

Protokół ze spotkania informacyjnego przeprowadzonego w ramach Akcji Informacyjnej dla społeczeństwa w związku z planowaną budową nowego odcinka drogi krajowej nr 9 – odcinek: Widelka – A4 Rzeszów Zachód dla mieszkańców gminy Głogów Małopolski

| | | |
|---|---|----------------------|
| Tytuł Projektu: Wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STeŚ) oraz Materiałów do wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla zadania: „Budowa drogi łączącej obwodnicę Kolbuszowej w ciągu DK9 z autostradą A4 węzeł Rzeszów Zachód (odc. Widelka-A4 Rzeszów Zachód)” | Numer spotkania: | 1 |
| | Data: | 16.10.2025 r. |
| Miejsce i czas spotkania: Dom Ludowy Budy Głogowskie 527 godz. 17:00 | Skróty: BMG – Burmistrz Miasta i Gminy Głogów Małopolski NWD – Naczelnik Wydziału Dokumentacji KP – Kierownik Projektu GP – Główny Projektant KZŚ – Kierownik Zespołu Środowiskowego | |
| Prowadzący spotkanie: Tomasz Skoczylas – Burmistrz Miasta i Gminy Głogów Małopolski Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji, GDDKiA o/Rzeszów Grzegorz Socha – Główny Projektant, Biuro Promost Consulting | | |
| Uczestnicy spotkania: 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 video 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, przedstawiając jego cel. Poinformowała, że w wyniku prowadzonych prac planistycznych związanych z obwodnicą Kolbuszowej zaszła 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 (Dawid Ligoda) 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 podział sali na strefę publiczną objętą nagraniem oraz strefę prywatną nie objętą rejestracją video. Następnie przekazał głos BMG.
- III. Burmistrz Miasta i Gminy Głogów Małopolski kategorycznie sprzeciwił się realizacji wariantu 6, wskazując, że jego stanowisko odzwierciedla opinię mieszkańców gminy. Jednocześnie zaznaczył, że wybór wariantu preferowanego zostanie dokonany w drodze dialogu.
- IV. Główny Projektant (Grzegorz Socha – biuro Promost Consulting) powitał zebranych uczestników spotkania, a następnie w formie prezentacji multimedialnej przedstawił harmonogram przebiegu Akcji Informacyjnej, jej zakres i cel oraz sposób zgłaszania uwag, wniosków, postulatów i prośb. W dalszej kolejności zaprezentował harmonogram realizacji inwestycji oraz prac projektowych stanowiących etap przygotowawczy do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Wyjaśnił, na czym polegają poszczególne etapy prac projektowych, jaki jest ich zakres oraz jaka ścieżka formalna prowadzi do rozpoczęcia robót. Przedstawił również procedurę, zgodnie z którą 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 cele inwestycji oraz korzyści wynikające z budowy drogi dla kierowców i mieszkańców, po czym przedstawił zakres inwestycji oraz podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi. Po zaprezentowaniu informacji ogólnych dotyczących przygotowania i realizacji inwestycji GP omówił zaprojektowane wariantowe przebiegi drogi. Przedstawił sześć wariantów przebiegu trasy (oznaczonych od 1 do 6), informując, że różnią się one przebiegiem oraz długością, wynoszącą od ok. 12 do ok. 14 km. Po przedstawieniu i omówieniu wszystkich wariantów projektowanej drogi GP zakończył swoją prezentację oraz wspólnie z NWD otworzył panel dyskusyjny spotkania.

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

- **Zastępca BGM:** wypowiedział się na temat wariantu 6, że jest on najbardziej kolizyjny pod względem oddziaływania na zabudowę mieszkaniową. Zaznaczył, że droga ma przede wszystkim odciążyć centrum gminy, przez które dziennie przejeżdża ponad 30 tysięcy pojazdów oraz dodał, że celem inwestycji jest znacząca redukcja hałasu i ruchu w zwartej zabudowie. Zwrócił uwagę, że na terenie Bud Głogowskich planowane jest ujęcie wody i w ciągu dwóch lat najprawdopodobniej wejdzie w życie zakaz zabudowy w tym obszarze. Dodał, że mieszkańcy latami zmagali się z niechcianymi inwestycjami: magazynami energii, planowaną spalarnią odpadów. Jako mieszkańcy chcą chronić teren gminy, dlatego wariant jasnoniebieski – 6 nie powinien być brany pod uwagę, gdyż jest najbardziej kolizyjny z zabudową. Zwrócił się z prośbą do Inwestora, żeby wziął te wszystkie aspekty pod uwagę przy wyborze wariantu.

- **NWD:** poprosiła o składanie uwag także pisemnie. Dodała, że jest to inwestycja liniowa i zawsze wiąże się z kolizjami z terenami prywatnymi. Wspomniała, że 25 lat temu mieszkańcy sprzeciwiali się obwodnicy Głogowa, a obecnie trudno wyobrazić sobie funkcjonowanie gminy bez niej, dlatego trzeba wspólnie znaleźć najlepsze rozwiązanie.

- **Mieszkaniec, przedstawiciel organizacji społecznej:** wypowiedział się na temat wariantu 6, który biegnie przez tereny wypoczynkowe, rekreacyjne i przyrodniczo cenne. Dodał, że brakuje tam naturalnych barier hałasu. Obawia się zniszczenia walorów krajobrazowych i ograniczenia dostępu do lasu. Według mieszkańca warianty 4, 5 i 6 są najbardziej kolizyjne i w jego ocenie należy rozważyć przede wszystkim warianty od 1 do 3.

- **NWD:** poinformowała, że projektowana droga będzie drogą klasy GP, a nie drogą ekspresową. Wyjaśniła, że musi ona spełniać określone normy hałasu, które zostaną przeanalizowane w raporcie oddziaływania na środowisko. W przypadku przekroczeń przewidziano zastosowanie ekranów akustycznych. Wskazała również, że przy przecięciu działek przez drogi publiczne dostęp do nich musi zostać zapewniony, a w razie potrzeby powstaną dodatkowe jezdnie lub inne rozwiązania komunikacyjne.

- **Mieszkaniec:** wypowiedział się o przebiegu wariantu 6, wskazując, że trasa drogi przebiega przez świeżo ukończony dom, stanowiący dorobek jego życia. Dodał, że po drugiej stronie drogi znajduje się kolejny nowy budynek, który nie został ujęty na mapach. Zwrócił się z prośbą o wsparcie mieszkańców oraz wykluczenie wariantu niszczącego istniejącą zabudowę. Wypowiedział się również na temat odszkodowań za grunty rolne, które w jego ocenie są bardzo niskie. Wskazał, że wielu mieszkańców straci możliwość korzystania z działek oraz zostaną pozbawieni do nich dojazdu. Zaznaczył, że jego działka zostanie praktycznie przecięta na pół i utraci wartość użytkową.

- **NWD:** odpowiedziała, że celem jest minimalizowanie wyburzeń, lecz w niektórych przypadkach część działki może zostać zajęta pod inwestycję. W takich przypadkach wypłacane jest odszkodowanie ustalone przez wojewodę. Podkreśliła, że obecnie żaden budynek nie jest wskazany do wyburzenia, a spotkanie odbywa się na etapie zbierania wniosków, a nie wydawania decyzji.

- **KZŚ:** wyjaśnił, że celem spotkania jest wybór trzech różnych wariantów, dlatego zaproponowano przebiegi zarówno po stronie wschodniej i zachodniej. Dodał, że celem akcji informacyjnej jest otrzymanie informacji dotyczącej wariantów najbardziej korzystnych oraz najbardziej niekorzystnych z punktu widzenia mieszkańców.

- **Soltys:** stanowczo sprzeciwił się realizacji wariantu 6 przebiegającego przez miejscowość Budy Głogowskie.

- **Radny miejscowości Budy Głogowskie:** negatywnie odniósł się do przebiegu wariantu 6. Stwierdził, że wariant ten generuje największą liczbę kolizji z istniejącymi drogami oraz zabudową. Dopytał również projektanta o łączenie ze sobą wariantów od 1 do 3 w celu poszukiwania najlepszego rozwiązania.

- **GP:** odpowiedział, że w uzasadnionych przypadkach możliwa jest zmiana przebiegu trasy, pod warunkiem spełnienia wymaganych parametrów geometrycznych drogi. Dodał, że obecny etap polega na zbieraniu informacji od mieszkańców oraz urzędów.

- **NWD:** dodała, żeby wypełniać wnioski z propozycją połączenia proponowanych wariantów.

- **Radny miejscowości Budy Głogowskie:** zaapelował do mieszkańców o wspólne ustalenie wariantów oraz uzupełnienie wniosków.

- **Radny Rady Miejskiej miejscowości Budy Głogowskie:** wyraził sprzeciw wobec wyboru wariantów 4, 5 oraz 6. Zapytał o dojazdy do pól w przypadku przecięcia działek przez drogę.

- **NWD:** wyjaśniła, że kwestie dojazdów będą analizowane na późniejszym etapie prac projektowych, a dostęp do działek, które utraciły dostęp do drogi publicznej w wyniku budowy nowej drogi musi być zapewniony. Szczegółowo wyjaśniła, jak wygląda proces wykupu działek.

- **Mieszkancka Bud Głogowskich:** wyjaśniła, że mieszka blisko torów kolejowych, a wybudowanie nowej drogi spowodowałoby spadek wartości działek oraz powstanie dodatkowego hałasu, utrudniającego mieszkańcom spokojne życie. Dopytała, ile budynków w wariantcie 6 zostałyby wyburzonych.
- **GP:** odpowiedział, że wyburzenia planowane są tylko w miejscowości Widelka na początku włączenia, a na dalszej części przebiegu nie planuje się wyburzeń.
- **Mieszkancka Bud Głogowskich:** kategorycznie sprzeciwiła się realizacji wariantu 6 i prosiła o uwzględnienie nie tylko przepisów prawnych, lecz także opinii mieszkańców.

- **Mieszkaniec:** zgłosił sprzeciw wobec realizacji wariantu nr 6, wskazując, że projektowany przebieg drogi znajdowałby się w bardzo bliskiej odległości od jego nieruchomości, co mogłoby skutkować pogorszeniem warunków życia, w szczególności ze względu na zwiększony poziom hałasu. Dopytał o połączenie drogi gminnej 108409R na Rękawek z DK9.
- **GP:** wyjaśnił, że projektowana droga klasy GP może łączyć się z drogami powiatowymi i gminnymi, przy czym jest to zależne od klasy drogi. Dla drogi gminnej 108409R, klasy D, połączenie możliwe jest jedynie w trudnych warunkach i wyłącznie ze skretem w prawo. W tym przypadku Projektant nie przewiduje takiego rozwiązania. Dodał również, że ciągłość istniejącej drogi gminnej zostanie zachowana poprzez zastosowanie wiaduktu. W pozostałych przypadkach istniejące drogi gminne będą miały zapewnioną ciągłość dzięki zastosowaniu wiaduktu lub przejazdu albo zostaną skomunikowane z innymi drogami poprzez dodatkowe jezdnie.

- **NWD:** poinformowała, że nie zawsze możliwe jest wykonanie wiaduktu przy każdej drodze gminnej, zwłaszcza gdy drogi te są położone blisko siebie, ze względu na ograniczenia kosztowe. Wskazała możliwość połączenia dróg gminnych za pomocą jezdni dodatkowej, co pozwala zachować ich funkcjonalność.
- **Mieszkaniec:** dopytał, który wariant jest najbardziej preferowany przez GDDKiA.
- **NWD:** odpowiedziała, że wszystkie warianty traktowane są równorzędnie. Decyzja będzie oparta na analizie kryteriów społecznych, środowiskowych, technicznych, ruchowych i kosztowych. Ostateczną decyzję w zakresie wariantu realizacyjnego podejmie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w planowanej do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- **KZŚ:** Dodał, że w procesie analizy uwzględniane są opinie mieszkańców oraz stanowisko samorządu, jednak kluczowe znaczenie mają uwarunkowania środowiskowe, techniczne i kolizyjne. Warianty muszą przejść pełną analizę, a opinie mieszkańców będą jej częścią.

- **Mieszkaniec:** wypowiedział się o wariantcie 6, który przebiega przez jedyne dostępne w sołectwie tereny przeznaczone pod zabudowę, dla których wydano już kilkadziesiąt decyzji o warunkach zabudowy. Dodał, że może to spowodować duże konflikty i ryzyko w przyszłości.

- **Mieszkaniec:** zapytał, czy istnieje możliwość usunięcia proponowanego przebiegu wariantu, tak aby nie był on dalej procedowany.
- **KZŚ:** poinformował, że wariant 6 nie może zostać wykluczony wyłącznie na podstawie sprzeciwu społecznego. Wyjaśnił, że w procesie przygotowania inwestycji drogowej konieczne jest przeanalizowanie wielu aspektów. Dodał, że procedura ta jest skomplikowana ze względu na wymagane parametry, dlatego poprosił mieszkańców, by w sposób konstruktywny wypracowali wspólnie najkorzystniejszy wariant.
- **NWD:** dodała, że w kolejnym etapie zostaną dopracowane minimum trzy warianty. Dopiero po studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym zostanie wskazany jeden wariant do wniosku o decyzję środowiskową.
- **Mieszkaniec:** dopytał, czy trzy warianty wybrane spośród sześciu muszą się od siebie różnić oraz czy na kolejnym etapie wariant 6 może zostać odrzucony.
- **KZŚ:** odpowiedział, że warianty muszą się od siebie różnić, jednak niektóre przebiegi muszą zostać zachowane, ponieważ umożliwiają ominięcie obszarów chronionych Natura 2000. Wskazał, że dla tego obszaru Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uchwalił plan zadań ochronnych, w którym wyznaczono tereny szczególnie cenne ze względu na występujące tam gatunki ptaków. Podkreślił, że wykonawca inwestycji ma obowiązek ominąć te obszary oraz wykazać brak znaczącego oddziaływania na środowisko. Dodał, że jest to kolejny argument przemawiający za tym, aby warianty nie przebiegały jednym korytarzem, gdyż po przeprowadzeniu inwentaryzacji przyrodniczej może się okazać, że na analizowanym terenie występują obszary cenne przyrodniczo, na których realizacja inwestycji nie będzie możliwa. W związku z tym konieczne jest zachowanie możliwości wyboru pomiędzy różnymi wariantami.

- **Mieszkaniec:** zwrócił uwagę na dużą liczbę składanych do gminy wniosków o wydanie decyzji o warunkach zabudowy.
- **NWD:** odpowiedziała, że jest tego świadoma, jednak status działki nie przesądza o możliwości jej wywłaszczenia pod realizację drogi.

- **KZŚ:** dodał, że wartość gruntu, zarówno z wydaną decyzją o warunkach zabudowy, jak i bez niej, pozostaje taka sama do momentu realizacji zabudowy. Podkreślił, że wyceny dokonuje rzeczoznawca majątkowy.
- **Mieszkaniec:** zapytał kto jest odpowiedzialny wyznaczanie budynków do wyburzenia.
- **GP:** odpowiedział, że obiekty przeznaczone do rozbiórki zostały wskazane przez biuro projektowe – firmę Promost Consulting. Dodał również, że nie jest to ostateczna wersja przebiegu trasy.
- **NWD:** dodała, że w wyniku dalszego uszczegółowienia projektu mogą zostać wskazane inne budynki przeznaczone do wyburzenia. Poinformowała również, że mieszkańcy zostaną o tym poinformowani podczas kolejnej akcji informacyjnej.

- **Mieszkaniec:** zapytał o nieaktualne mapy wykorzystane w prezentacji.
- **KZŚ:** odpowiedział, że wszystkie aktualne mapy i dane znajdują się w bazie danych, natomiast mapa przedstawiona w prezentacji służy wyłącznie celom ilustracyjnym i nie stanowi podstawy do projektowania inwestycji.

- **Mieszkaniec:** przyznał, że nadal nie wie, czy jego dom będzie przeznaczony do rozbiórki.
- **KZŚ:** odpowiedział, że możliwe są różne rozwiązania – w jednym wariantcie dom pozostanie, w innym może zostać wyburzony. Dodał, że szczegółowe informacje będą dostępne za rok, po wybraniu i uszczegółowieniu trzech wariantów.

- **Mieszkaniec:** wyraził niezadowolenie i sprzeciw wobec realizacji wariantu 6. Wskazał, że wariant ten przecina unikatowy obszar przyrodniczy, całkowicie narusza spokój mieszkańców, a ponadto jest najdłuższy i tym samym najdroższy. Stanowczo sprzeciwił się realizacji wariantu 6 (jasnoniebieskiego).
- **NWD:** podziękowała za głos i poprosiła o składanie wniosków dotyczących przebiegu nowej drogi.

- **Mieszkaniec:** zapytał w jaki sposób zostanie zapewniony dojazd do drogi gminnej, gdy podczas budowy zostanie ona całkowicie odcięta.
- **NWD:** odpowiedziała, że w trakcie realizacji robót wykonawca zapewnia dojazd objazdem.
- **Mieszkaniec:** zapytał co w sytuacji, gdy jeden ze współwłaścicieli działki nie żyje, a w urzędzie gminy nie zostawił adresu do korespondencji.
- **NWD:** zwróciła uwagę, że kwestia wyprowadzenia własności jest istotna przy wydawaniu decyzji ZRID. W przypadku, gdy jeden z właścicieli nie żyje, odszkodowanie jest wstrzymywane i wypłacane, gdy pojawi się spadkobierca.

- **Mieszkaniec:** zapytał, dlaczego projektant poprowadził warianty przez działki prywatne, skoro 50 metrów dalej znajduje się las państwowy, należący do Skarbu Państwa.
- **GP:** odpowiedział, że trasowanie wynika z potrzeby minimalizowania kolizji z istniejącą zabudową, maksymalnego oddalenia trasy od zabudowy, spełnienia wymogów geometrycznych wynikających z klasy drogi GP, uwzględnienia ukształtowania terenu, przebiegu linii wysokiego napięcia oraz połączenia z istniejącymi drogami. Wskazał, że czynników wpływających na przebieg trasy jest wiele, a przedstawione warianty są wstępne i nie są ostateczne.
- **Mieszkaniec:** wskazał na mapie, gdzie w jego opinii trasa mogłaby zostać poprowadzona po terenach leśnych.
- **KZŚ:** odpowiedział, wskazał na mapie tereny objęte rezerwatem i wyjaśnił, że w tych obszarach poprowadzenie trasy jest niemożliwe. Poprosił mieszkańca o przesłanie wniosku z propozycją zmiany przebiegu trasy.
- **NWD:** dodała, że w proponowanym przez mieszkańca obszarze wystąpiłaby kolizja z linią wysokiego napięcia, dlatego trasa nie może tamtędy przebiegać.
- **Mieszkaniec:** dopytał, kto ostatecznie wybiera wariant trasy.
- **KZŚ:** odpowiedział, że wskazanie wariantu proponowanego do wniosku o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach następuje na posiedzeniu ZOPI przy Dyrektora Oddziału w Rzeszowie. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu przewidzianego do realizacji podejmuje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w wydanej decyzji DŚU.
- **Mieszkaniec:** dopytywał o szczegółowe koszty inwestycji.
- **NWD:** wyjaśniła, że na obecnym etapie nie jest możliwe określenie szczegółowych kosztów, ponieważ spotkanie dotyczy jedynie dyskusji nad przebiegami, a dokładniejsze informacje będą dostępne na dalszych etapach prac projektowych.
- **KZŚ:** poprosił mieszkańca o opinię dotyczącą wariantu i przypomniał, że celem spotkania nie jest wybór ostatecznego wariantu.
- **Mieszkaniec:** odpowiedział, że nie zgadza się, aby miejscowość została przecięta na pół. Podkreślił, że istotne są dla niego piękne tereny, las, zwierzęta, los mieszkańców i ich domów.

- **KZŚ:** wyjaśnił, że podobnie jak w przypadku autostrady działki zostały podzielone i powstały drogi serwisowe. Ponowił prośbę dotyczącą wydania przez mieszkańców pisemnej opinii dotyczącej przebiegu trasy.

- **Radny miejscowości Budy Głogowskie:** ponownie zwrócił się do mieszkańców z prośbą o wspólne ustalenie preferowanych wariantów oraz uzupełnienie wniosków. Zapytał, gdzie należy je przesyłać.

- **NWD:** odpowiedziała, że wnioski należy wysłać na adres biura projektowego.

- **Mieszkaniec:** zapytał, czy mieszkańcy Bud Głogowskich będą mogli korzystać z wariantu błękitnego oraz w przypadku takiej możliwości, w jakich miejscach przewidziano wjazdy na trasę. Dopytał również, czy wjazdy planowane są wyłącznie w Widelce i Świlczy.

- **GP:** odpowiedział, że na obecnym etapie na trasie nie przewiduje się skrzyżowań.

- **Mieszkaniec:** stwierdził, że wariant 6 nie wnosi wartości dodanej w zakresie skomunikowania gruntów, przez które przebiega. Zauważył, że w wariantach od 1 do 5 przewidziano skrzyżowanie z drogą powiatową, co stanowi wartość dodaną. Wskazał, że warianty od 1 do 5 poprawiają jakość komunikacji terenów przyległych, natomiast wariant 6, w jego ocenie, nie przynosi pozytywnych efektów dla społeczności lokalnej.

- **GP:** wyjaśnił, że skrzyżowanie w wariantcie błękitnym nie zostało zaproponowane, ponieważ drogi lokalne nie są przystosowane do ruchu, który może się tam pojawić.

- **NWD:** dodała, że ze wstępnych analiz projektanta nie wynikała potrzeba projektowania skrzyżowania w wariantcie 6, jednak kwestia ta zostanie ponownie przeanalizowana.

- **Mieszkaniec:** zwrócił się z zapytaniem, ile wynosi wysokość odszkodowań, bo w przypadku wyboru 3 lub 4 wariantu jego działka zostałaby przecięta na pół.

- **NWD:** odpowiedziała, że odszkodowanie wypłacane jest w wysokości ustalonej przez Wojewodę Podkarpackiego na podstawie wyceny sporządzonej przez rzeczoznawcę majątkowego i według stanu na dzień wydania decyzji ZRID.

- **Mieszkaniec:** zaproponował rozważenie wariantu 2 przebiegającego przez tereny leśne, argumentując, że w takim przypadku Inwestor nie musiałby wykupywać działek prywatnych.

- **NWD:** odpowiedziała, że realizacja wariantu przebiegającego przez las wiąże się z koniecznością wykonania większej liczby urządzeń ochrony środowiska, co generuje dodatkowe koszty. Jednocześnie ponownie zachęciła do wypełniania ankiet oraz wyrażania opinii dotyczących wariantów.

- **Mieszkaniec:** wyraził niezadowolenie dotyczące proponowanego wariantu 6.

- **KZŚ:** wyjaśnił, że realizacja tego typu inwestycji bez ingerencji w tereny prywatne jest bardzo trudna. Wskazał, że nawet w przypadku poprowadzenia trasy przez obszary leśne jej początek i koniec ingerują w tereny prywatne. Podkreślił, że celem jest wybór wariantu powodującego najmniejsze możliwe oddziaływania, przy jednoczesnej świadomości, że oddziaływania te będą występować. Dodał, że wszelkie uszczegółowienia powstaną za rok dla trzech wybranych wariantów.

- **Mieszkaniec:** zapytał, czy inwestor rozważał ogłoszenie przetargu na opracowanie kolejnych, potencjalnie lepszych wariantów przez inne biuro projektowe oraz czy dokonano już płatności za warianty zaproponowane przez obecne biuro projektowe.

- **KZŚ:** odpowiedział, że płatność jest dokonywana po zakończeniu realizacji. Dodał również, że w strukturach GDDKiA pracują specjaliści uczestniczący w weryfikacji projektowanych wariantów.

- **NWD:** dodała, że wykonawca został wybrany w trybie przetargu, a zadanie projektowe było szczególnie trudne ze względu na rozproszoną zabudowę oraz ograniczone możliwości wyznaczenia korytarza trasy nieingerującego w zabudowę.

- **Mieszkaniec:** stwierdził, że wariant 6 jest preferowany przez Inwestora pomimo sprzeciwu mieszkańców.

- **NWD:** odpowiedziała, że żaden z wariantów nie jest faworyzowany, a spotkanie ma na celu zebranie opinii, które pomogą w wyborze wariantu najbardziej korzystnego. Wyjaśniła, że przy wyborze wariantu brane są pod uwagę uwarunkowania społeczne, środowiskowe, ekonomiczne, techniczne oraz ruchowe.

- **KZŚ:** dodał, że obowiązują przepisy chroniące zarówno ludzi, jak i zwierzęta, które muszą być uwzględnione przy podejmowaniu ostatecznej decyzji.

- **Zastępca BGM:** zaapelował do mieszkańców o zachowanie spokoju. Dodał, że im więcej domów znajdzie się w pobliżu projektowanej drogi, tym dany wariant będzie mniej opłacalny.

- **Radny:** zapewnił mieszkańców, że jako Radni są przeciwni budowie wariantu 6 i na najbliższej sesji Rady Miejskiej zwróci się do Przewodniczącej z wnioskiem o podjęcie stanowiska w formie uchwały, sprzeciwiającej się lokalizacji

trasy, która w tak znaczącym stopniu szkodzi mieszkańcom. Zapewnił, że będą podejmować wszelkie działania, aby wybrany został wariant 1, 2 lub 3.

- **Przewodnicząca Rady Miejskiej w miejscowości Głogów Małopolski:** podziękowała za zorganizowane spotkanie. Zwróciła się z prośbą, aby przy ostatecznym wyborze wariantu czynnik ludzki został wzięty pod uwagę i miał decydujące znaczenie. Dopytała, kiedy zostaną wybrane trzy warianty.

- **NWD:** odpowiedziała, że w pierwszym kwartale 2026 roku zostaną wskazane trzy warianty.

- **Przewodnicząca Rady Miejskiej w miejscowości Głogów Małopolski:** dopytała kto będzie decydował, które trzy warianty będą wybrane i poddawane dalszej analizie.

- **NWD:** odpowiedziała, że decyzję podejmie GDDKiA na podstawie analizy wielokryterialnej przygotowanej przez projektanta.

- **Przewodnicząca Rady Miejskiej w miejscowości Głogów Małopolski:** dopytała, w jakim stopniu zgłoszone wnioski będą brane pod uwagę przy wyborze trzech wariantów.

- **NWD:** odpowiedziała, że decyzja zostanie podjęta w oparciu o analizę wielokryterialną, a czynnik społeczny jest jednym z pięciu kryteriów branych pod uwagę. Każde z kryteriów jest traktowane w możliwie równym stopniu.

- **Przewodnicząca Rady Miejskiej w miejscowości Głogów Małopolski:** wyraziła zaniepokojenie możliwością wyboru wariantu 6 do dalszej analizy. Zapytała, jakie działania mieszkańcy mogą jeszcze podjąć, poza składaniem zgłoszeń.

- **NWD:** odpowiedziała, żeby składać wnioski, pisma lub uchwały.

- **Mieszkaniec:** stwierdził, że warianty 1, 2 oraz 3 są najmniej szkodliwe społecznie.

- **KZŚ:** wyjaśnił, że Inwestor nie preferuje żadnego z wariantów, a spotkanie ma na celu zebranie od mieszkańców informacji zwrotnej dotyczącej wyboru wariantu. Dodał, że warianty muszą być zróżnicowane.

- **NWD:** ponownie poprosiła o składanie wniosków oraz podziękowała przybyłym za udział w spotkaniu.

Podsumowanie spotkania:

W trakcie spotkania, które trwało około 3 godzin, organizatorzy zaprezentowali pełen zakres informacji dotyczących planowanych wariantów przebiegu drogi oraz szczegółowo przedstawili przebieg procesu inwestycyjnego. Zaprezentowane warianty wywołały ożywioną dyskusję oraz kontrowersje, w szczególności w odniesieniu do wariantu 6, który spotkał się z największą krytyką. Najmniej zastrzeżeń zgłoszono wobec wariantów 1, 2 oraz 3.

Protokołował:

Grzegorz Socha – Główny Projektant

1. Prezentacja multimedialna przedstawiona na spotkaniu.