

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 Świlcza

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:	15.10.2025 r.
Miejsce i czas spotkania: Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Bratkowicach, Bratkowice 150, godz. 16:00	Skróty: NWD – Naczelnik Wydziału Dokumentacji KP – Kierownik Projektu GP – Główny Projektant KZŚ – Kierownik Zespołu Środowiskowego	
Prowadzący spotkanie: 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 GP.
- III. 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.

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 wypowiadali swoje opinie:

- **Mieszkaniec:** poinformował, że jest właścicielem plantacji borówki amerykańskiej. Zaznaczył, że w niemal wszystkich analizowanych wariantach przebiegu drogi planowana trasa ingeruje w prowadzoną przez niego uprawę, natomiast jedynie w wariantcie nr 6 plantacja nie zostałaby zniszczona w całości. Wskazał, że realizacja inwestycji spowoduje likwidację ujęcia wody oraz całej infrastruktury plantacji, a także utratę miejsc pracy. Podkreślił, iż przeniesienie uprawy jest niemożliwe z uwagi na bardzo wysokie koszty. Mieszkaniec zapytał, czy jako dzierżawca gruntu będzie stroną postępowania administracyjnego oraz jaki będzie termin opuszczenia terenu w przypadku uzgodnienia przebiegu trasy.

- **KZŚ:** wyjaśnił, że przejęcie gruntów następuje na podstawie decyzji Wojewody wydanej po uzyskaniu decyzji ZRID, która skutkuje wywłaszczeniem gruntu na rzecz Skarbu Państwa. Termin opuszczenia gruntu uzależniony jest od momentu wyboru Wykonawcy oraz wejścia na plac budowy. Najkrótszy możliwy termin opuszczenia działki wynosi 30 dni od dnia wydania decyzji ZRID zezwalającej na realizację inwestycji. W kwestii uznania dzierżawcy za stronę postępowania administracyjnego decyzję podejmuje właściwy Organ.

- **NWD:** dodała, że realizacja inwestycji drogowej bez ingerencji w istniejące zagospodarowanie terenu jest bardzo trudna. Z uwagi na konieczność powiązania projektowanej drogi z północnym węzłem autostrady A4 brak jest realnych możliwości poprowadzenia trasy w inny sposób.

- **Mieszkaniec:** poinformował, że trasa w wariantcie 6 koliduje z jego polem, co spowoduje znaczne utrudnienia w dojeździe do działki. Wskazał również, że w wariantcie 3 mieszkaniec całkowicie traci działkę, w związku z czym zapytał, czy w takiej sytuacji możliwe jest otrzymanie gruntu zamiennego.

- **NWD:** wyjaśniła, że za przejęte grunty wypłacane są odszkodowania, których wysokość ustalana jest przez Wojewodę Podkarpackiego na podstawie analizy wykonanej przez rzeczoznawcę majątkowego. Dodała, że działania polegające na wykupie i zamianie gruntów nie są praktykowane, gdyż mogłoby to rodzić wątpliwości, czy grunt zamienny będzie miał taką samą wartość jak ten przejmowany. Wskazała ponadto, że kwestie dojazdu do działek będą analizowane na dalszym etapie opracowywania dokumentacji projektowej. W przypadku znaczącego wydłużenia dojazdu istnieje możliwość zaprojektowania dodatkowego obiektu inżynierskiego, który ułatwi dostęp do działek.

- **Mieszkaniec:** zapytał, kiedy zostanie ogłoszony wybór ostatecznego wariantu przebiegu trasy.

- **NWD:** wyjaśniła, że na obecnym etapie prac projektowych zostaną wybrane trzy warianty do kolejnego etapu, który będzie trwał około roku. Rozwiązania projektowe zostaną uszczegółowione oraz zostanie przeprowadzona roczna inwentaryzacja przyrodnicza. Po zakończeniu tych prac wskazane zostaną warianty do złożenia wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, co planowane jest na 2027 rok. Ostatecznie o wyborze wariantu trasy zadecyduje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w wydanej decyzji środowiskowej.

- **Mieszkaniec:** Wskazał, że warianty od 1 do 5 są nie do przyjęcia, ponieważ ich przebieg prowadzi bezpośrednio w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, co zakłóci spokój oraz codzienne życie mieszkańców. Mieszkaniec wniósł o wybór wariantu 6.

- **NWD:** wyjaśniła, że droga klasy GP ma określone parametry, które muszą zostać spełnione i pewne warunki ruchu muszą zostać zapewnione, dlatego przebiegi zostały zaproponowane w taki sposób. Podstawowym uwarunkowaniem jest miejsce połączenia planowanej drogi na jej początku z końcem obwodnicy Kolbuszowej oraz na jej końcu z węzłem autostradowym A4 Rzeszów Zachód.

- **Mieszkaniec:** Dodał, że zabudowa mieszkaniowa nie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego łącznika, lecz przy drodze powiatowej.

- **NWD:** Ponownie podkreśliła, że zaproponowane warianty przebiegu trasy są uzależnione od klasy drogi, natomiast zgłaszane przez mieszkańców opinie dotyczące planowanej inwestycji umożliwiają Projektantowi uwzględnienie przedstawionych sugestii na dalszych etapach prac projektowych.

- **Mieszkaniec:** zapytał, jakie są szanse na wybór lub odrzucenie wariantu 6 oraz dlaczego nie jest on jedynym zaproponowanym wariantem, skoro jest najkorzystniejszy dla środowiska.

- **KZŚ:** odpowiedział, że zajmuje się oceną wariantów pod kątem oddziaływania na środowisko oraz będzie podpisywał dokumentację przekazywaną do RDOŚ, który wyda decyzję. Wyjaśnił, że wariantowanie jest konieczne, aby inwestycja spełniała standardy Unii Europejskiej oraz polskiego prawa, które wymagają przedstawienia co najmniej trzech wariantów poddanych analizie, po której zostanie wybrany wariant najkorzystniejszy.

- **Mieszkaniec:** zapytał, gdzie można składać wnioski.

- **GP:** odpowiedział, że na stronie internetowej urzędu gminy dostępne są formularze wniosków, które można składać w terminie do 14 dni od dnia spotkania, przesyłając je pocztą tradycyjną na adres biura projektowego, pocztą elektroniczną na adres biuro@promost.pl lub wypełniając je osobiście podczas spotkania.

- **Mieszkaniec:** zapytał, jaki wpływ na podjęcie decyzji dotyczącej wyboru wariantu mają wypełnione formularze oraz jakimi kryteriami kieruje się przy wyborze wariantów.

- **NWD:** odpowiedziała, że pod uwagę brane są aspekty związane z ruchem, środowiskiem, finansami oraz aspekty społeczne i techniczne. Wybór wariantu opiera się na szeregu analiz i uwarunkowań, z których kwestia społeczna stanowi jedno z istotnych kryteriów.

- **Mieszkaniec:** zapytał, do kiedy zostaną wybrane trzy warianty, a następnie jeden z nich.

- **NWD:** odpowiedziała, że w pierwszym kwartale 2026 roku zostaną zaproponowane co najmniej trzy warianty. Następnie projektant przystąpi do kolejnego etapu STEŚ, który potrwa około roku, po czym zostanie wskazany wariant do decyzji środowiskowej. Szacowana data wydania decyzji to połowa 2027 roku. W ramach tego etapu zostanie zorganizowana kolejna akcja informacyjna, podczas której zostaną przedstawione szczegóły dotyczące wybranych trzech wariantów.

- **Mieszkaniec:** zapytał, czy kolizje mają istotny wpływ na wybór wariantu oraz na koszty inwestycji.

- **NWD:** odpowiedziała, że długość wariantu oraz kolizje są brane pod uwagę podczas wyboru wariantu. Wyjaśniła, że projektant starał się rozwiązać problem kolizji z liniami energetycznymi, prowadząc trasę w sposób umożliwiający podniesienie słupów, zamiast tworzenia nowego korytarza dla linii najwyższego napięcia. Taka zmiana wiązałaby się z dodatkowymi zajęciami terenu i ograniczeniami dla właścicieli działek.

- **Mieszkaniec:** wskazał na niekorzystne usytuowanie swojej działki, która od strony wschodniej graniczy z autostradą, natomiast z drugiej strony objęta jest planowaną inwestycją. W jego ocenie najkorzystniejszym rozwiązaniem jest wariant 6.

- **KZŚ:** zwrócił się do mieszkańca z prośbą o złożenie pisemnego wniosku zawierającego opinię dotyczącą wariantu 6. Poinformował, że warianty przebiegające bardziej na zachód wiążą się z większą ingerencją w tereny leśne, co skutkuje koniecznością realizacji większej liczby przejść dla zwierząt, a tym samym generuje dodatkowe koszty. Wariant 6 w większym stopniu przebiega przez tereny otwarte. Pozostałe warianty są bardziej skumulowane przestrzennie, co wynika z występowania rezerwatów przyrody, na obszarze których nie jest możliwe planowanie tego rodzaju inwestycji.

- **Mieszkaniec:** stwierdził, że wykonanie przejść dla zwierząt jest rozwiązaniem tańszym niż wypłata odszkodowań właścicielom nieruchomości, w tym domów, gruntów rolnych oraz działek, w szczególności tych budowlanych.

- **NWD:** odpowiedziała, że mamy do czynienia z inwestycją liniową, której nie da się przeprowadzić całkowicie bezkolizyjnie. Projektant uwzględnił konieczność ograniczenia kolizji trasy z istniejącą zabudową do możliwie najmniejszego stopnia. Dodała również, że trudno jest ominąć wszystkie formy zagospodarowania terenu, np. plantacje, przy jednoczesnym uwzględnieniu wszystkich uwarunkowań środowiskowych, takich jak omijanie rezerwatów czy ograniczenie ingerencji w obszary Natura 2000. W przypadku nieuwzględnienia czynników środowiskowych na etapie projektowania drogi planowana inwestycja mogłaby nie uzyskać decyzji środowiskowej, a tym samym nie dojść do realizacji.

- **Mieszkaniec:** zapytał, czy spośród trzech wybranych wariantów wariant najkorzystniejszy środowiskowo jest wybierany obligatoryjnie.

- **KZŚ:** odpowiedział, że wariantem idealnym jest sytuacja, w której wariant rekomendowany przez inwestora jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym środowiskowo. W takim przypadku Regionalny Dyrektor ma ułatwione zadanie decyzyjne, ponieważ wskazany zostaje wariant najbardziej optymalny. Podkreślił, że środowisko to nie tylko rośliny, zwierzęta czy obszary rolne, ale również ludzie, w tym kwestie społeczne oraz oddziaływanie akustyczne.

- **Mieszkaniec:** dopytał, czy KZŚ rekomenduje wariant najkorzystniejszy środowiskowo, a inwestor najkorzystniejszy finansowo.

- **KZŚ:** potwierdził, że rekomenduje wariant najkorzystniejszy środowiskowo, zaznaczając jednocześnie, że nie posiada kompetencji do zobowiązania inwestora do zmiany wariantu inwestorskiego. Zaznaczył, że z reguły inwestor wybiera wariant, który umożliwia łatwiejsze uzyskanie decyzji środowiskowej.

- **NWD:** dodała, że podczas analiz wyboru wariantu brane są pod uwagę aspekty społeczne, ruchowe, środowiskowe, techniczne oraz ekonomiczne. W raporcie oddziaływania na środowisko KZŚ analizuje wyłącznie aspekty środowiskowe, w związku z czym decyzja inwestora może różnić się od rekomendacji KZŚ.

- **Właściciel plantacji borówki amerykańskiej:** dodał, że działki przecięte drogą tracą na wartości. Jedynie w wariantie 6 jego plantacja nie zostanie całkowicie zniszczona.

- **NWD:** odpowiedziała, że w miejscowości Stobierna, gdzie wiele lat temu realizowano budowę drogi ekspresowej, mieszkańcy obawiali się spadku wartości gruntów. Tymczasem wzdłuż tej drogi powstało osiedle domów jednorodzinnych, dzięki czemu teren zyskał nowe funkcje.

- **KZŚ:** poinformował, że na etapie projektowania należy przeanalizować wiele aspektów. W przypadku, gdyby droga przebiegała w głębokim wykopie i przecinała poziom wód gruntowych, prawo polskie zabrania, aby zmiany hydrologiczne wykraczały poza teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Przykładowo, jeżeli GDDKiA wykupi pas terenu o szerokości 50 m pod drogę oraz elementy jej infrastruktury, wszelkie zmiany poziomu wód nie mogą wykraczać poza ten obszar. Dlatego projektuje się systemy odwodnienia zarówno dla wód opadowych z jezdni, jak i w celu stabilizacji poziomu wód gruntowych.

- **Mieszkaniec:** dodał, że na trasie przewidzianej w wariantcie niebieskim droga przebiega przez tereny pożyrowe oraz obszary chronione, a nasyp mógłby zmienić kierunek spływu wód lub doprowadzić do podtopień.

- **KZŚ:** odpowiedział, że na kolejnym etapie nastąpi uszczegółowienie rozwiązań projektowych, obejmujące rozpatrzenie tego typu sytuacji.

- **Mieszkaniec:** dopytał, czy w trakcie budowy nie dojdzie do zniszczenia dróg lokalnych, tak jak miało to miejsce podczas budowy autostrady A4.

- **NWD:** odpowiedziała, że zgodnie z obecnie obowiązującymi zasadami wykonawca ma obowiązek uzgodnić z zarządcami dróg trasy przejazdu ciężkiego sprzętu oraz ponosi odpowiedzialność za stan dróg.

- **Mieszkaniec:** dodał, że przez wiele lat wykonawca nie naprawił drogi, która po budowie autostrady była w złym stanie.

- **KZŚ:** odpowiedział, że autostrada powstawała stosunkowo dawno. Inwestor, samorządy i projektanci uczyli się wówczas, w jaki sposób prawidłowo zawierać porozumienia z wykonawcą. Obecnie, po podpisaniu porozumienia, przeprowadza się analizę stanu istniejącego, czyli ocenę stanu drogi przed rozpoczęciem budowy. Za wszelkie szkody powstałe w trakcie budowy odpowiada wykonawca, który po zakończeniu robót jest zobowiązany do ich naprawy. Często firmy w pierwszej kolejności budują drogę serwisową, wymaganą dla realizacji inwestycji, z której korzystają podczas budowy, co ogranicza ruch ciężkiego sprzętu po drogach lokalnych.

- **Mieszkaniec:** zapytał, czy mieszkańcy mieszkający wzdłuż wybranego wariantu będą mogli wpływać na decyzję o lokalizacji i rozmieszczeniu ekranów akustycznych.

- **KZŚ:** odpowiedział, że ekrany akustyczne projektuje się na podstawie ściśle określonych kryteriów. Muszą być spełnione trzy warunki: teren musi podlegać ochronie akustycznej, na terenie muszą znajdować się istniejące budynki mieszkalne oraz musi zostać wykonana analiza akustyczna, która wykazuje przekroczenie norm. Jeśli normy zostaną przekroczone, ekran zostaje uwzględniony w decyzji środowiskowej. Po wybudowaniu drogi przeprowadza się pomiary w terenie. Jeśli okaże się, że hałas nadal przekracza normy, marszałek może nałożyć obowiązek dobudowania kolejnych ekranów.

Podsumowanie spotkania:

W trakcie spotkania, które trwało około 2 godzin, organizatorzy przedstawili pełen zakres informacji dotyczących planowanych wariantów przebiegu drogi oraz szczegółowo omówili przebieg procesu inwestycyjnego. Prezentowane warianty przebiegu drogi wywołały ożywioną dyskusję i budziły kontrowersje w zakresie przebiegu poszczególnych wariantów. Najwięcej uwag i zastrzeżeń zgłoszono wobec wariantów od 1 do 5, natomiast wariant 6 spotkał się z najmniejszą liczbą krytycznych opinii.

Protokołował:

Grzegorz Socha – Główny Projektant

1. Prezentacja multimedialna przedstawiona na spotkaniu.