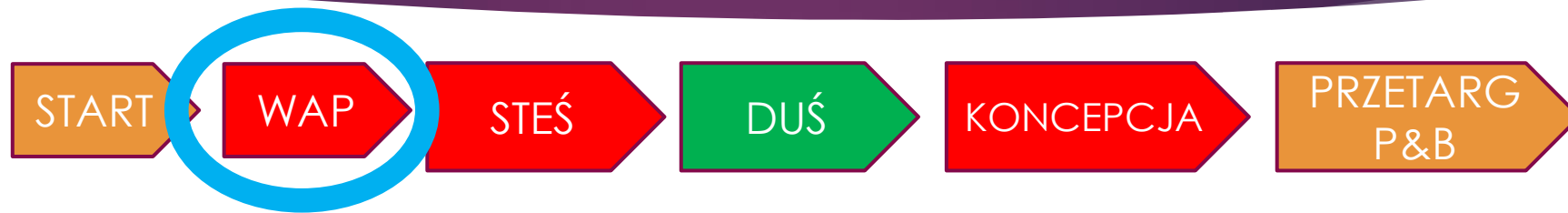
O miejscu i czasie udostępnienia Raportu zostaną Państwo powiadomieni poprzez ogłoszenia prasowe, na tablicy ogłoszeń w urzędach gmin oraz stronie internetowej.

Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



- Podjęcie decyzji o budowie drogi – ujęcie w Programie Inwestycyjnym
- Wyłonienie w drodze przetargu wykonawcę dokumentacji projektowej – Promost Consulting Sp. z o.o, sp. kom. z Rzeszowa. Umowę podpisano w dniu 09.04.2025 r.

Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



Wstępna Analiza Przebiegu – aktualny etap prac projektowych

- Analiza uwarunkowań terenowych (zagospodarowanie terenu, środowisko, układ komunikacyjny itp.)
- W ramach tego etapu poszukiwany jest korytarz przebiegu drogi będący wynikiem analizy wielu wariantów przebiegu
- Opracowanie analizy i prognozy ruchu
- Przeprowadzana jest Akcja Informacyjna I
- **Wynikiem** prac projektowych **na tym etapie** jest wybór min. 3 wariantów do dalszych prac projektowych – wybór w wyniku analizy wielokryterialnej

Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowe – etap prac projektowych przewidzianych do realizacji 1 kw. 2026 r. – 1 kw. 2027 r.

- Projektowane są konkretne rozwiązania geometryczne drogi dla wariantów wybranych na etapie WAP pozwalające na ocenę zajętości terenu pod drogę (wstępne granice pasa drogowego)
- Przeprowadzana jest Akcja Informacyjna II w ramach której zaprezentowane zostaną konkretne rozwiązania projektowe na tle obowiązujących granic ewidencyjnych
- W wyniku prac projektowych na tym etapie następuje wybór wariantu realizacyjnego (wnioskowanego), wariantu alternatywnego oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Dla tego wariantu wnioskowanego uzyskana zostanie decyzja DUŚ.

Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

- Przygotowanie wniosku o wydanie decyzji wraz z załącznikami: inwentaryzacja przyrodnicza, Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko = dla wariantów wyłonionych w etapie STEŚ
- Inwestor składa wnioski o decyzję DUŚ do właściwego Organu – planowane złożenie wniosku 3kw. 2027r.
- Organ przeprowadza postępowanie administracyjne z udziałem społeczeństwa zgodnie z wymaganiami Ustawy.
- Postępowanie administracyjne jest kończone w wydaniu decyzji DUŚ, która określi wskazania lokalizacyjne i warunki środowiskowe realizacji inwestycji– planowane uzyskanie decyzji: 3kw. 2028r.

Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



Koncepcja Programowa – etap prac projektowych przewidzianych do realizacji po uzyskaniu decyzji DUŚ

- Na tym etapie prace projektowe prowadzone będą dla wariantu dla którego uzyskana zostanie decyzja DUŚ.
- Jest to etap prac koncepcyjnych na którym uszczegóławiane są rozwiązania w zakresie wszystkich branż. Prowadzone są również analizy wariantowe w zakresie rozwiązań skrzyżowań, rozwiązań konstrukcyjnych, wyposażenia technicznego drogi itp. Na tym etapie nie są analizowane zmiany w przebiegu drogi.
- Wynikiem prac projektowych jest tzw. „wariant wynikowy przebiegu drogi” dla którego opracowywane zostaną materiały przetargowe.

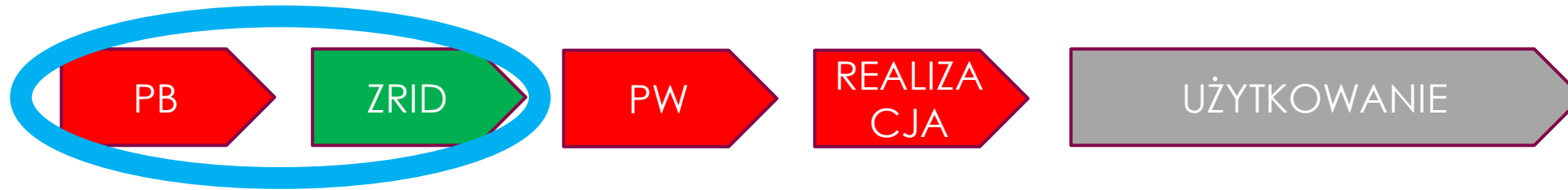
Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



Przetarg w formule „Projektuj i buduj”

- Zadaniem wyłonionego w przetargu Wykonawcy będzie przygotowanie Projektu Budowlanego oraz pozyskanie niezbędnych do realizacji decyzji administracyjnych i pozwoleń w tym decyzji ZRID
- W następnej kolejności Projektów Wykonawczych, realizacja robót oraz uzyska pozwolenie na użytkowanie drogi.

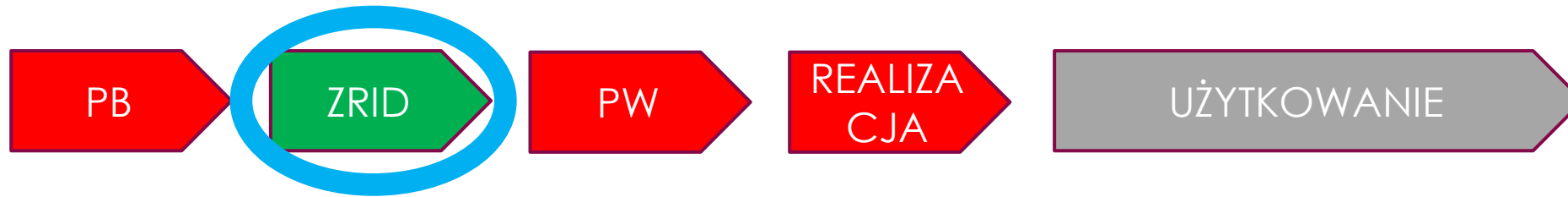
Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



Uzyskanie decyzji ZRID:

- Decyzja ZRID (Zgody na Realizację Inwestycji Drogowej) jest odpowiednikiem pozwolenia na budowę w rozumieniu ustawy Prawo Budowlane
- Decyzja ZRID wydana przez Wojewodę Podkarpackiego pozwoli na rozpoczęcie budowy oraz określi warunki realizacji.
- Nieruchomości przeznaczone pod budowę drogi staną się własnością Skarbu Państwa z dniem w którym decyzja ZRID stanie się ostateczna.
Dotychczasowym właścicielom, użytkownikom wieczystym oraz osobom, którym przysługują do nieruchomości ograniczone prawa rzeczowe przysługuje odszkodowanie.

Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):



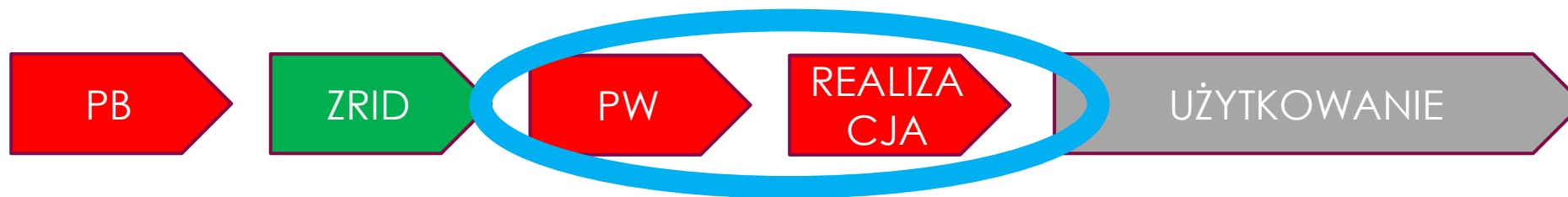
Odszkodowanie ustalone zostanie przez Wojewodę na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego.

Postępowanie w sprawie wypłaty odszkodowania wszczynane jest z urzędu co oznacza, że nie trzeba czynić żadnych dodatkowych starań, aby je otrzymać

Właściciel nieruchomości ma prawo odwołać się od przygotowanego przez Wojewodę operatu szacunkowego

Wcześniejsze wydanie nieruchomości wiąże się z odpowiednio zwiększoną kwotą odszkodowania (benefitem) w sposób ustalony w Ustawie

Cykl przygotowania inwestycji (budowy drogi):

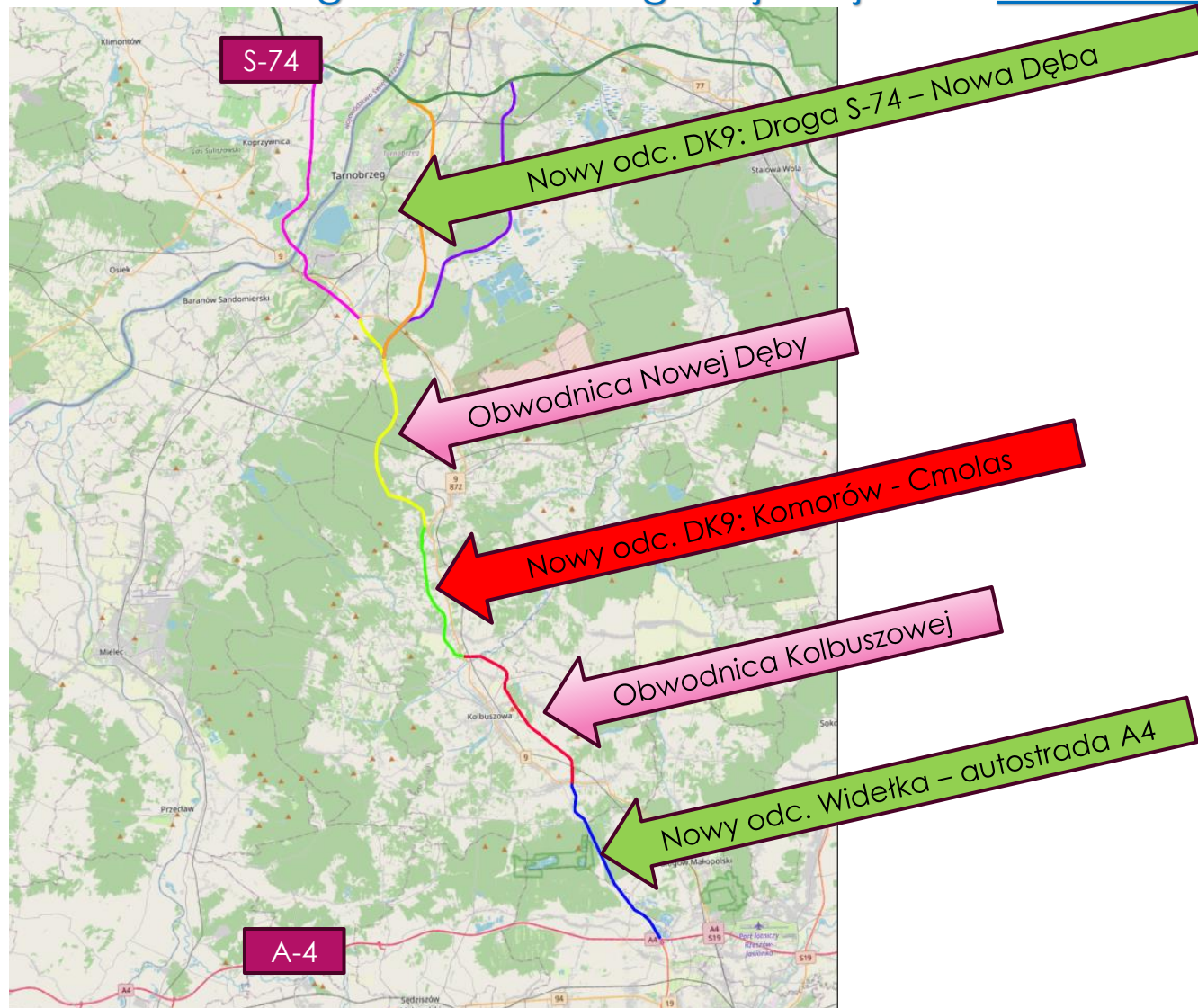


Budowa drogi przewidziana jest na lata 2032 – 2034.

Zakres inwestycji:

13

Budowa nowego odcinka drogi krajowej nr 9 – odcinek Komorów – Cmolas



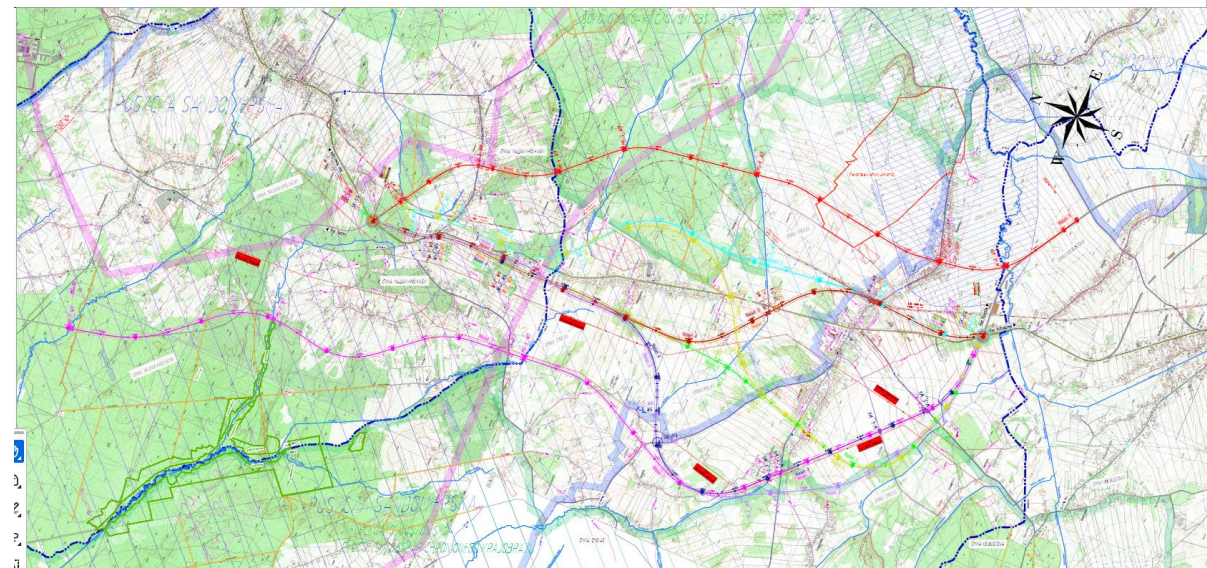
W ramach inwestycji będącej przedmiotem opracowań projektowych przewiduje się min.:

- Budowę nowego odcinka drogi krajowej, który zastąpi istniejący odcinek DK9. Obecna droga pozostanie drogą przeznaczoną dla ruchu lokalnego w kategorii drogi wojewódzkiej
- Budowę dodatkowych jezdni zapewniających obsługę przyległych terenów, które utracą dostęp do drogi publicznej na skutek budowy drogi krajowej
- Przebudowę istniejącego układu drogowego kolidującego z drogą
- Budowę obiektów inżynierskich
- Budowę urządzeń ochrony środowiska, oświetlenia drogowego, urządzeń brd, odwodnienia drogi kanałów technologicznych
- Usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu

Lokalizacja inwestycji:

15

- Powiat kolbuszowski
- Gminy: Cmolas, Majdan Królewski oraz Kolbuszowa
- Miejscowości:
 - Warianty 1, 2, 3, 5, 6: Komorów, Hadykówka, Cmolas
 - Wariant 4, 8: Komorów, Hadykówka, Jagodnik, Cmolas
 - Wariant 7: Osiczyny, Komorów, Jagodnik, Jagodnik Cmolarski, Cmolas
 - Wariant 9: Komorów, Hadykówka, Cmolas, Zarębki



Cel i korzyści z budowy drogi:

16

Podstawowym celem budowy drogi jest uwolnienie od ruchu tranzytowego obecnej drogi krajowej nr 9, który zastąpi nowa droga, która ten ruch przejmie.

- **Natężenie: ruchu na odcinku istniejącej DK9 wg. pomiaru GPR 2020/2021 [poj./dobę]**

Opis odcinka	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych							Rowery	Nr woj	Kolejny
		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze			
					bez przycz.	z przycz.					
NOWA DĘBA /UL. NIŻAŃSKA (DW872)/ - MAJDAN KRÓLEWSKI /UL. KOZŁOWIECKICH (DW872)/	12074	99	8965	1138	261	1562	44	5	16	18	664
MAJDAN KRÓLEWSKI /UL. KOZŁOWIECKICH (DW872)/ - KOLBUSZOWA /GR. MIASTA/	8463	57	5711	885	226	1539	41	4	8	18	665
KOLBUSZOWA /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - UL. TYSZKIEWICZÓW/	11113	56	8307	1010	234	1460	40	6	15	18	666

Cel i korzyści z budowy drogi:

17

Natężenie ruchu – prognozowane na nowej drodze [poj./dobę]

odcinek		SDR	SO	SD	SC	SCP	A
2034							
DK9	Majdan Królewski - DK9 pocz. obwodnicy	23 690	15 920	2 380	620	4 730	40
2039							
DK9	Majdan Królewski - DK9 pocz. obwodnicy	25 230	17 370	2 490	560	4 770	40
2044							
DK9	Majdan Królewski - DK9 pocz. obwodnicy	27 120	18 420	2 580	620	5 460	40
2049							
DK9	Majdan Królewski - DK9 pocz. obwodnicy	28 920	19 560	2 670	650	6 000	40
2059							
DK9	Majdan Królewski - DK9 pocz. obwodnicy	33 350	22 530	2 840	700	7 240	40

Korzyści dla użytkowników dróg:

- Podniesienie poziomu swobody ruchu (przepustowości) oraz wzrost bezpieczeństwa na drodze istniejącej na skutek przeniesienia dużej części ruchu na nową drogę w tym ciężkiego ruchu tranzytowego
- Zapewnienie odpowiedniej przepustowości oraz wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na nowej drodze poprzez odpowiednie geometryczne jej ukształtowanie
- Stworzenie szybkiego połączenia drogowego mającego znaczenie dla regionu
- Budowa drogi o odpowiednich parametrach nośności spełniającej kryteria dopuszczenia dla pojazdów ciężkich (115kN/oś), a także ruchu pojazdów wojskowych
- Poprawa komfortu jazdy – poprawa przepustowości dróg w układzie istniejącym
- Zmniejszenie zużycia paliwa
- Skrócenie czasu podróży

Korzyści dla społeczeństwa:

- Zmniejszenie uciążliwości oddziaływań na środowisko powodowanych przez ruch w zakresie hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza, wód itp. W przypadku istniejącego układu drogowego efekt jest osiągany poprzez znaczące ograniczenie natężenia ruchu, natomiast w przypadku nowej drogi poprzez zastosowanie rozwiązań technicznych ograniczających negatywne oddziaływanie drogi na otoczenie.
- Tworzenie potencjalnych obszarów inwestycyjnych w sąsiedztwie nowej drogi.
- Tworzenie nowych miejsc pracy na etapie budowy oraz późniejszej eksploatacji.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

20

- Klasa techniczna projektowanej drogi krajowej:

Klasy dróg	Symbol	Kategoria drogi
Autostrady	A	krajowa
Drogi ekspresowe	S	krajowa
Drogi główne ruchu przyspieszonego	Gp	krajowa, wojewódzka, powiatowa, gminna
Drogi główne	G	wojewódzka, powiatowa, gminna
Drogi zbiorcze	Z	powiatowa, gminna
Drogi lokalne	L	gminna
Drogi dojazdowe	D	gminna

Parametry techniczne projektowanej drogi:

21

- Klasa techniczna projektowanej drogi krajowej:

Klasy dróg	Symbol	Kategoria drogi
Autostrady	A	krajowa
Drogi ekspresowe	S	krajowa
Drogi główne ruchu przyspieszonego	Gp	krajowa, wojewódzka, powiatowa, gminna
Drogi główne	G	wojewódzka, powiatowa, gminna
Drogi zbiorcze	Z	powiatowa, gminna
Drogi lokalne	L	gminna
Drogi dojazdowe	D	gminna

Parametry techniczne projektowanej drogi:

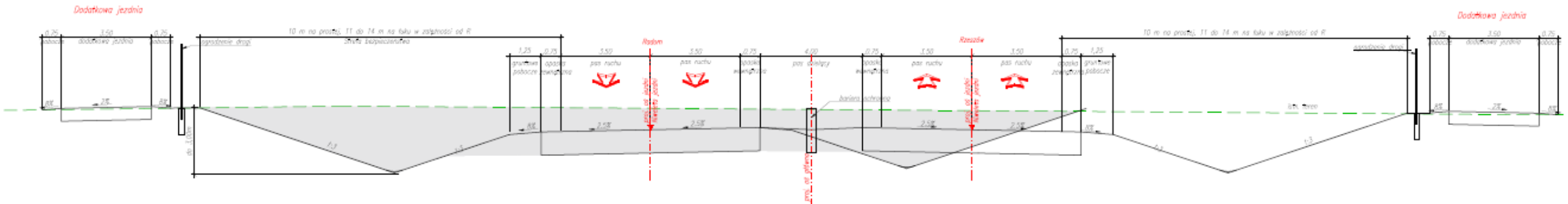
22

➤ Parametry techniczno użytkowe:

Droga krajowa	DK 9
Przekrój poprzeczny	Dwujezdniowy 2x2 – docelowo Jednojezdniowy dwupasowy 1x2 jako I etap
Szerokość pasa ruchu	3,5 m
Dopuszczalny nacisk osi	115 kN/oś
Skrajnia pionowa	min. 4,7 m
Nawierzchnia	asfaltowa/beton cementowy
Prędkość dopuszczalna	90 km/h (I etap), 100 km/h (docelowo)
Dostępność	W skrzyżowaniach

Przekrój typowy drogi:

23



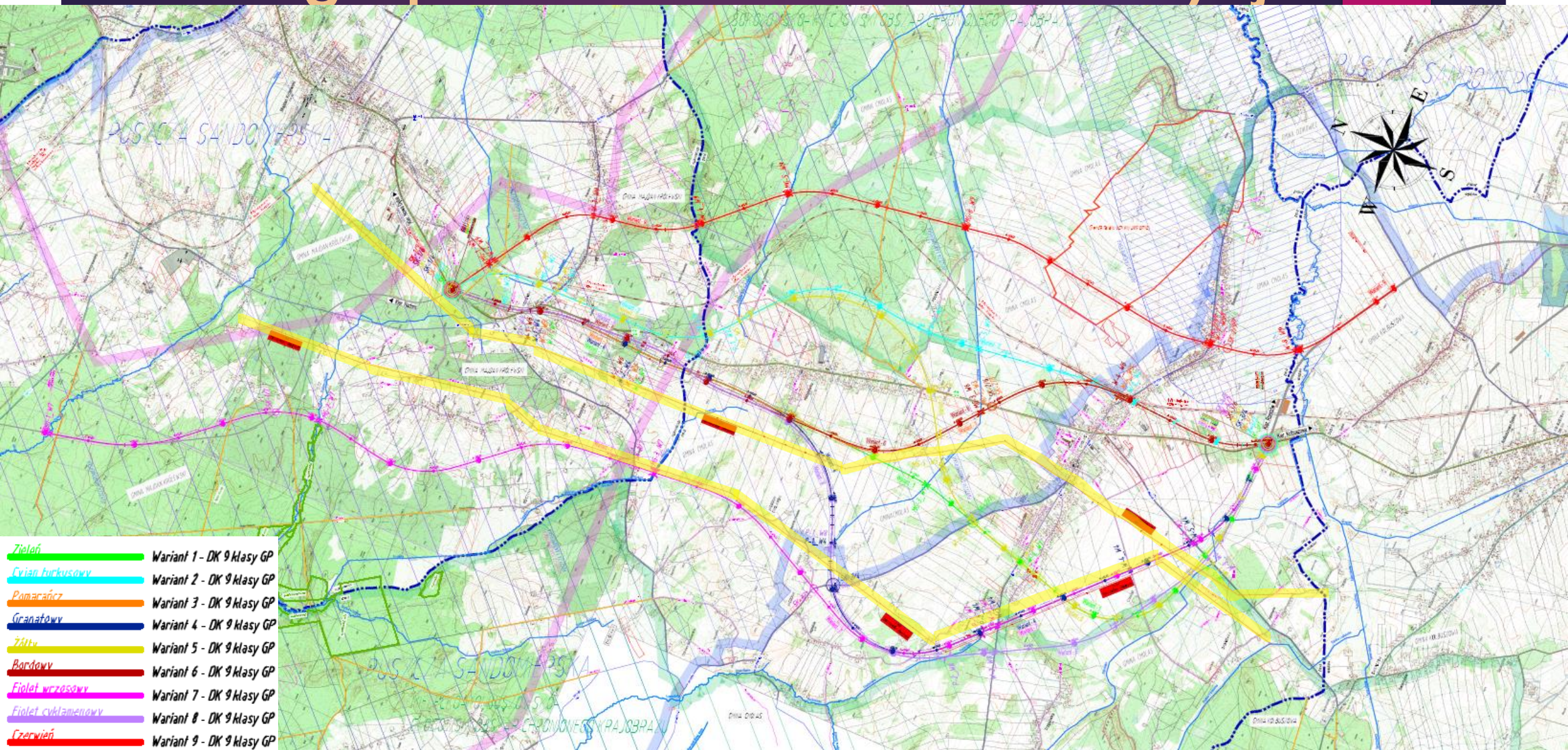
Szerokość w liniach rozgraniczających:

30 – 40 m dla przekroju jednojezdniowego 1x2
40 – 60 m dla przekroju docelowego 2x2

Prezentacja przebiegu drogi w poszczególnych wariantach

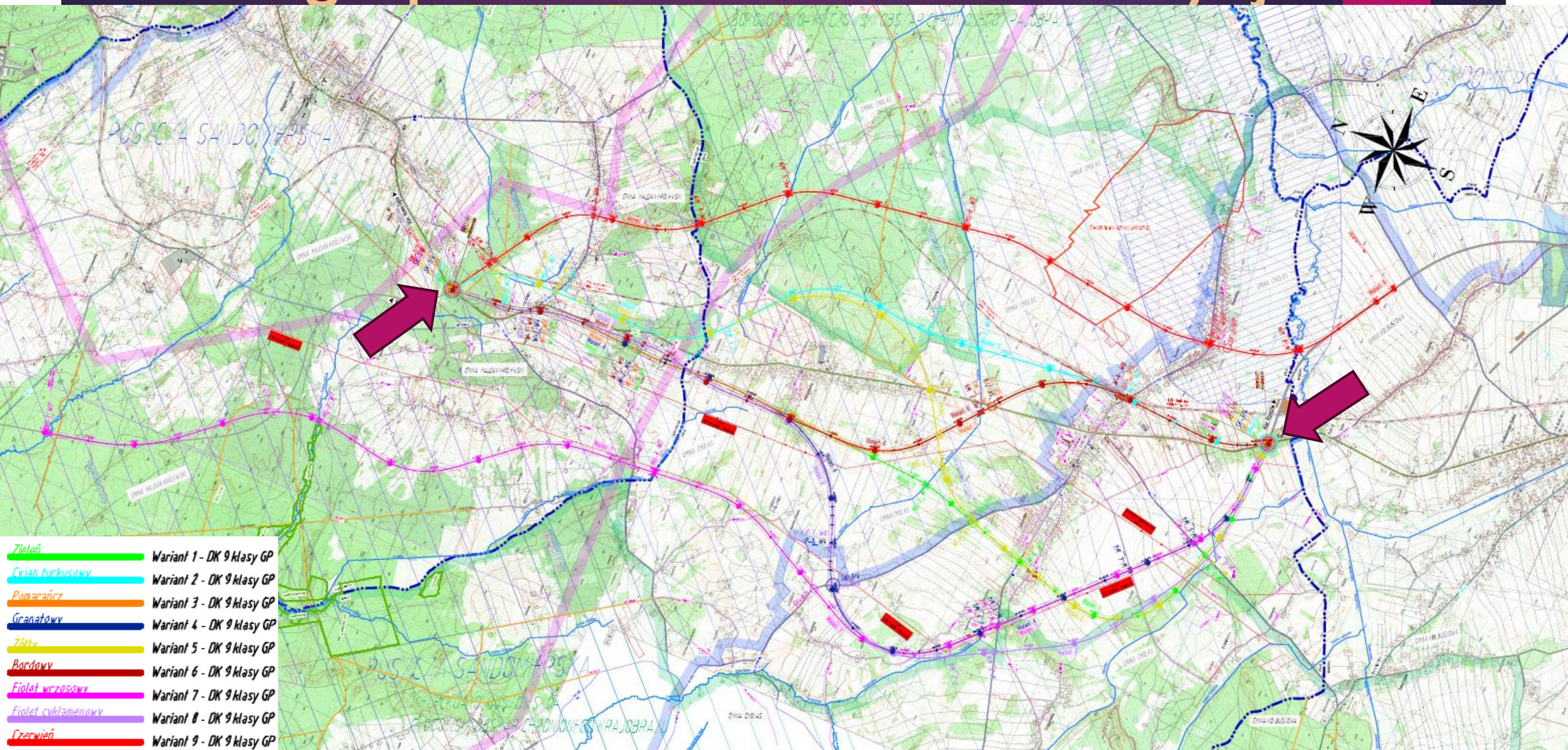
Zagospodarowanie terenu inwestycji

25



Zagospodarowanie terenu inwestycji

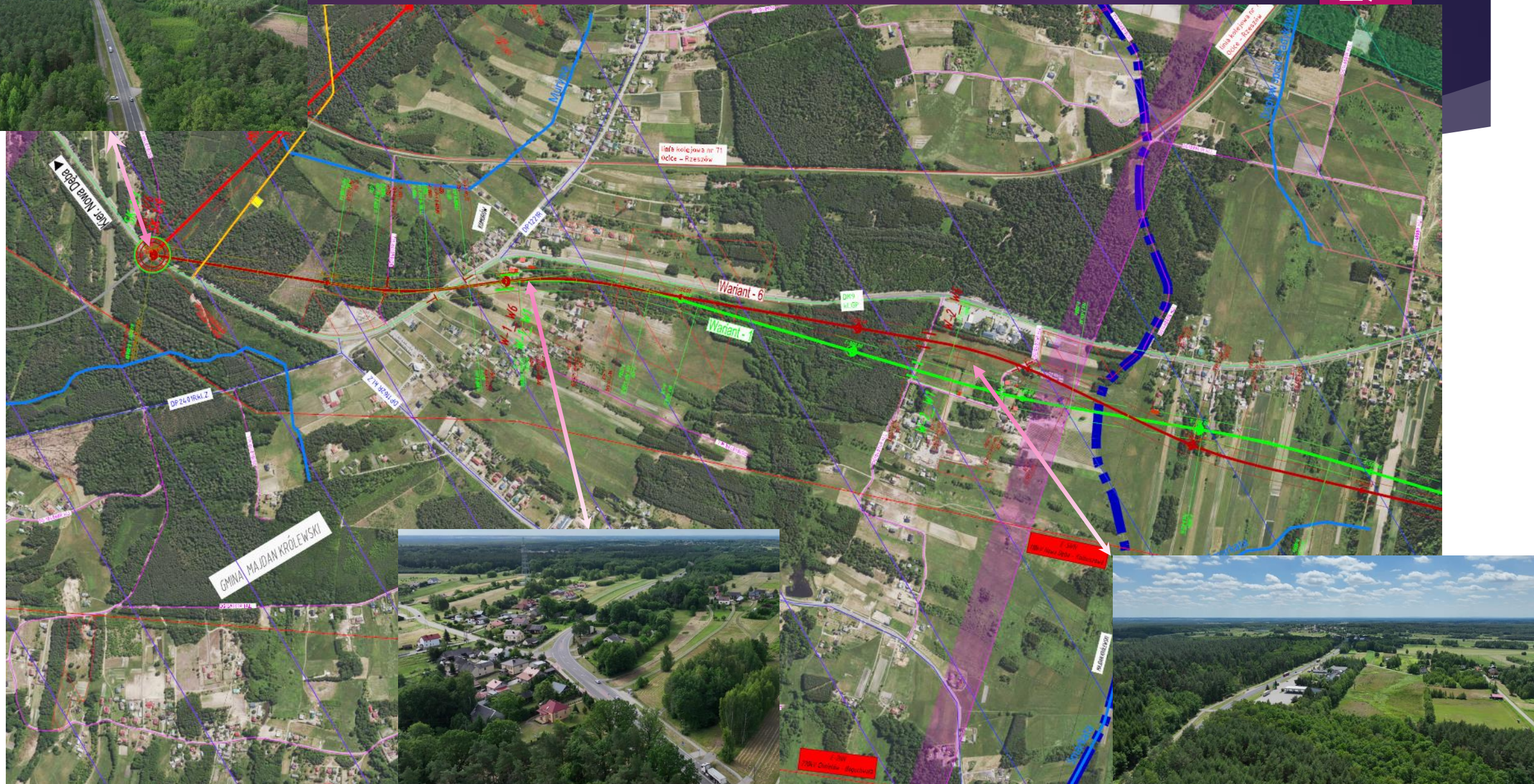
26



Zieleń	Wariant 1 - DK 9 klasy GP
Cyjan turkusowy	Wariant 2 - DK 9 klasy GP
Pomarańcz	Wariant 3 - DK 9 klasy GP
Granatowy	Wariant 4 - DK 9 klasy GP
Żółty	Wariant 5 - DK 9 klasy GP
Bordowy	Wariant 6 - DK 9 klasy GP
Fiolet wrzosewy	Wariant 7 - DK 9 klasy GP
Fiolet cyklamenu	Wariant 8 - DK 9 klasy GP
Czerwień	Wariant 9 - DK 9 klasy GP

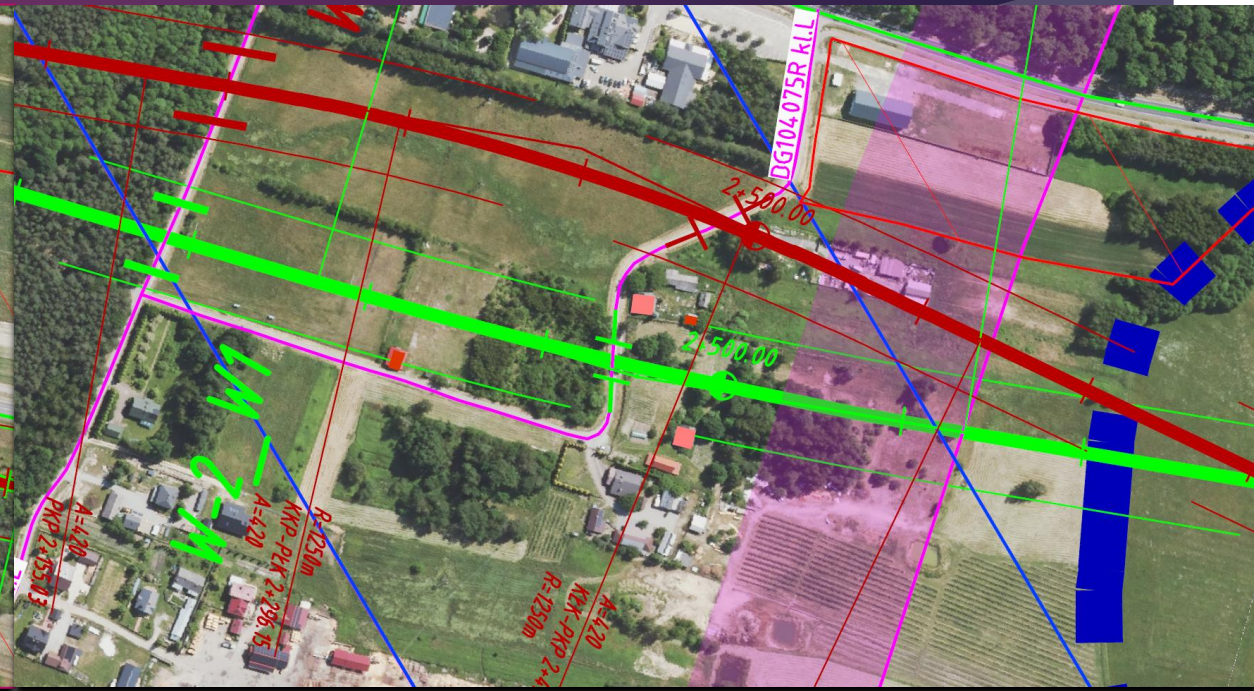
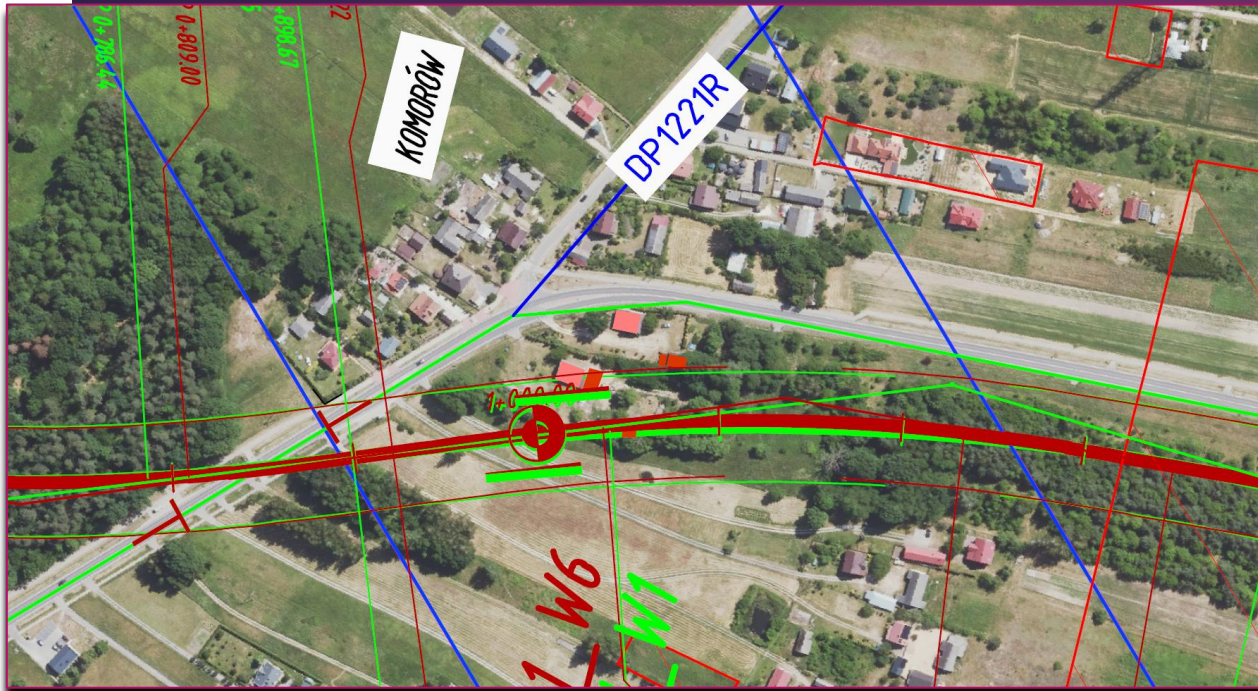
Warianty 1 oraz 6

27



Warianty 1 oraz 6

28

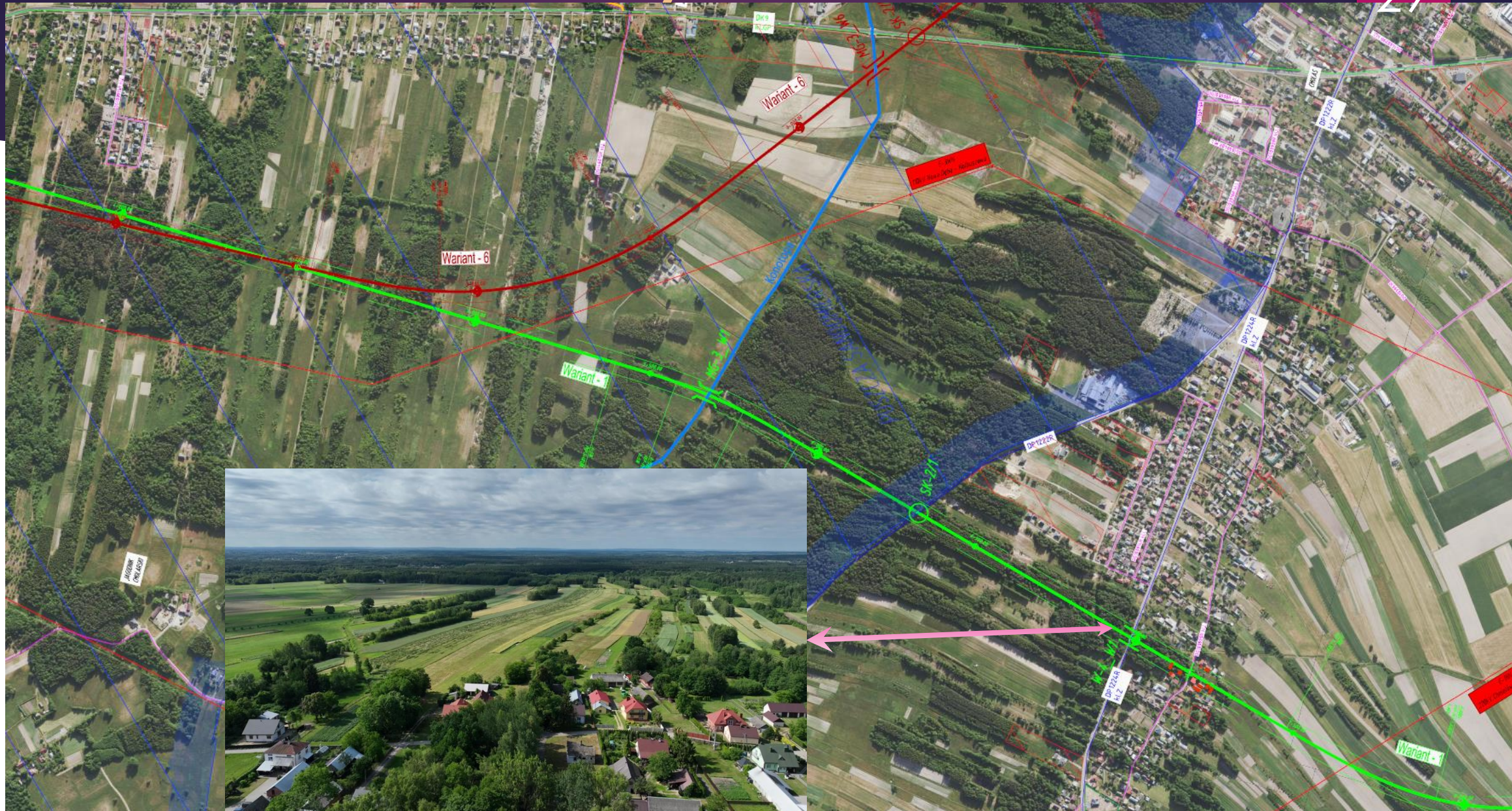


Rozbiórka:
2 budynki mieszkalne
3 budynki gospodarcze

Rozbiórka w wariantcie 1:
2 budynki mieszkalne
2 budynki gospodarcze
Rozbiórka w wariantcie 6:
szroń

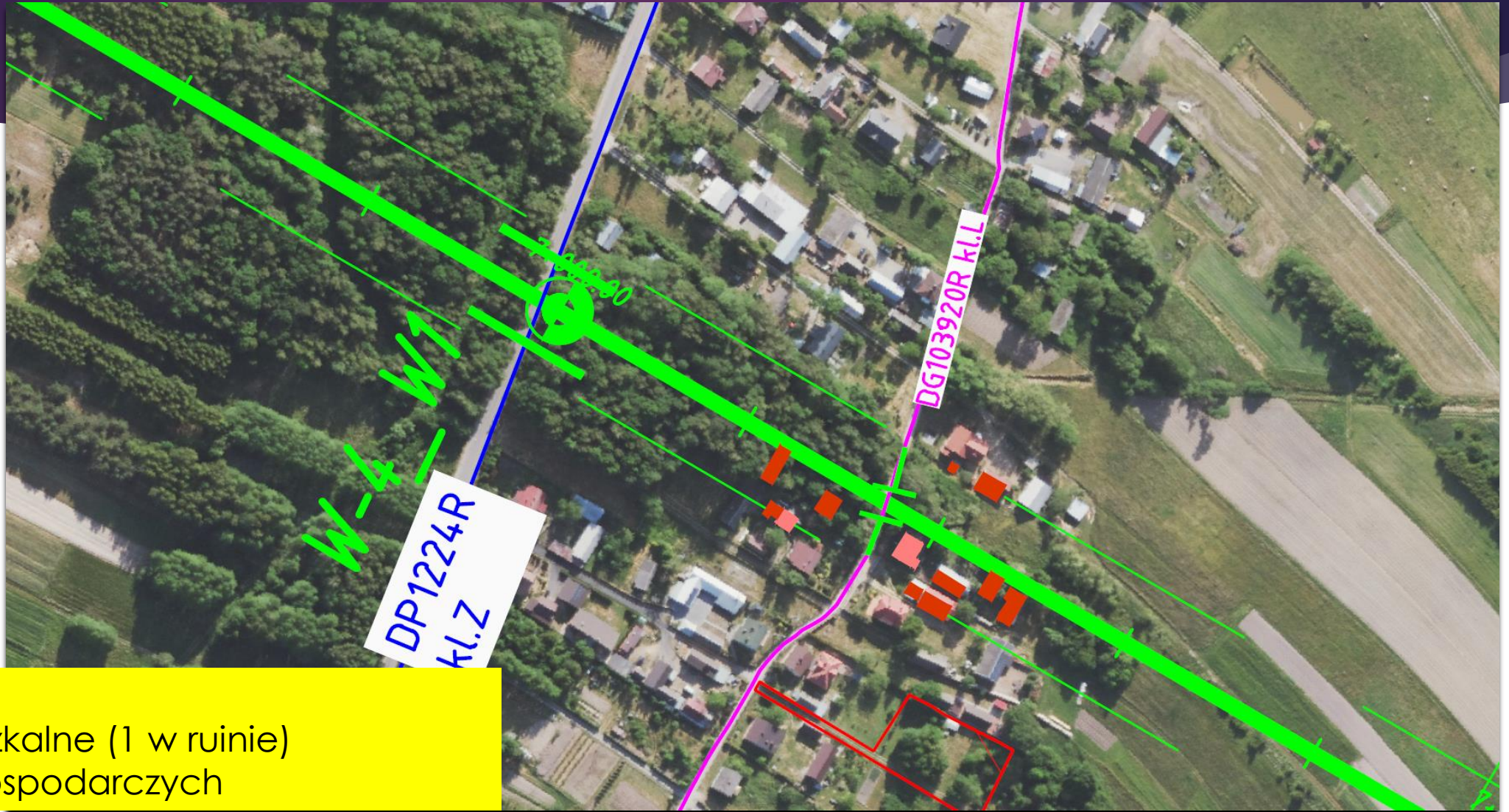
Warianty 1 oraz 6

29



Warianty 1 oraz 6

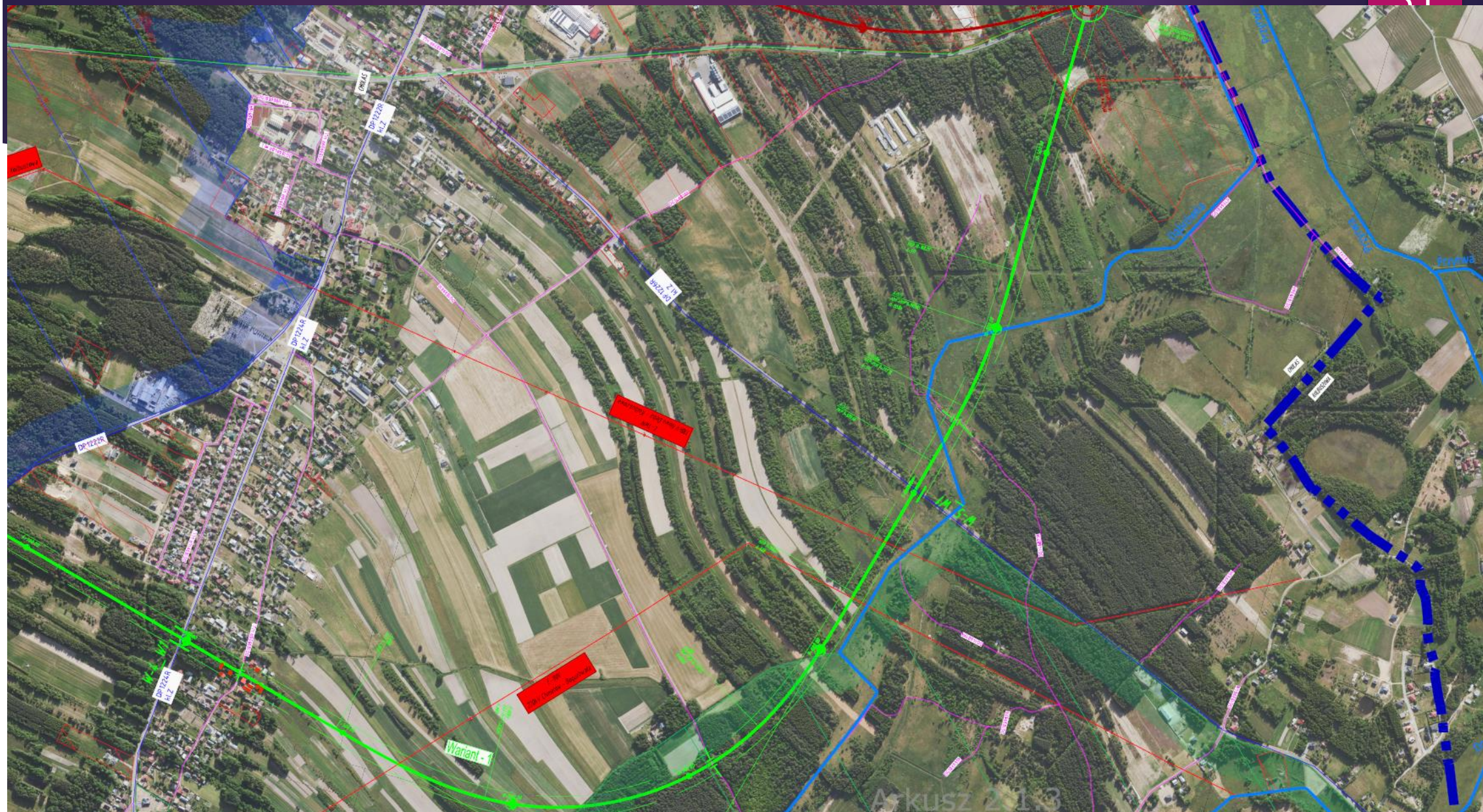
30



Rozbiórka:
2 budynki mieszkalne (1 w ruinie)
9 budynków gospodarczych

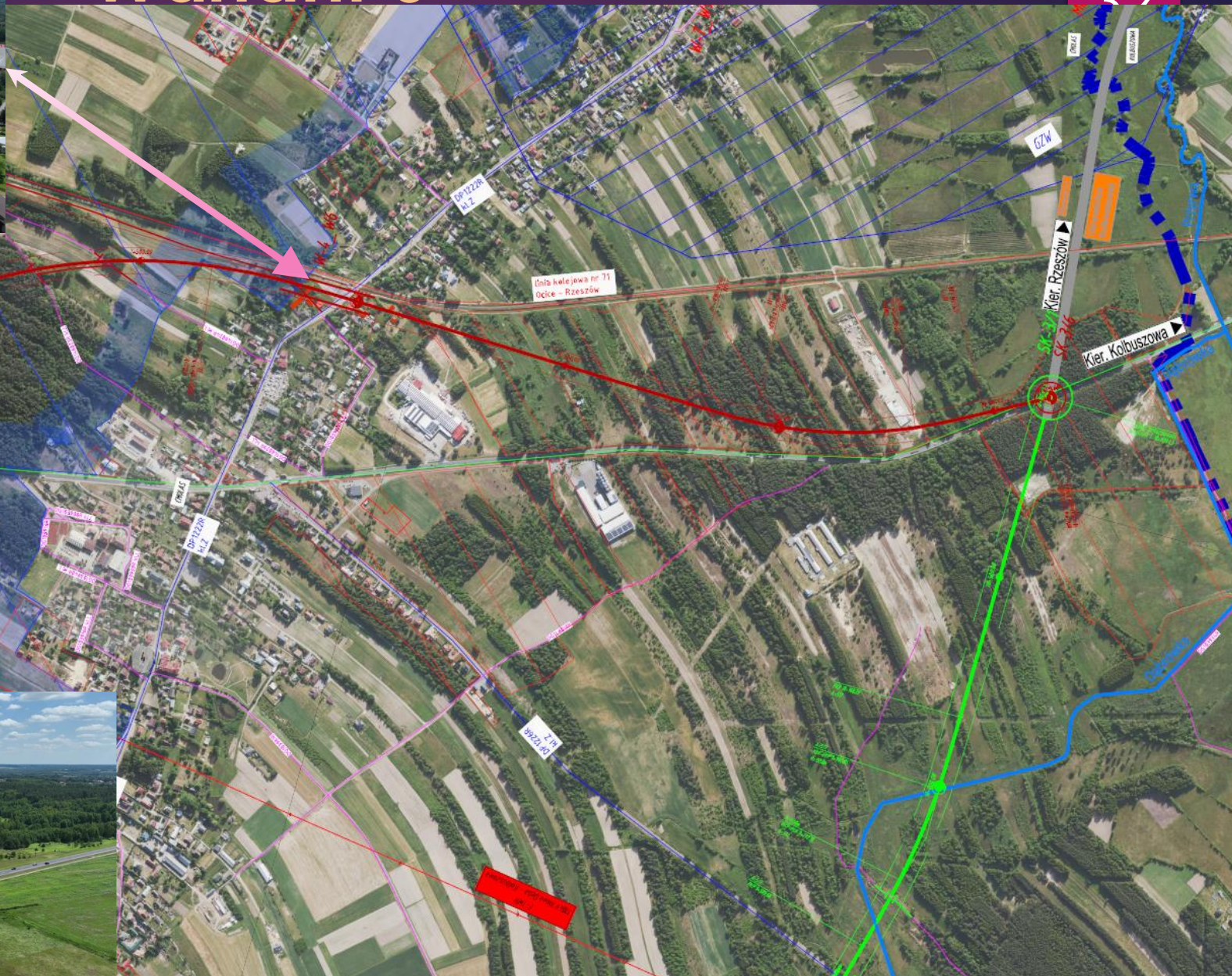
Variant 1

31



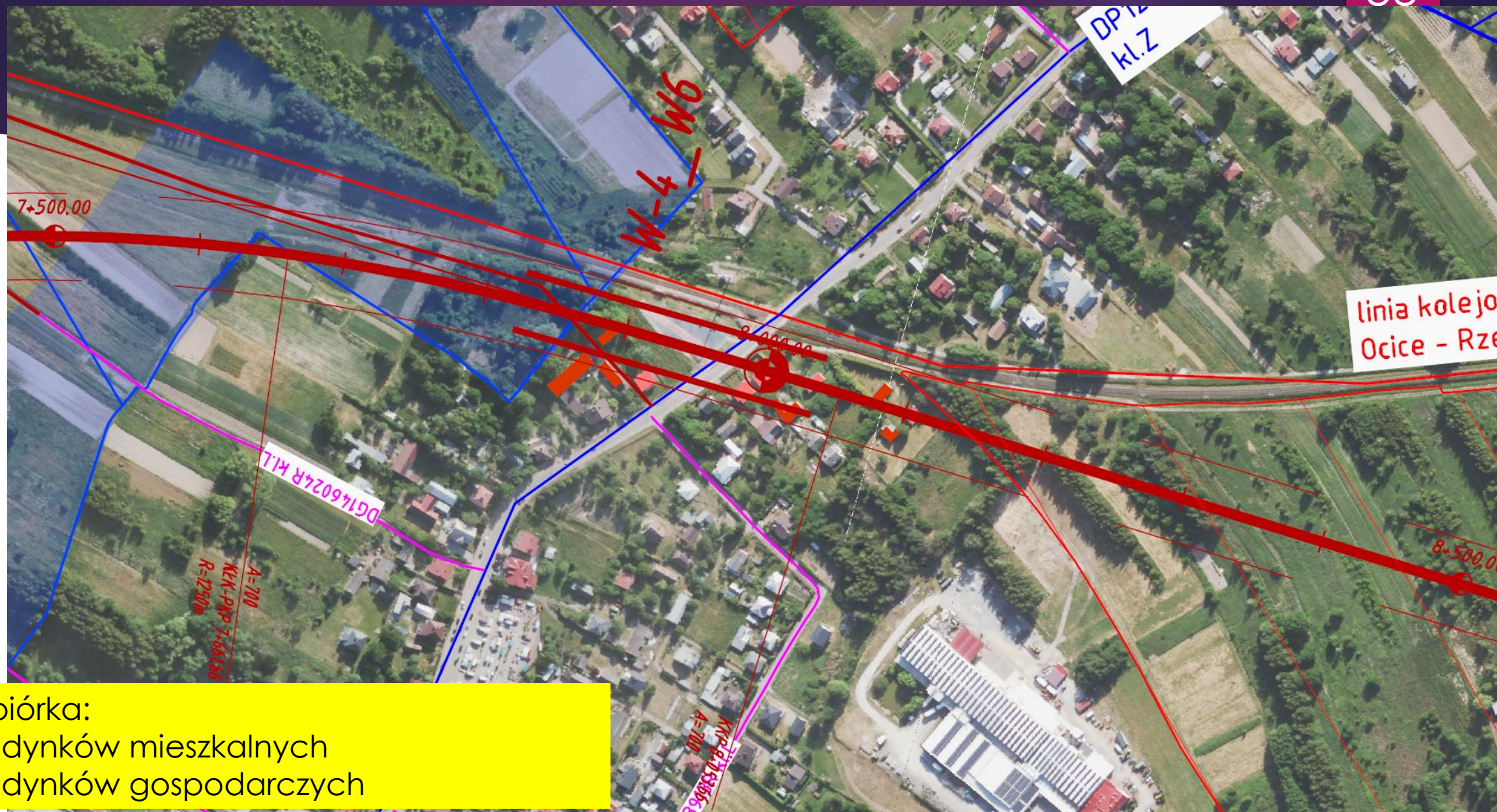
Wariant 6

30



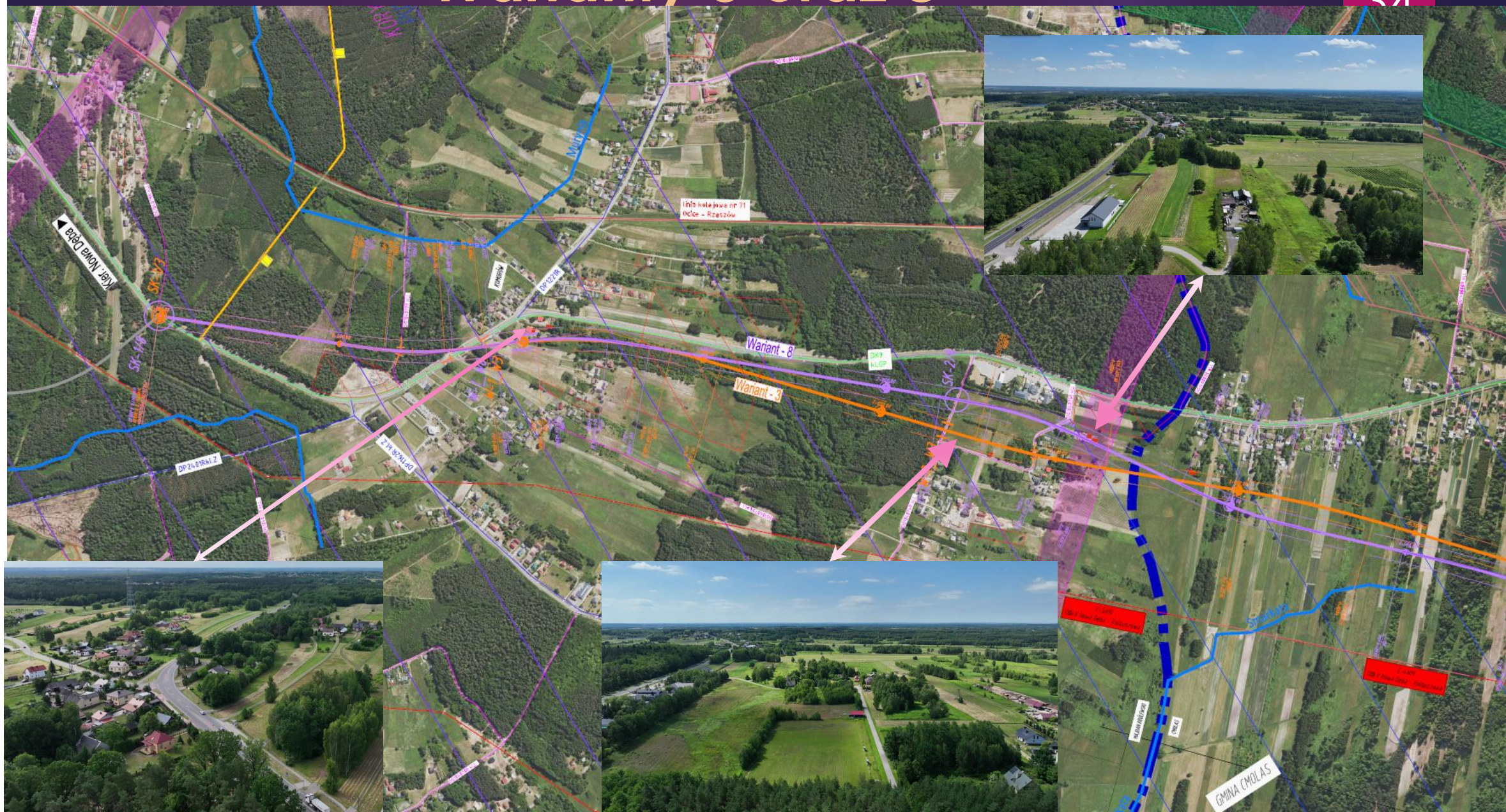
Wariant 6

33



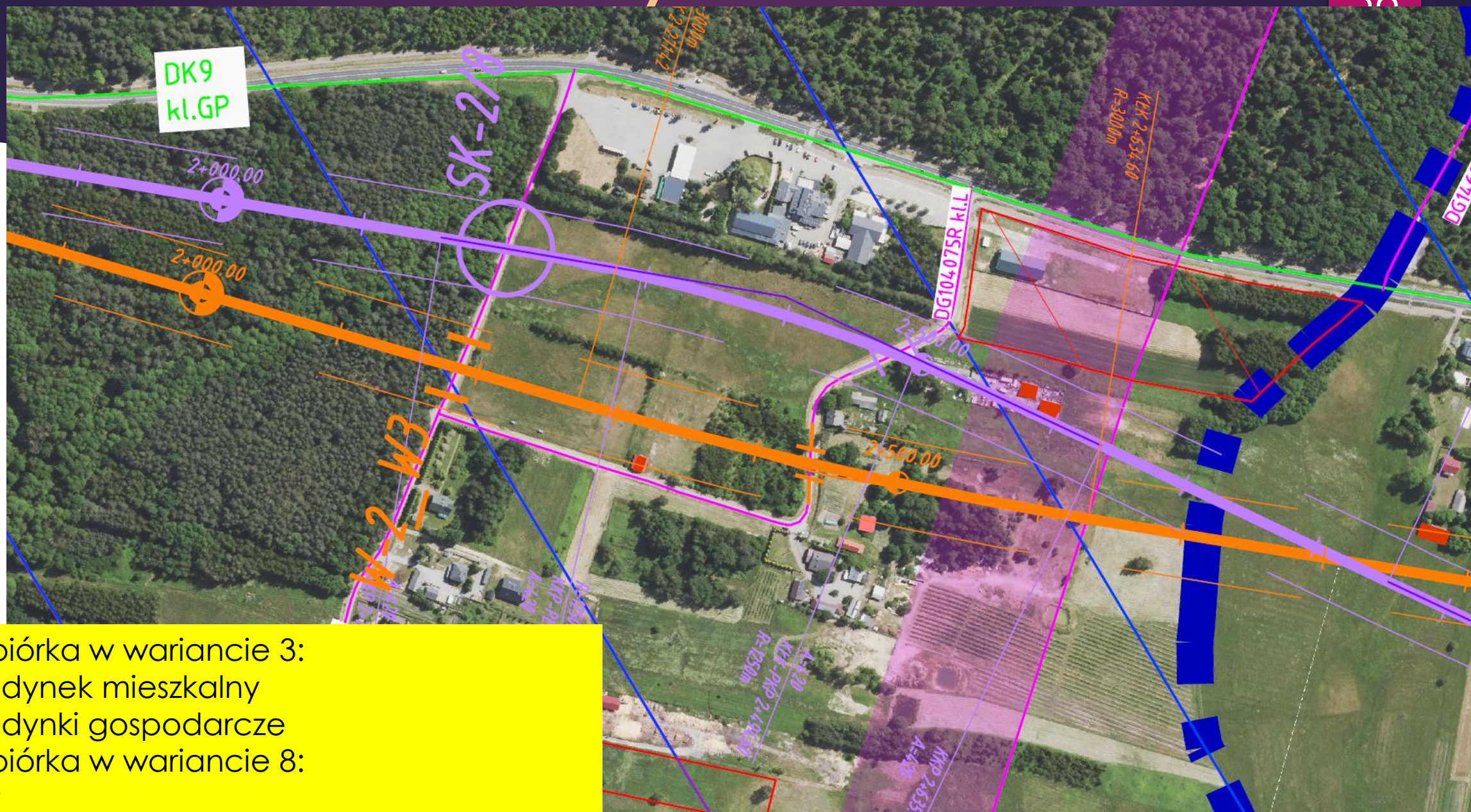
Warianty 3 oraz 8

34



Warianty 3 oraz 8

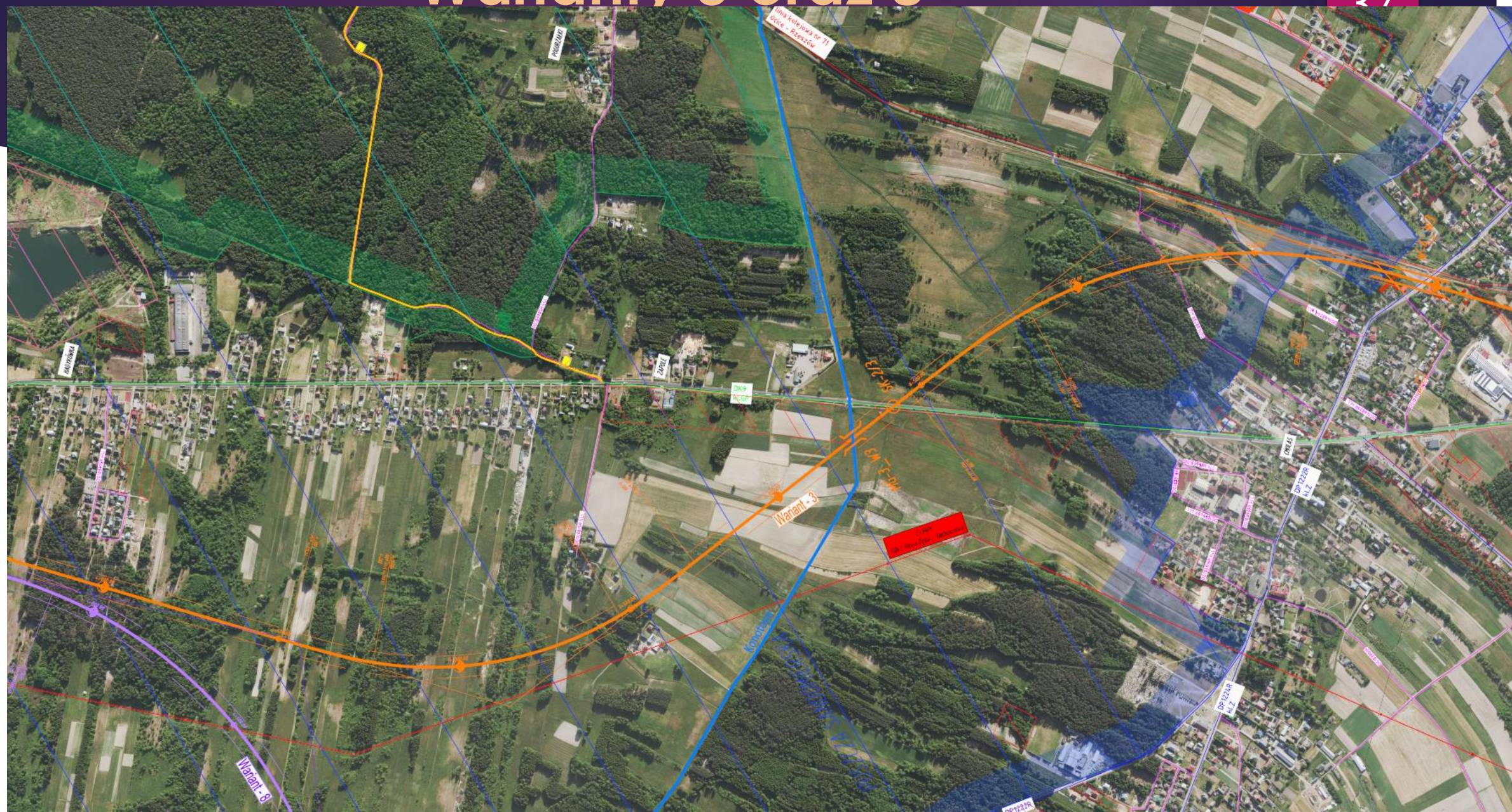
36



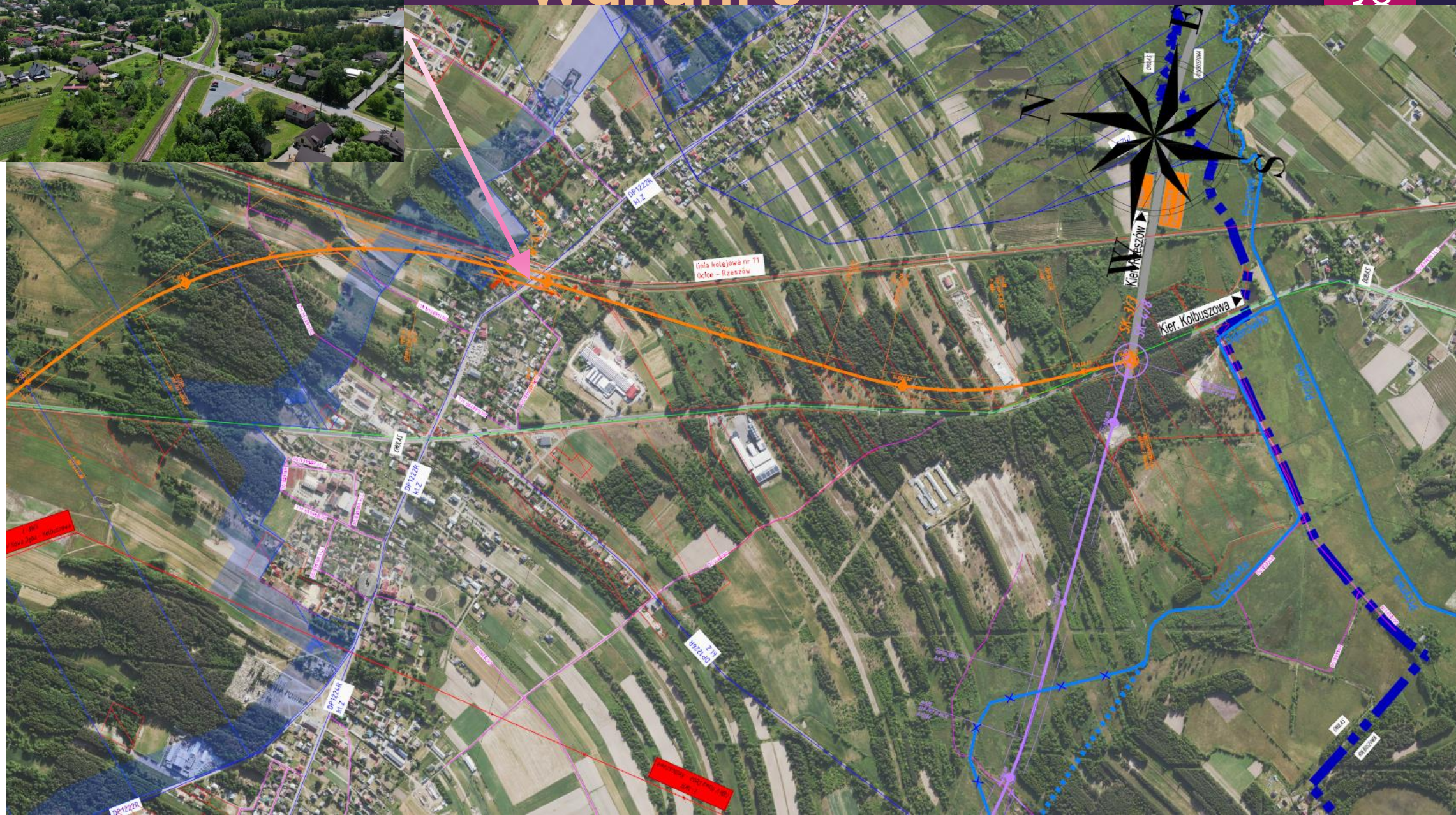
Rozbiórka w wariantcie 3:
1 budynek mieszkalny
4 budynki gospodarcze
Rozbiórka w wariantcie 8:
szrot

Warianty 3 oraz 8

27

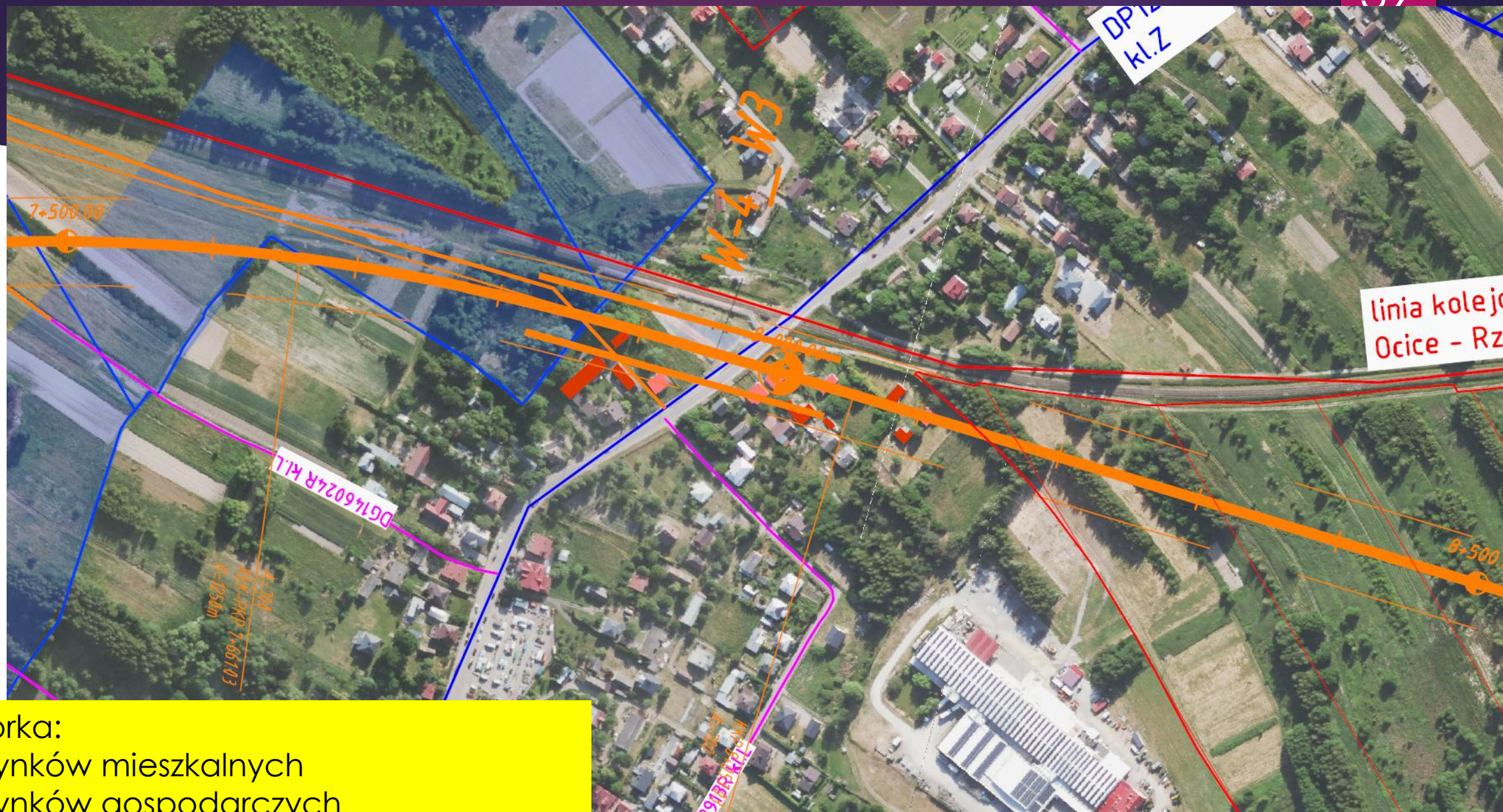


An aerial photograph showing a suburban landscape. A railway line runs diagonally from the bottom left towards the center. A road crosses the railway line, with a telecommunications tower situated at the intersection. The area is filled with green trees, grassy fields, and scattered residential houses with various roof colors. In the background, a dense line of trees separates the developed area from a more open, flat landscape under a blue sky with scattered white clouds.



Wariant 3

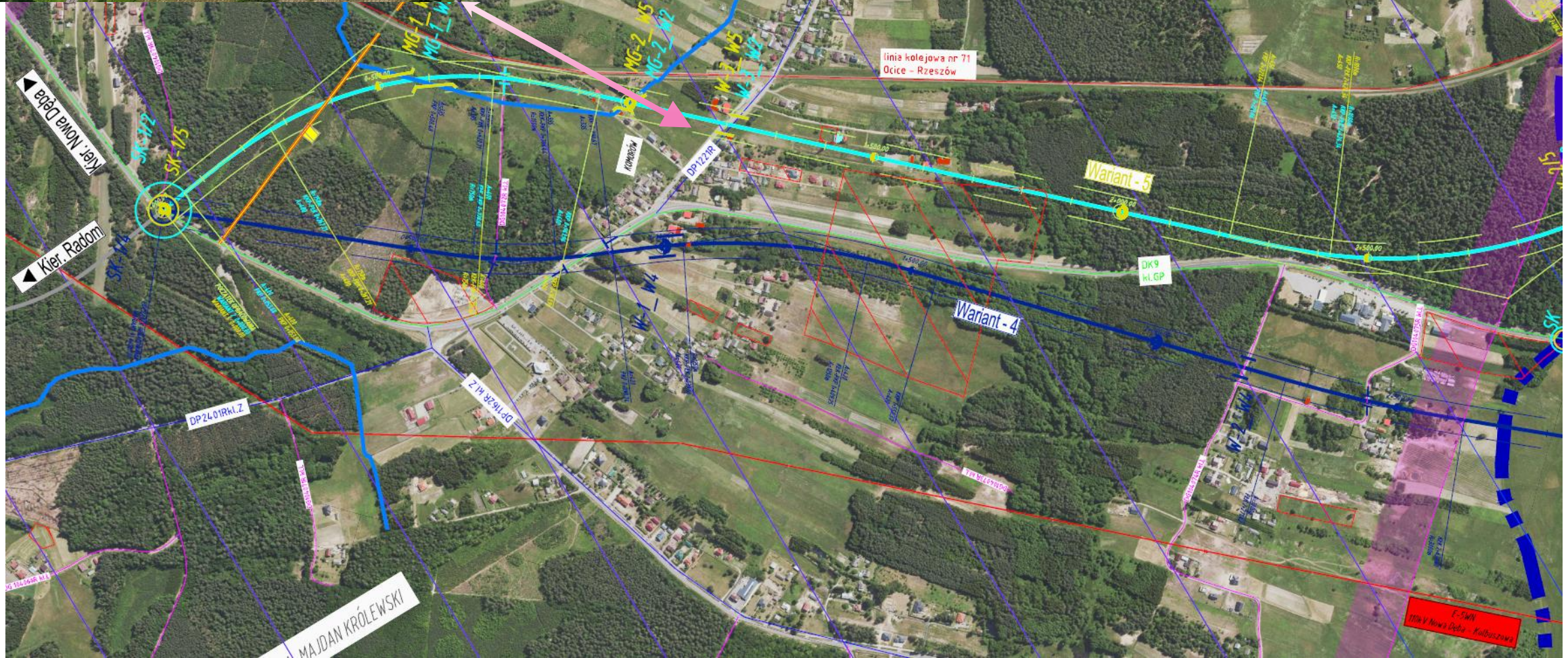
39



Rozbiórka:
5 budynków mieszkalnych
6 budynków gospodarczych



Warianty 2 oraz 5



Warianty 2 oraz 5

43



Rozbiórka:

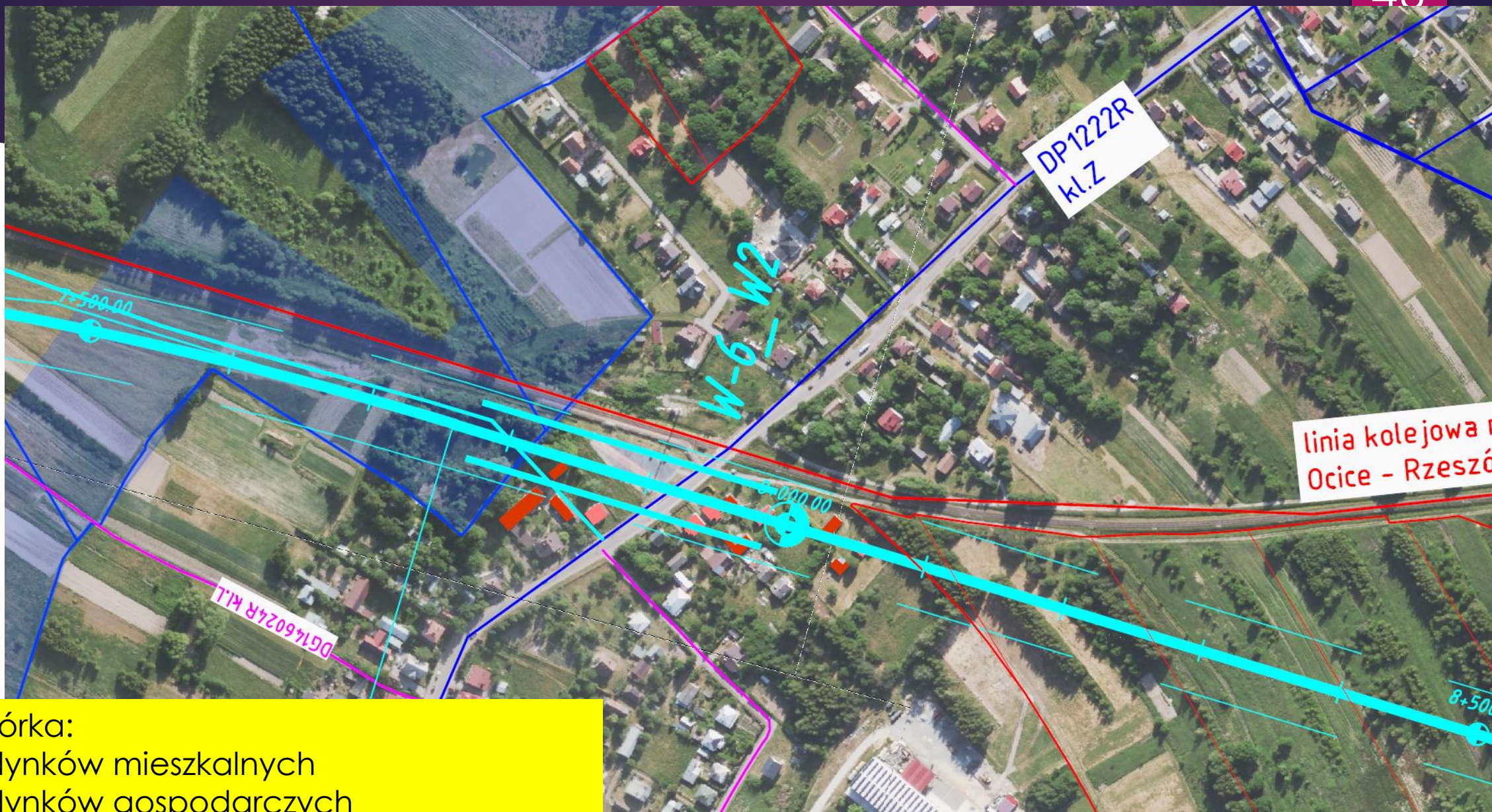
- 1 budynek mieszkalny
- 1 altana
- 4 budynki gospodarcze

Rozbiórka:

- 1 budynek mieszkalny
- 1 wieża telekomunikacyjna
- 2 budynki gospodarcze

Wariant 2

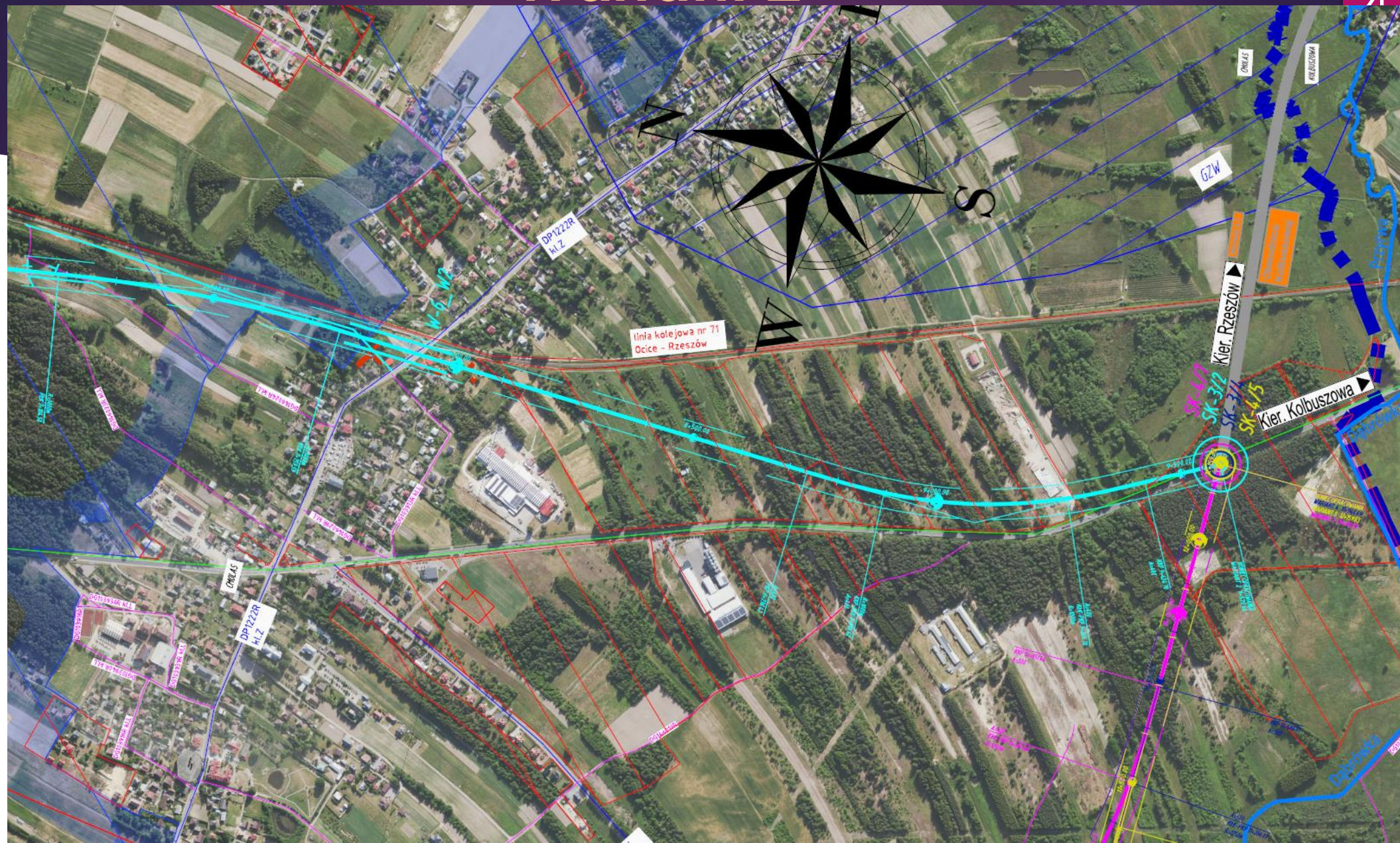
46



Rozbiórka:
5 budynków mieszkalnych
6 budynków gospodarczych

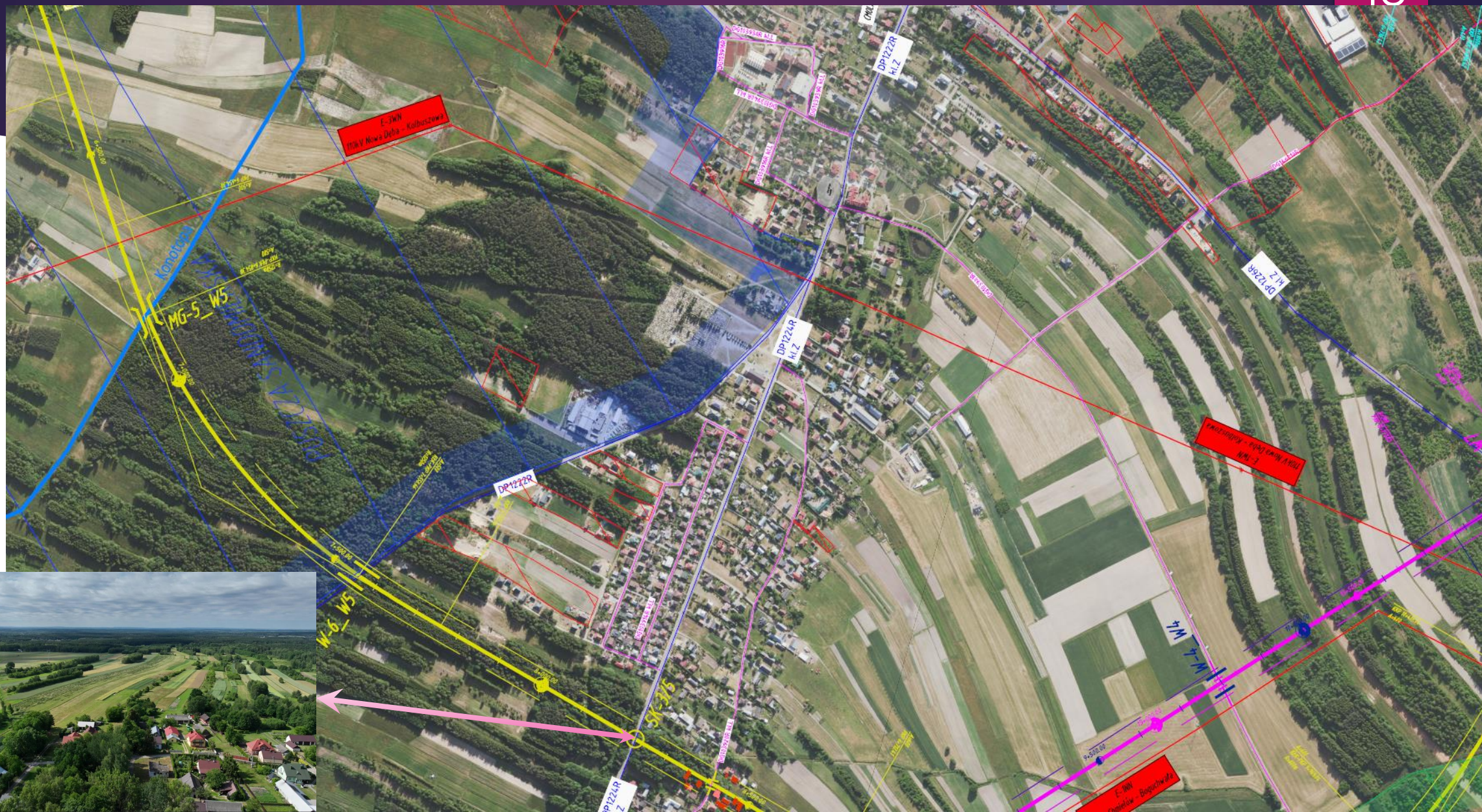
Wariant 2

17



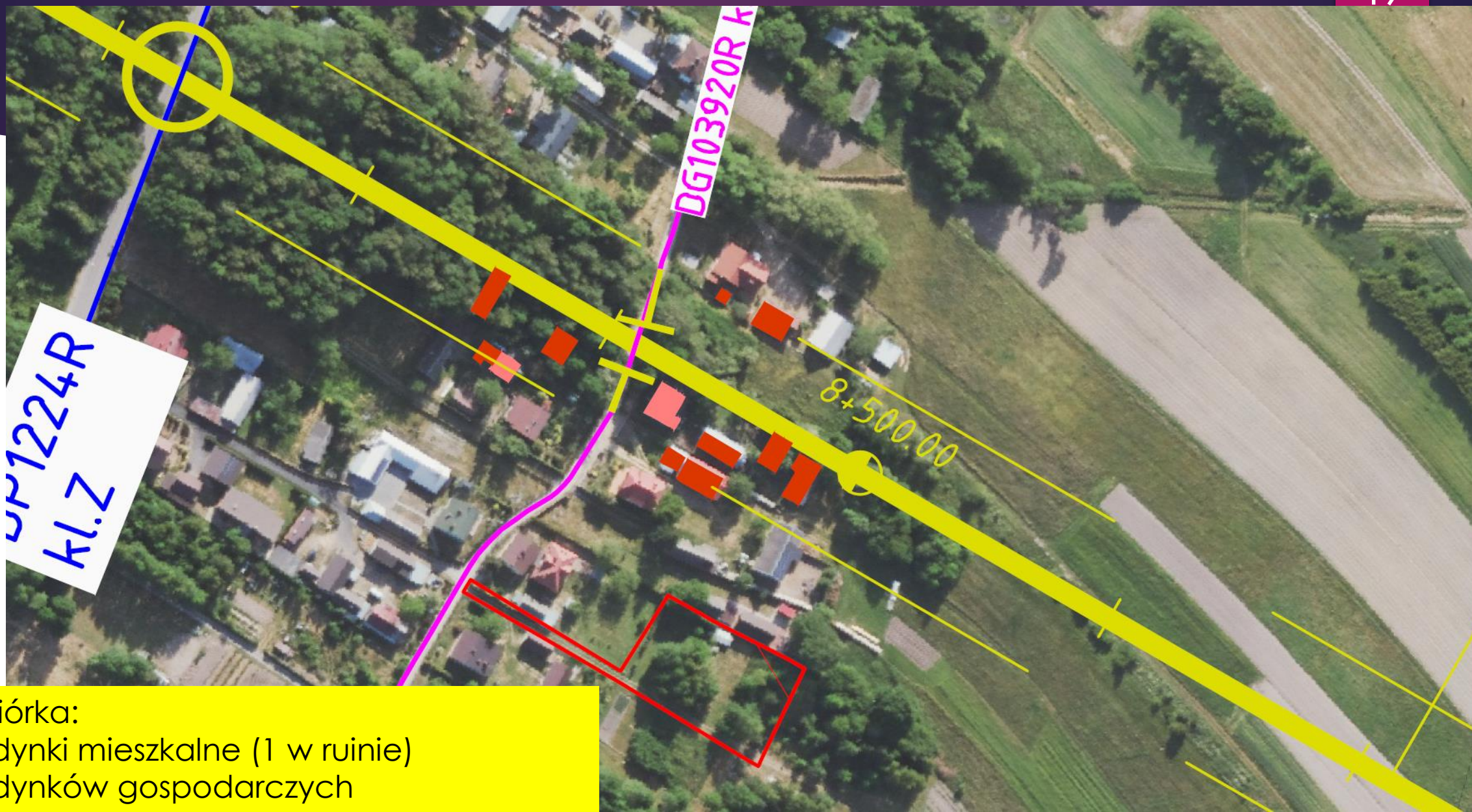
Wariant 5

48



Wariant 5

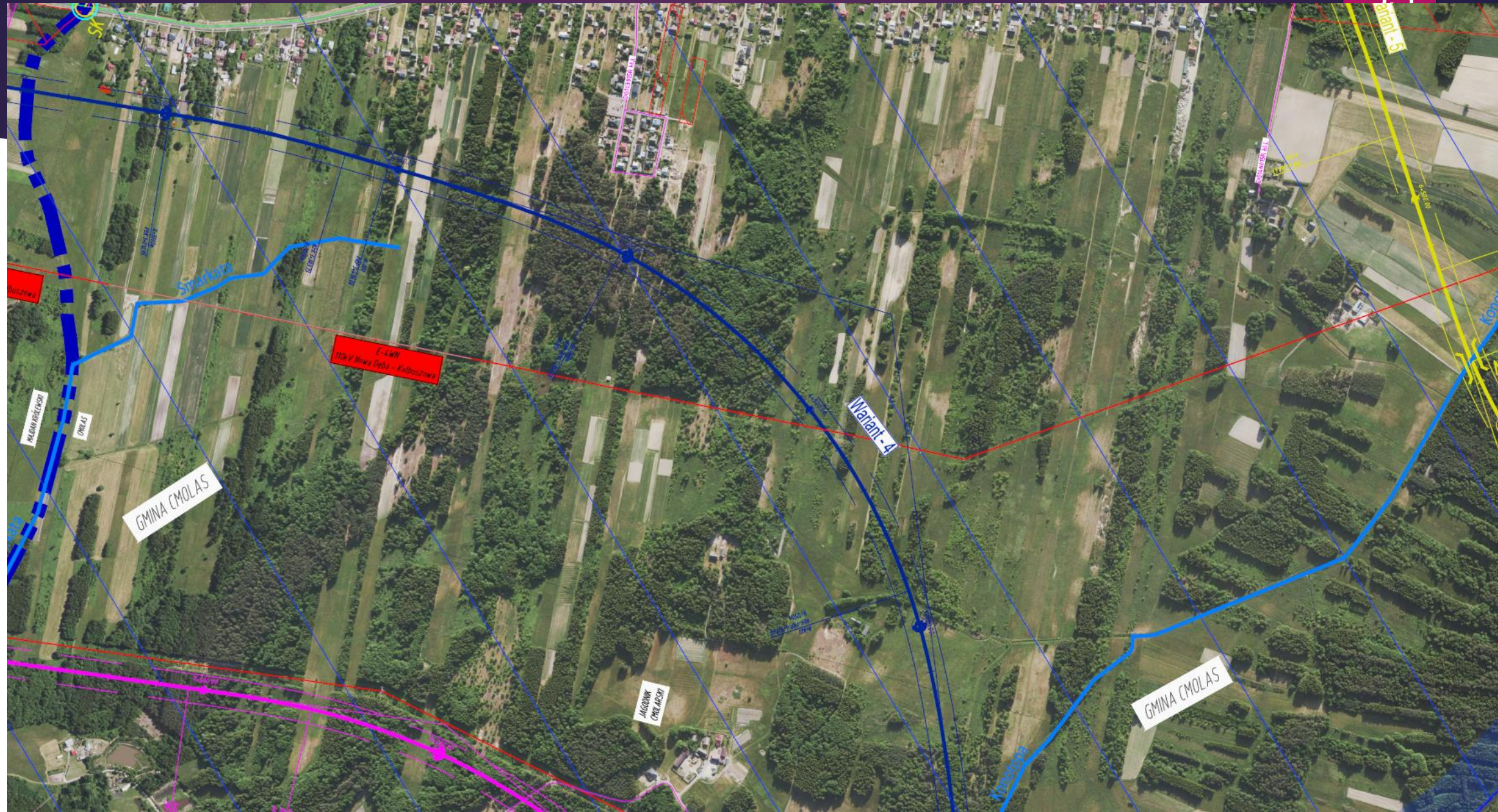
49



Rozbiórka:
2 budynki mieszkalne (1 w ruinie)
9 budynków gospodarczych

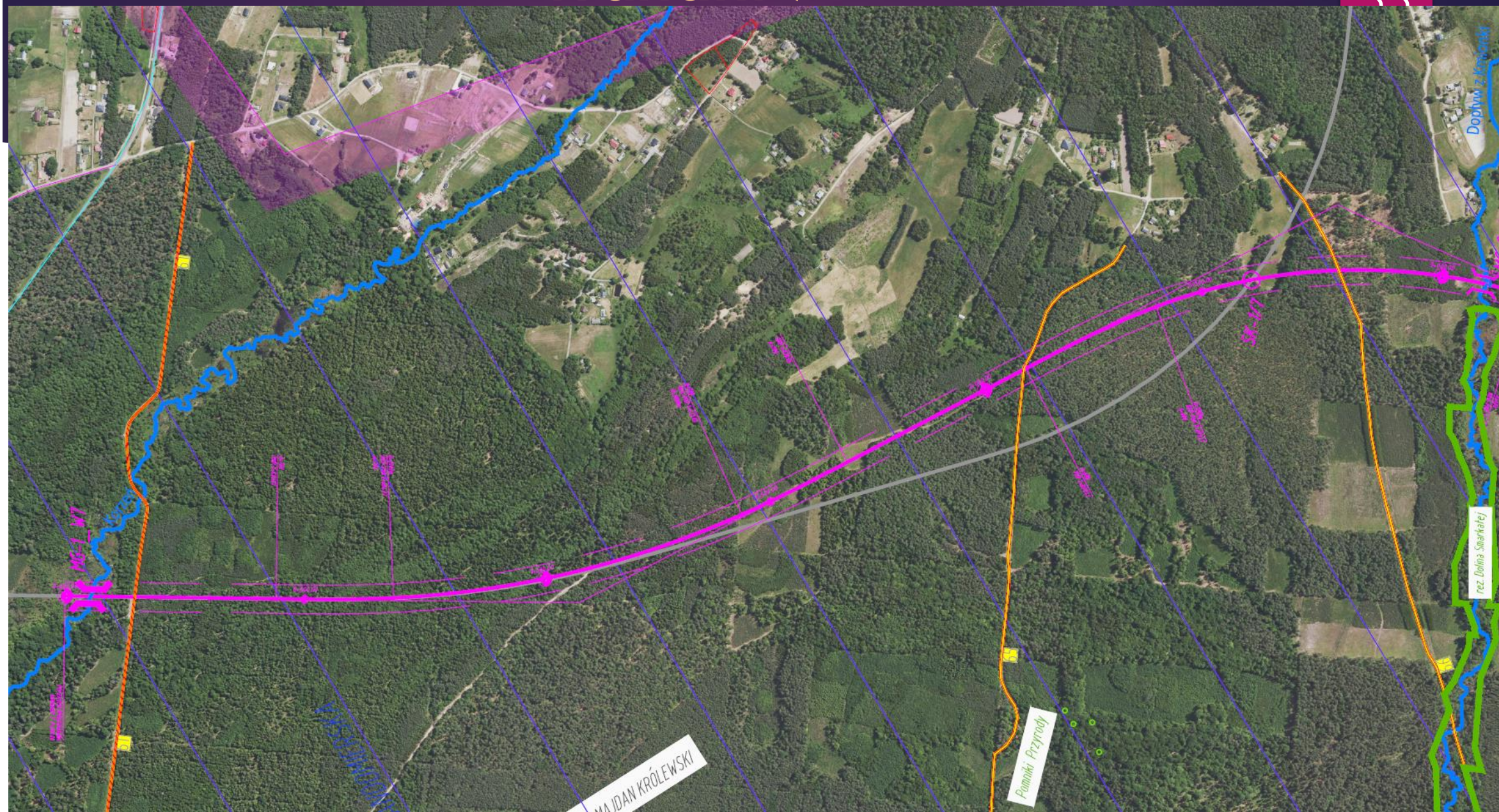
Wariant 4

53



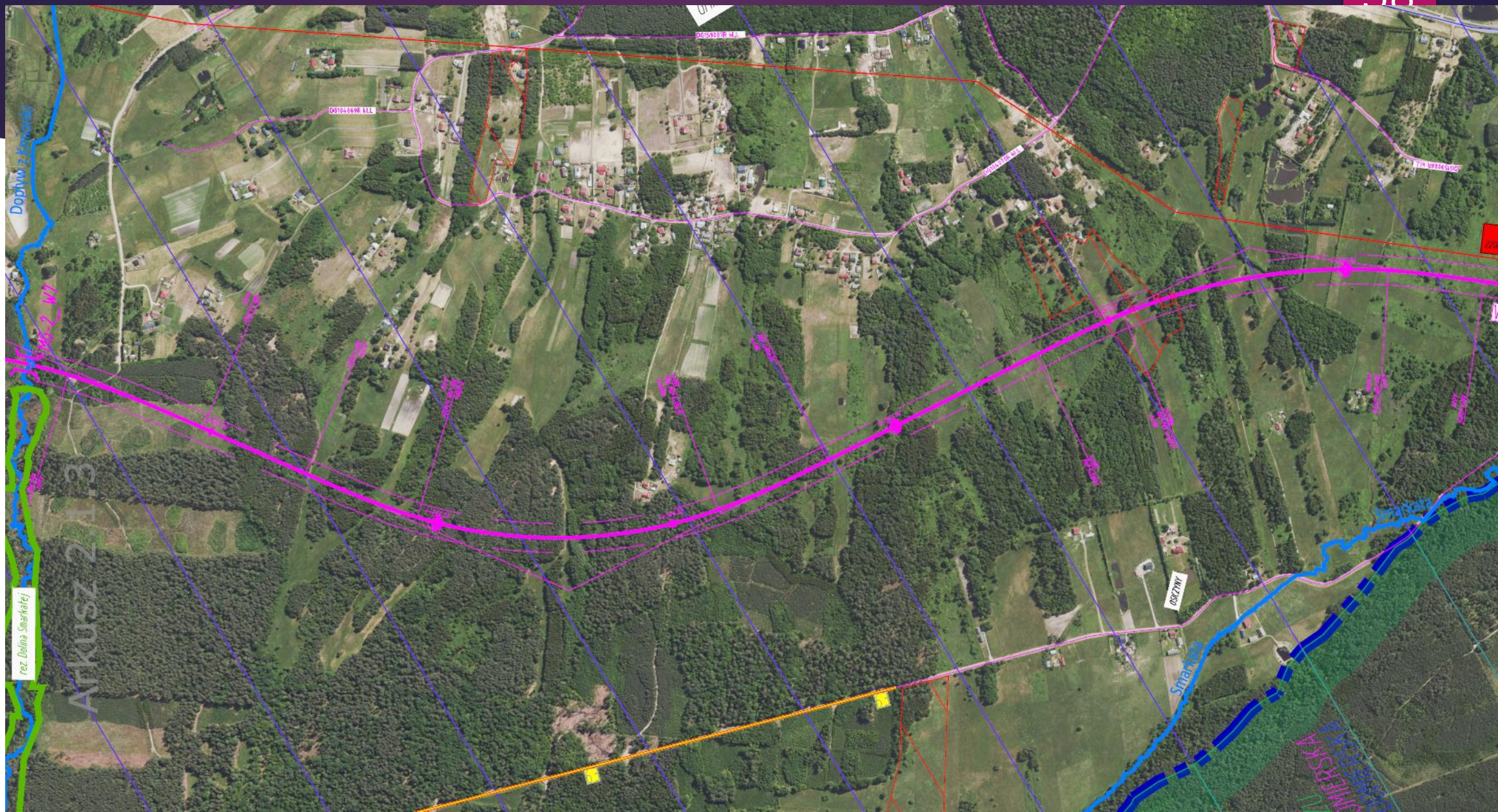
Wariant 7

55



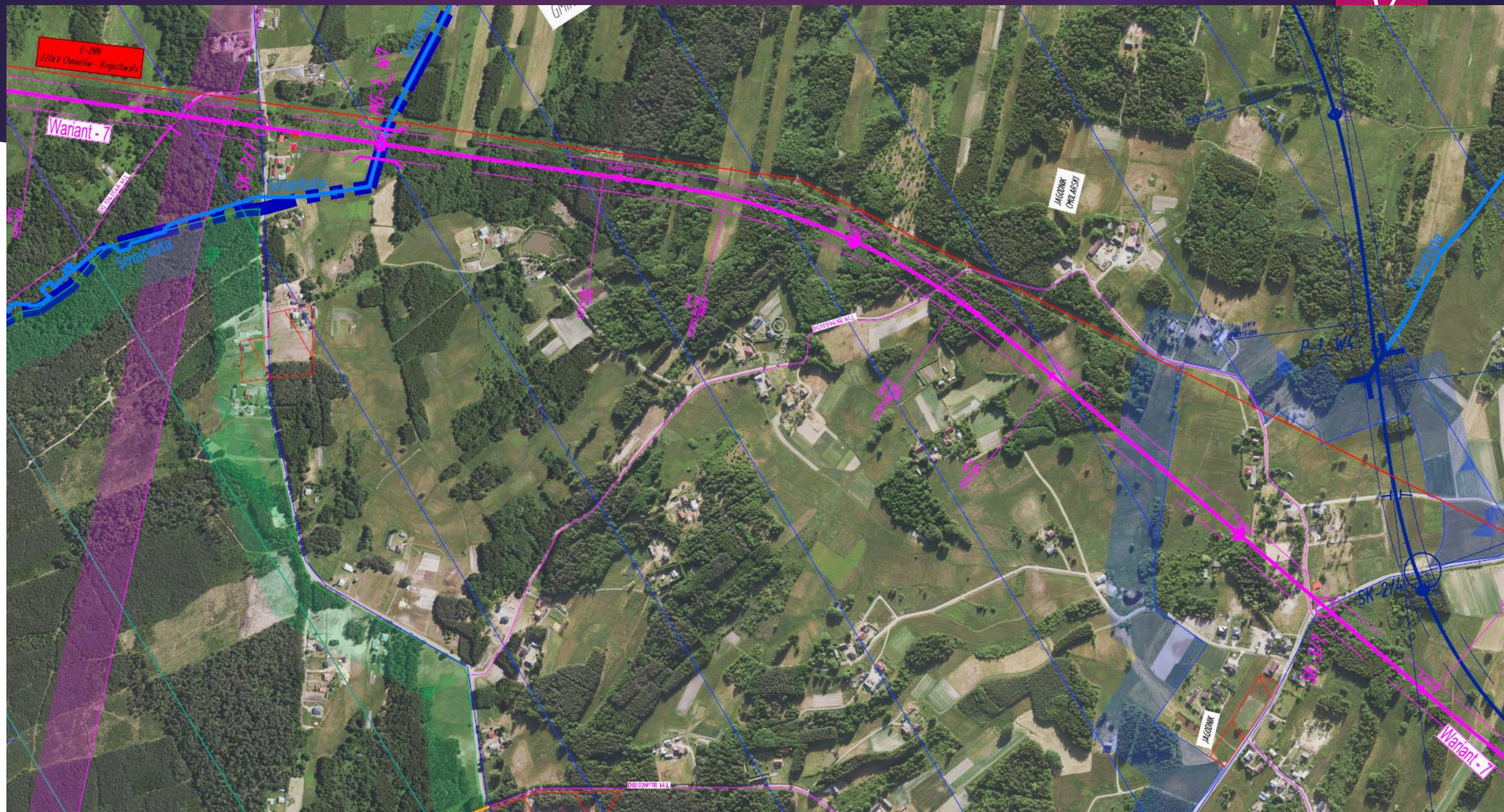
Variant 7

56

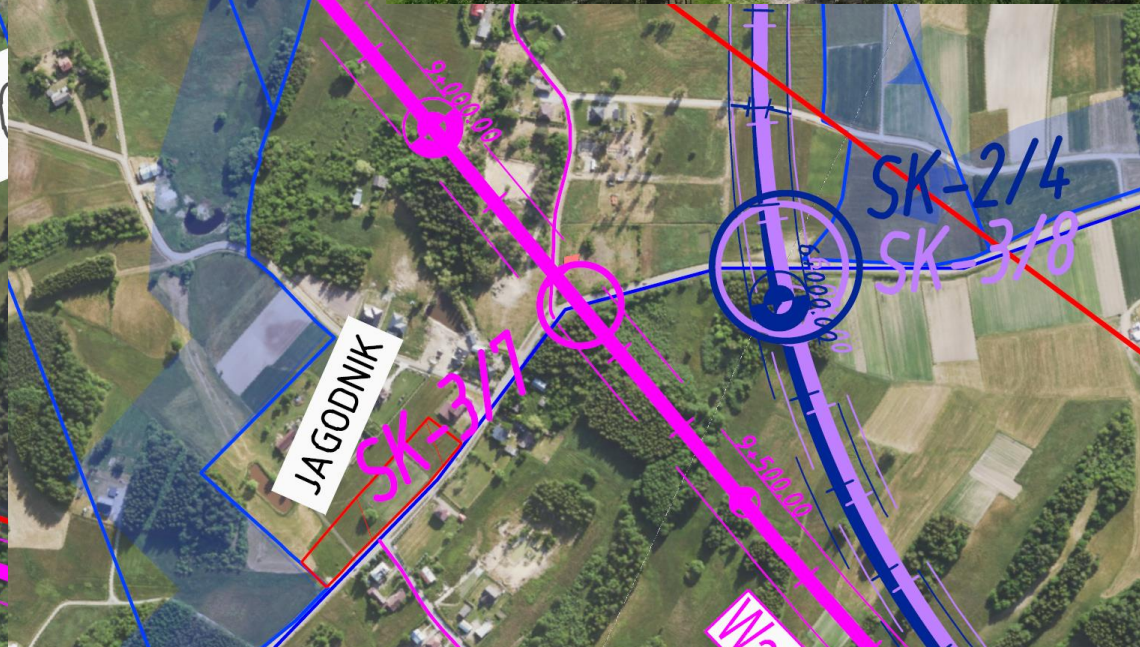
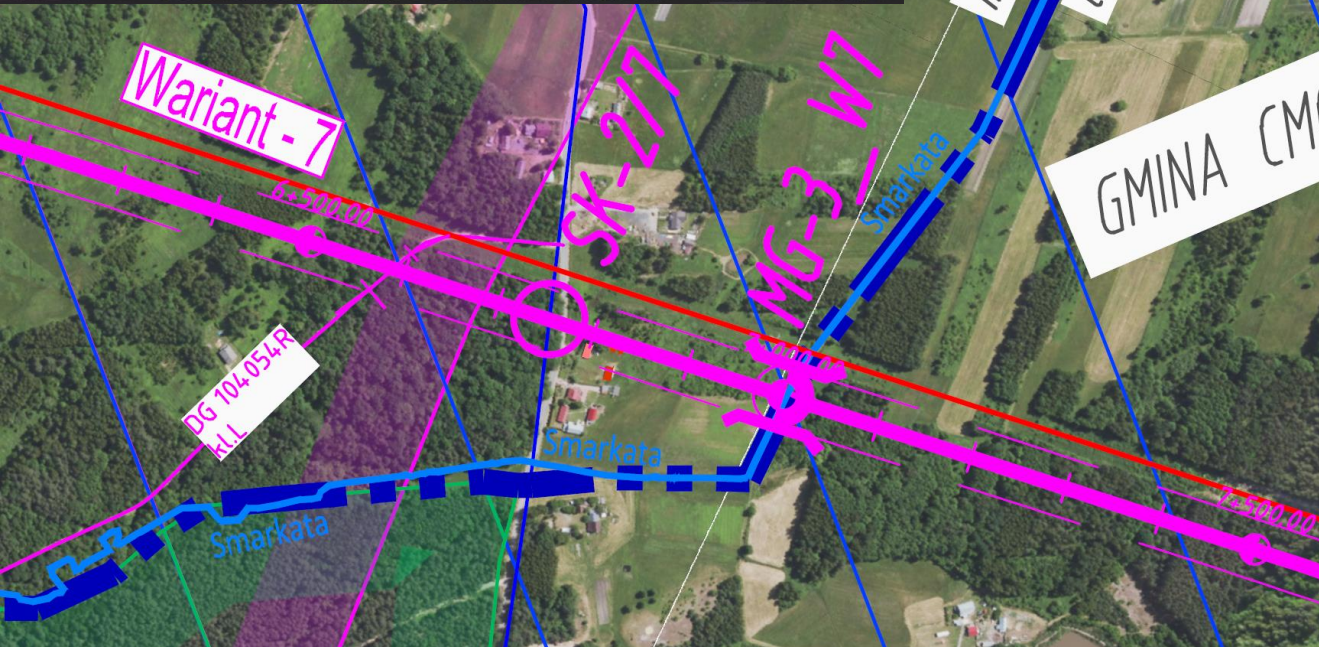


Wariant 7

57



Wariant 7

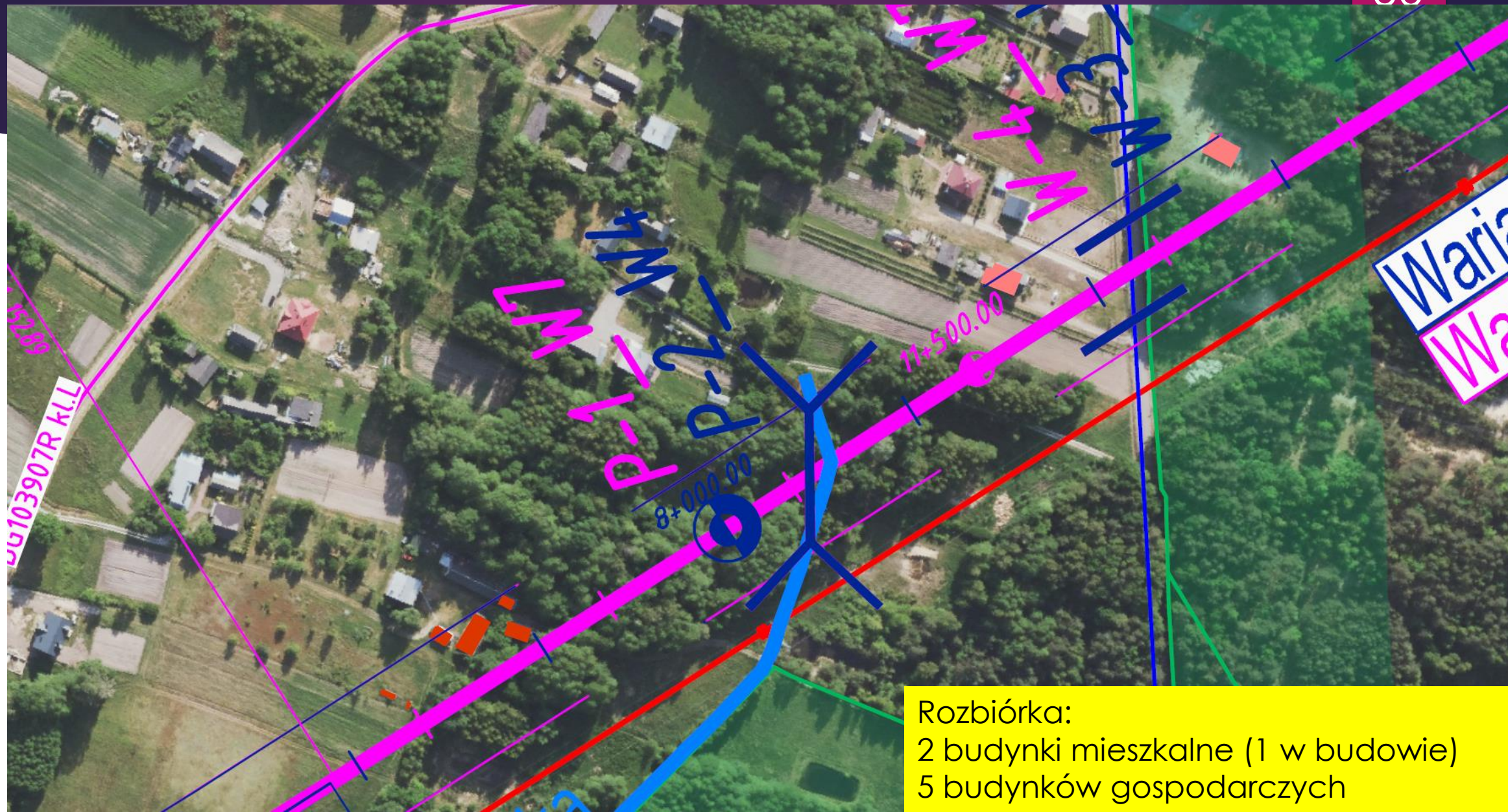


Rozbiórka:
1 budynek mieszkalny
2 budynki gospodarcze

Rozbiórka:
1 budynek mieszkalny – zaniechana budowa

Wariant 7

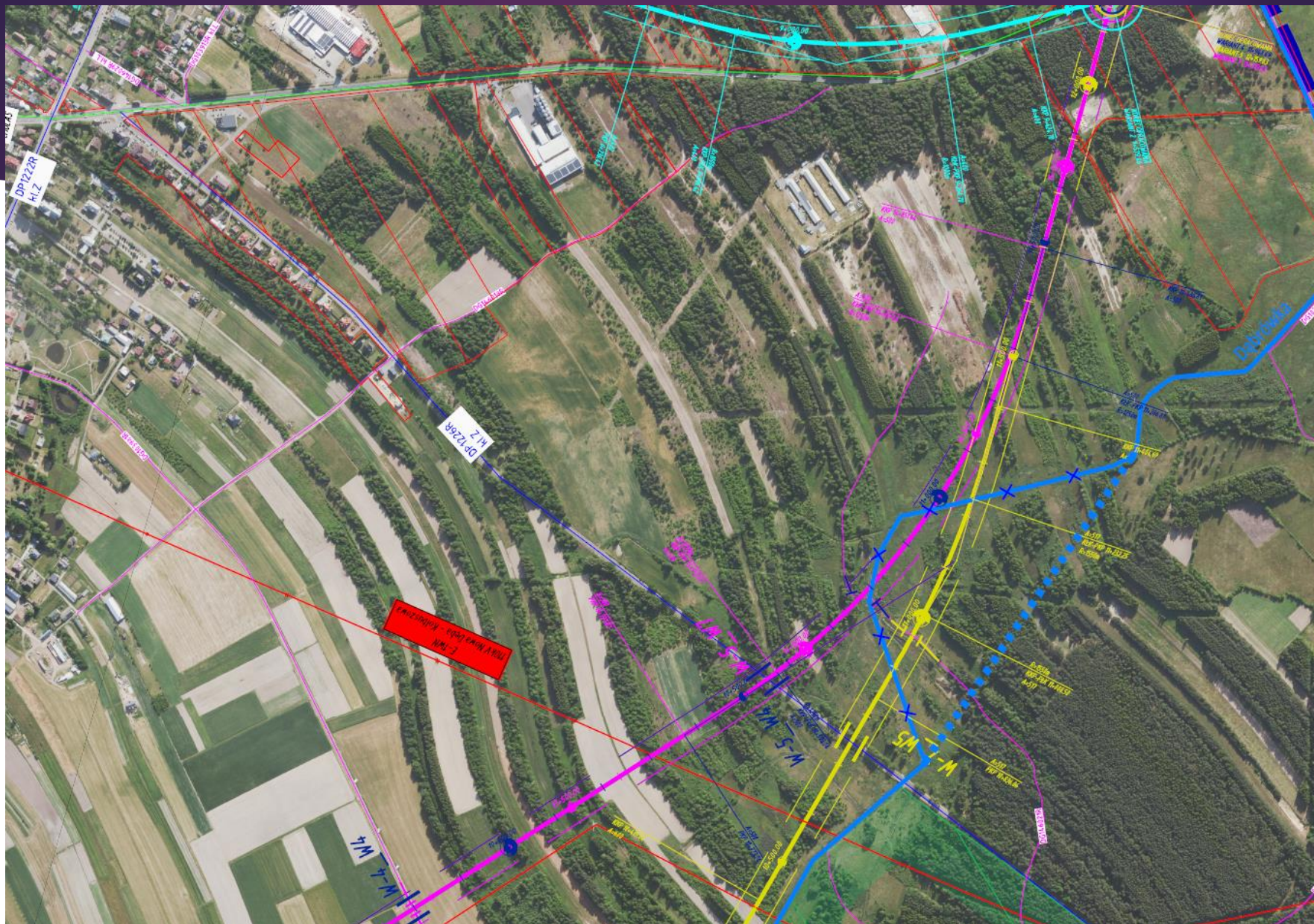
60



Rozbiórka:
2 budynki mieszkalne (1 w budowie)
5 budynków gospodarczych

Variant 7

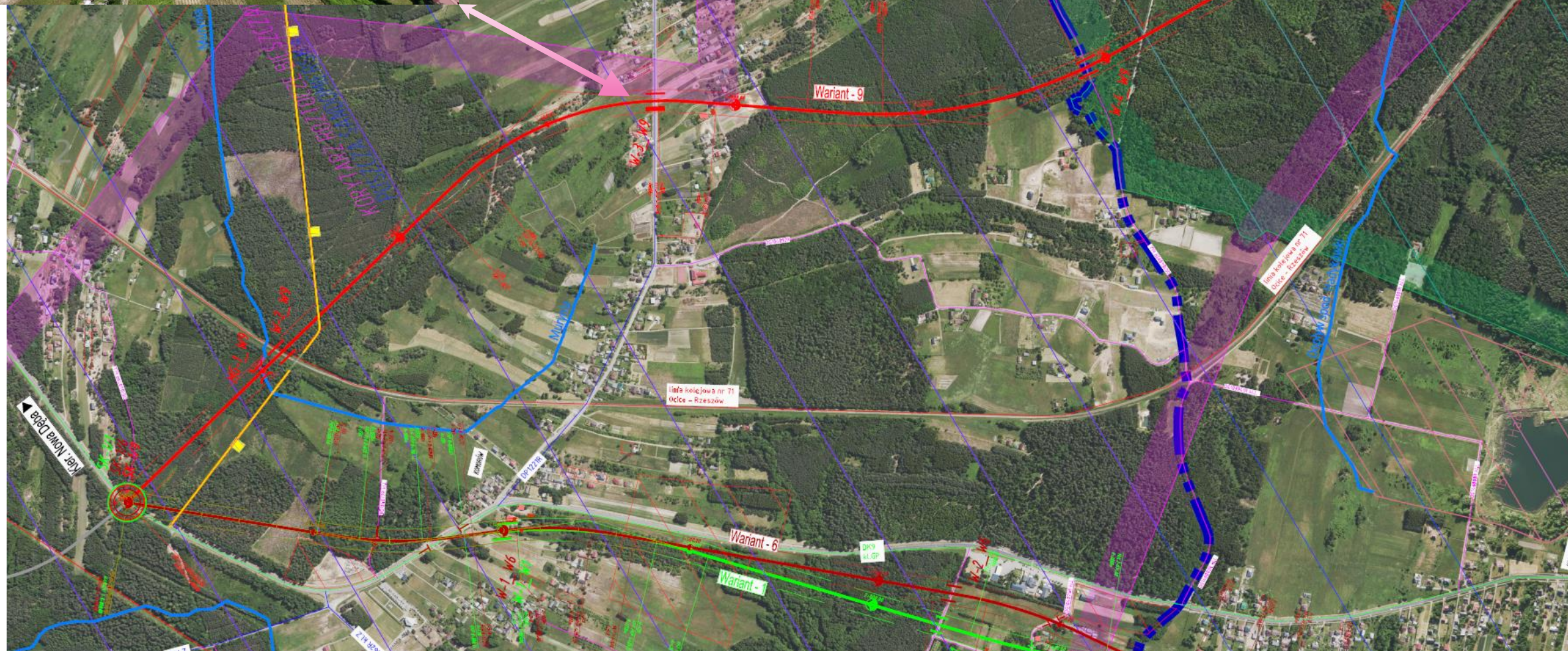
61





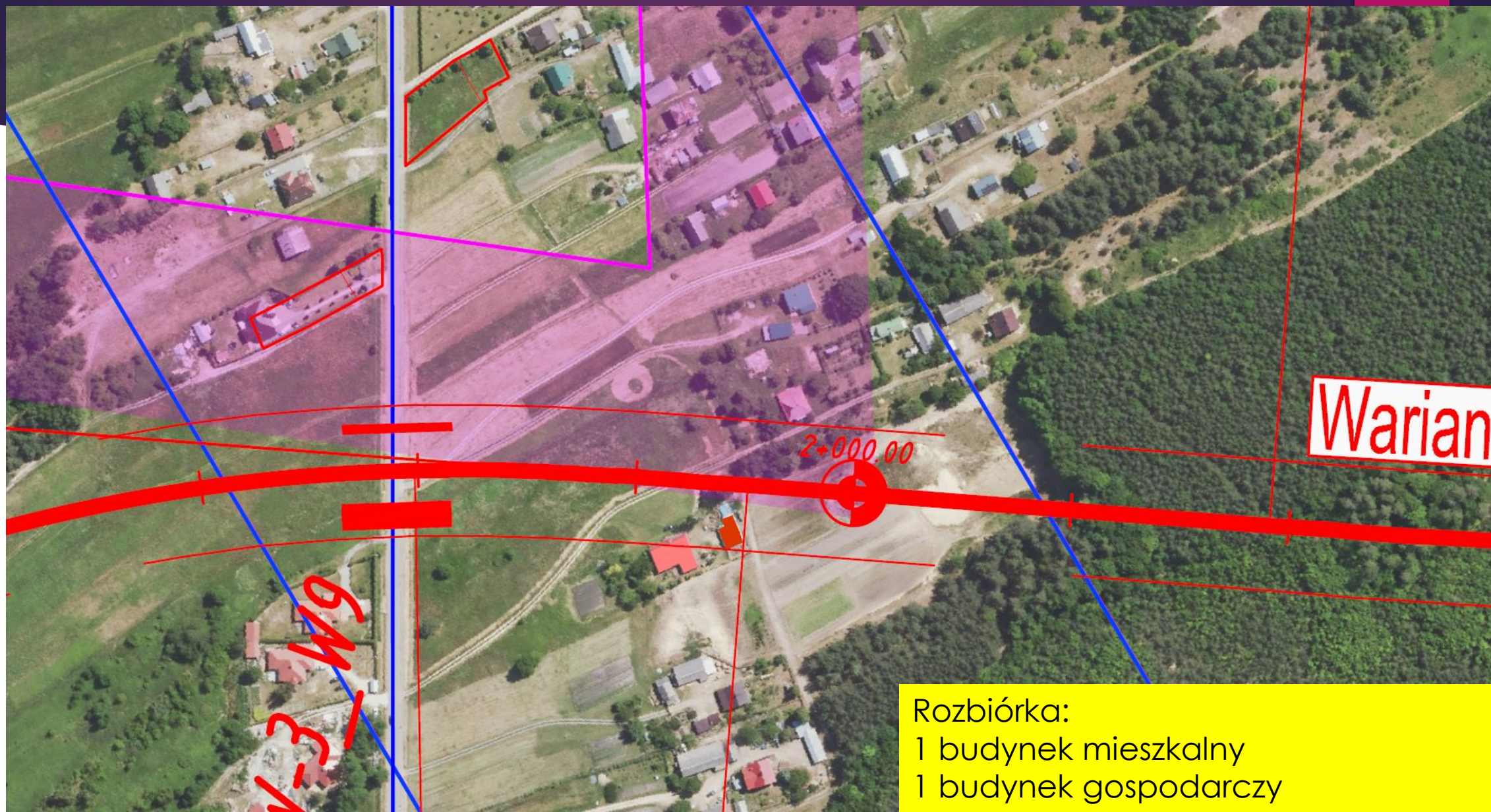
Wariant 9

62



Variant 9

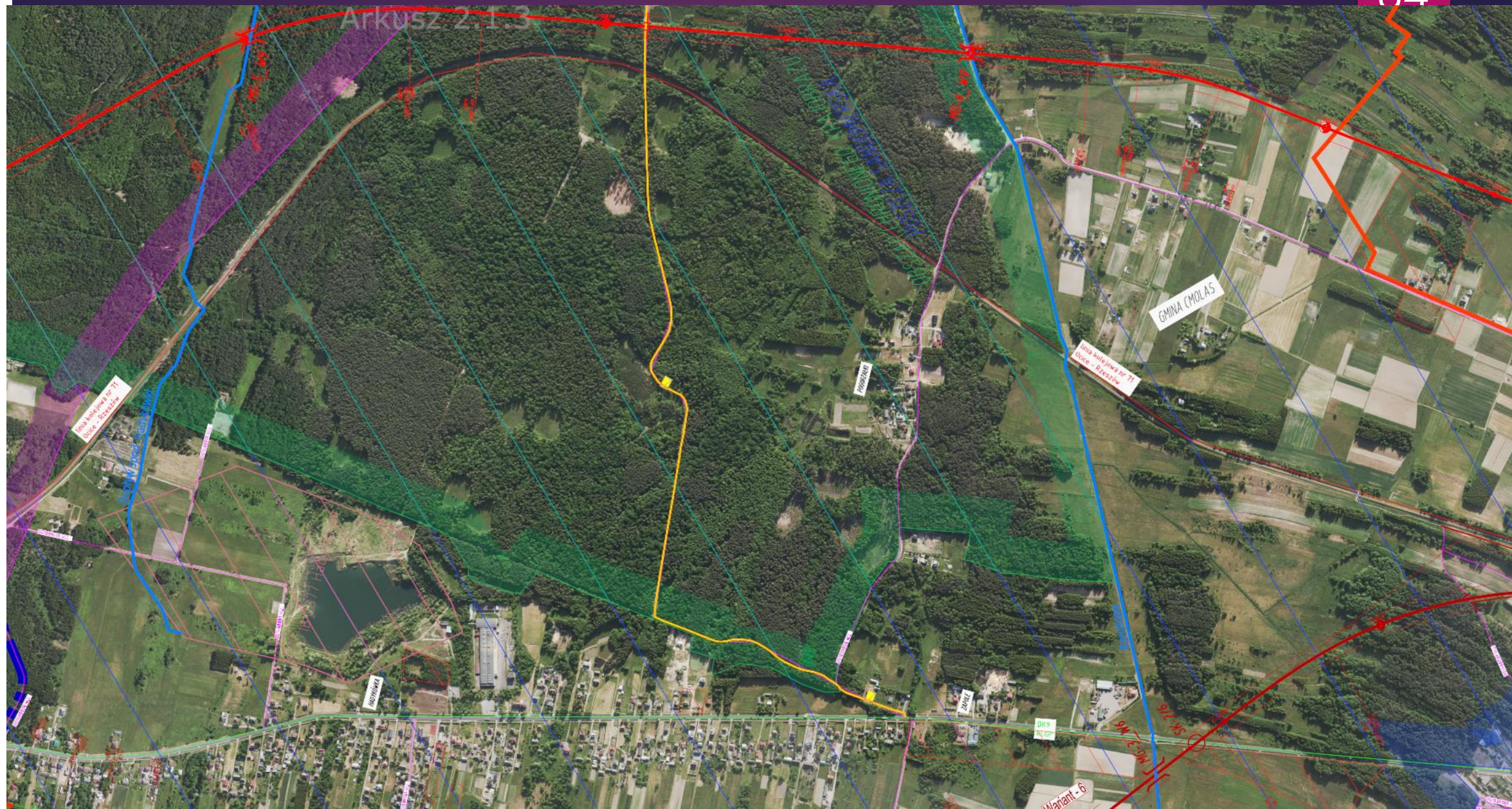
63



Rozbiórka:
1 budynek mieszkalny
1 budynek gospodarczy

Wariant 9

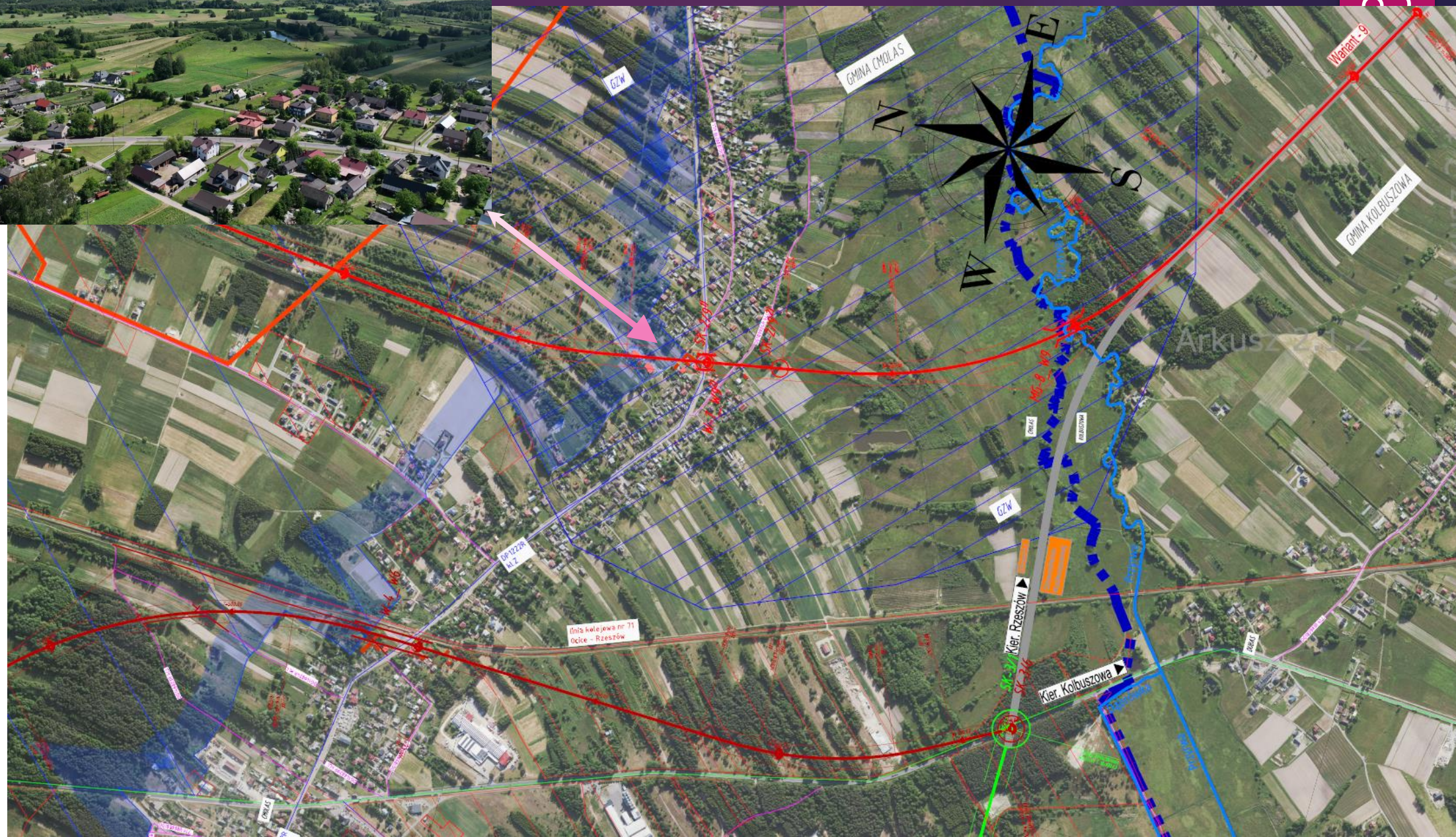
64





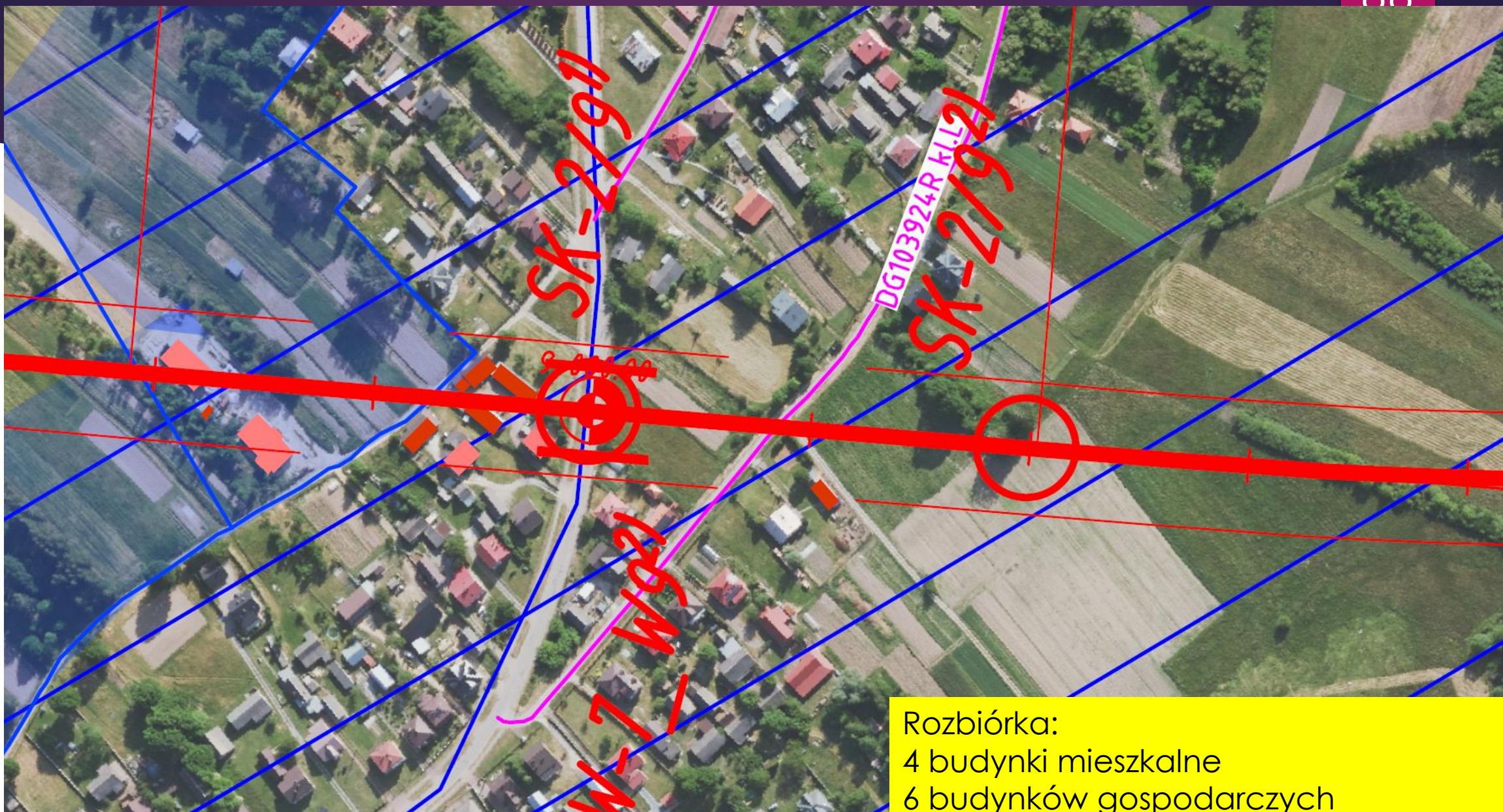
Wariant 9

65



Wariant 9

66



Rozbiórka:
4 budynki mieszkalne
6 budynków gospodarczych

PODSUMOWANIE

Wariant Kryterium	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4	Wariant 5	Wariant 6	Wariant 7	Wariant 8	Wariant 9
Długość odcinka [km]	10,9	9,6	9,6	11,9	12,2	9,6	12,8	12,2	11,2
Wyburzenia – mieszkalne	6	11	8	5	6	7	2	2	5
Wyburzenia – gospodarcze	14	16	17	15	17	12	6	6	8
Wyburzenia – inne	-	Wieża telekom.	-	1 w budowie Boisko gminne	Wieża telekom.	<u>Szrot</u>	2 budowy	<u>Szrot</u>	-
Kolizja z forami ochrony przyrody NATURA 2000	6,3	8	7,9	6	7,5	8	6,5	6	9
Kolizja z Obszarem Chronionego Krajobrazu	0,9	2,2	0	0	1,8	0	0	1,1	3



dziękuję za uwagę i
zapraszam do dyskusji