

Zamawiający:



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
31-542 Kraków, ul Mogilska 25

Raport po spotkaniu informacyjnym:
Gmina Brzesko

Wykonawca:



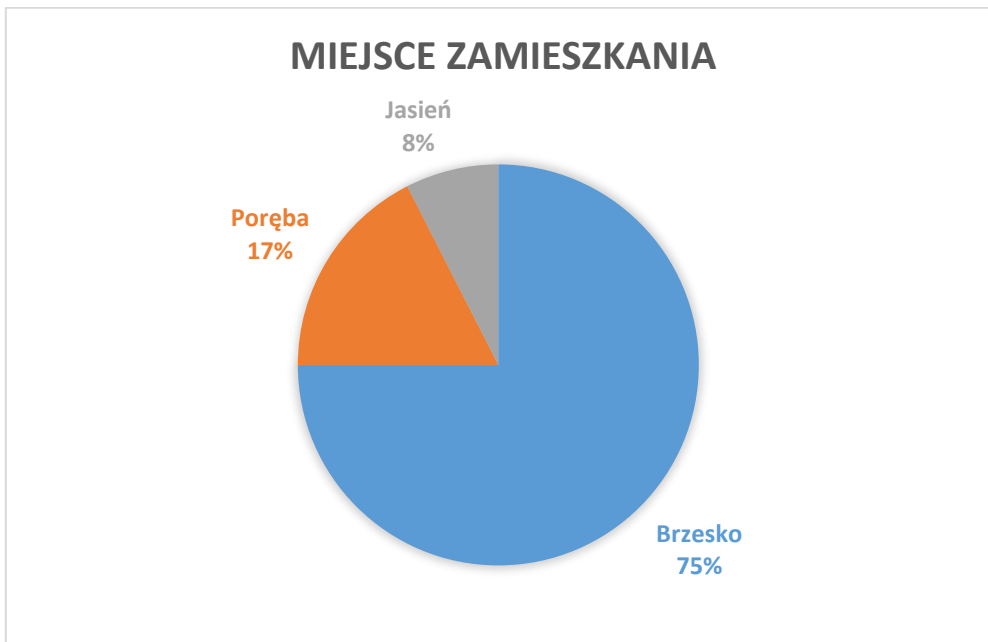
Halcrow Group Sp. z o.o. (CH2M)
Oddział w Polsce
00-684 Warszawa, ul. Wspólna 47/49
Halcrow Group Sp. z o. o. Oddział w Polsce jest częścią firmy Halcrow Group Ltd. wchodzącej w skład grupy kapitałowej CH2M

Spis Treści

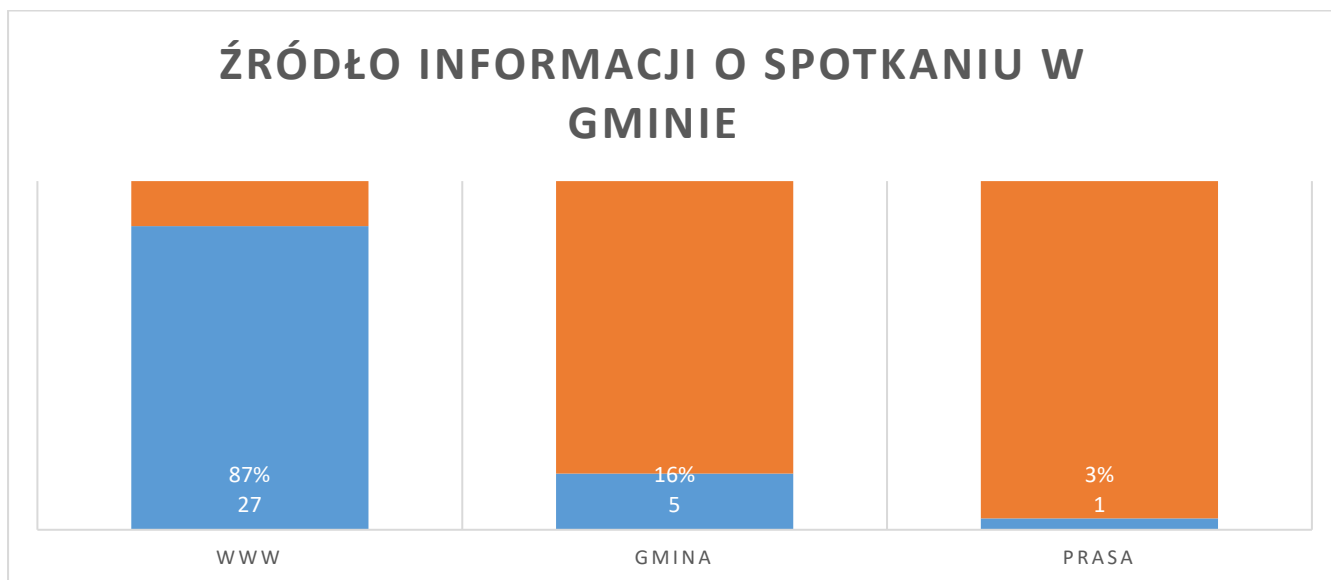
Część 1 – Analiza wyników ankiet	2
Część 2 – Pytania i odpowiedzi	6
1. Projektant powinien uwzględnić zdanie i dobro mieszkańców.	6
2. Za mały przekrój/Powinna być droga ekspresowa/Przewidzenie terenu pod rozbudowę	6
3. Uwagi dotyczące: zanieczyszczenia środowiska, powietrza, smogu, oraz wpływu na lokalne gatunki zwierząt i roślin.....	7
4. Wysiedlenia, minimalna odległość od budynków, gęstość zaludnienia i prowadzenie trasy poza terenem zabudowanym.	7
5. Zniszczenia dróg dojazdowych oraz trudności w dojechaniu do pracy i posesji oraz w ruchu lokalnym.	9
6. Bezkolizyjne włączenia, skrzyżowania dwupoziomowe	9
7. Możliwość zatrzymania się, odpoczynku	9
8. Miejsce na zatrzymanie dużego pojazdu w razie awarii.....	9
9. Planowane zbiorniki wodne.....	9
10. Budowa jednej jezdni nad drugą w regionach górskich	10
11. Zabezpieczenie przed hałasem – ekrany akustyczne, drzewa przydrożne, nawierzchnia o niskiej emisji hałasu	10
12. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, ingerencje w koryto Uswicy, wielokrotne przekraczanie	10
13. Koszt zmiany przebiegu trasy, brak uzasadnienia dla innego korytarza, niż K0	10
14. Utrudnienia w ruchu podczas realizacji inwestycji	10
15. Chodniki, ścieżki rowerowe	11
16. Dostęp do przystanków autobusowych.....	11
17. Ruch maszyn rolniczych	11
18. Brak informacji o inwestycji wcześniej	11
Część 3 - Opinie samorządu i organizacji społecznych	12
Część 4 - Wnioski ze spotkania	13
Część 5 - Część rysunkowa	13

Część 1 – Analiza wyników ankiet

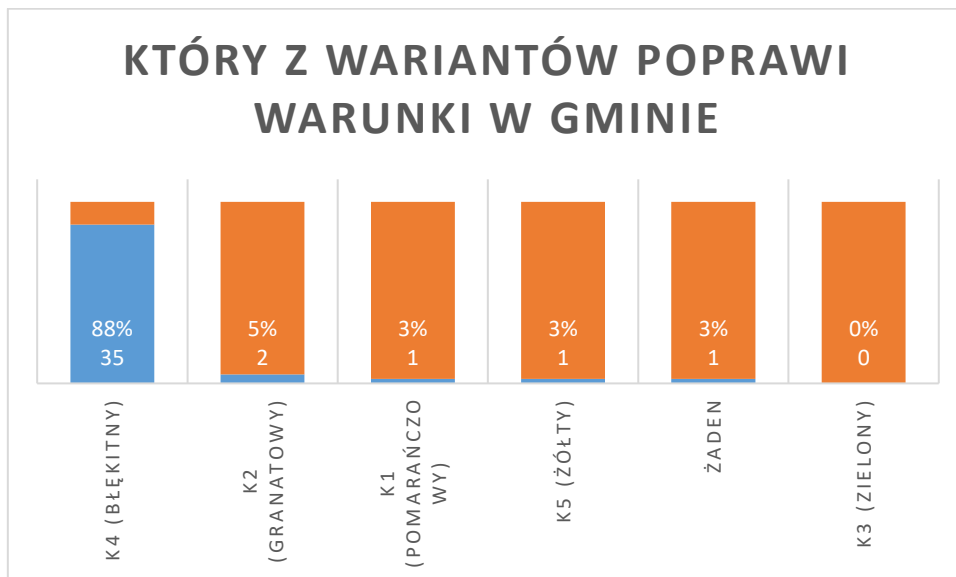
W gminie Brzesko zostało złożonych 40 ankiet. Ankietowani zamieszkują następujące miejscowości:



Na pytanie 5, dotyczące źródła informacji o spotkaniu w gminie zostało udzielonych 31 odpowiedzi. Najwięcej ludzi dowiedziało się o spotkaniu w urzędzie przez Internet.



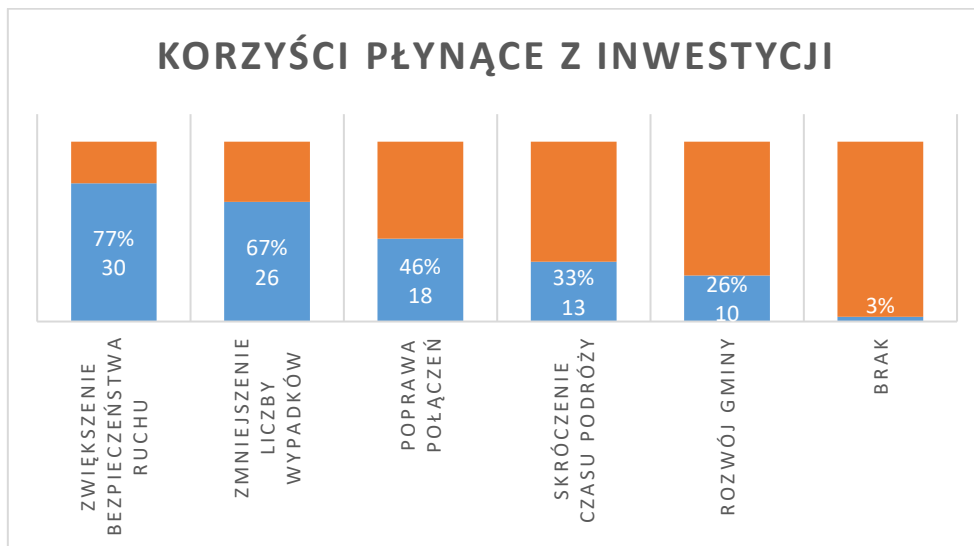
Na pytanie 6, dotyczące wariantu który będzie miał najlepszy wpływ na warunki w gminie zostało udzielonych 40 odpowiedzi. Projektant uznał, że nie zaznaczenie żadnej odpowiedzi w tym pytaniu jest równoznaczne z odpowiedzią, że żaden. Przy takim założeniu prawie 9 na 10 ankietowanych poparło wariant K4, najbardziej zbliżony do aktualnego przebiegu drogi DK75, z delikatnymi korektami spowodowanymi dostosowaniem drogi do wymaganych parametrów.



Na pytanie 7 zostało udzielonych 40 odpowiedzi. Rozkład procentowy w większości pokrywa się z pytaniem 8, z dużym poparciem dla wariantu K4.

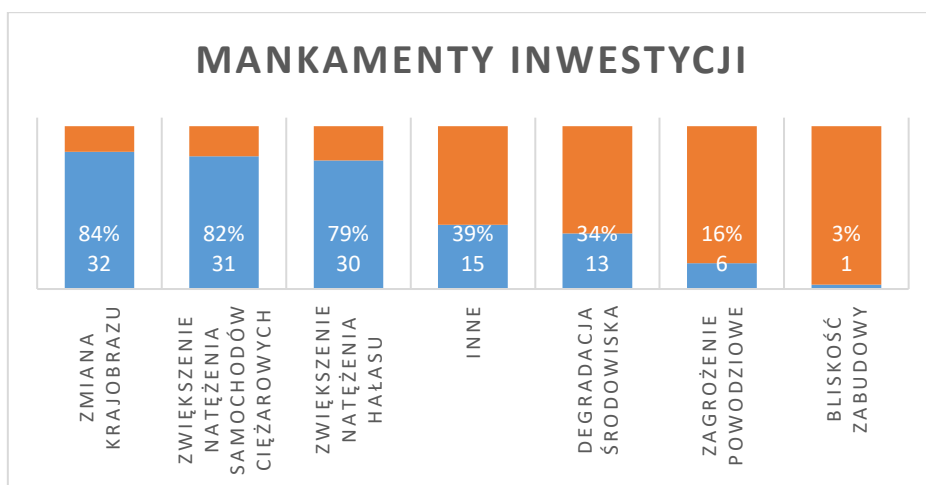


Na pytanie 8 dotyczące korzyści płynących z inwestycji udzielono 40 odpowiedzi, brak zaznaczenia jakiegokolwiek odpowiedzi został uznany za niedostrzeżenie jakichkolwiek korzyści. Większość (77% ankietowanych) uważa, że budowa drogi zapewni poprawę bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenie liczby wypadków (67%). Połowa ankietowanych, stwierdza, że droga poprawi połączenia w gminie, a jedna trzecia, że skróci ona czas podróży.



Na pytanie 9 dotyczące mankamentów wynikających z inwestycji zostało udzielonych 38 odpowiedzi, co stanowi 71% wszystkich ankiet. 8 na 10 ankietowanych przyznało, że obawia się zmian krajobrazu oraz zwiększonego natężenia hałasu i samochodów ciężarowych. Do blisko 40% ankiet zostały dopisane dodatkowe mankamenty, które Projektant podzielił na następujące kategorie:

- Środowisko – negatywny wpływ inwestycji na lokalną faunę i florę, wycinki lasów, uprawy, zanieczyszczenie powietrza, smog, hałas.
- Zagrożenie powodziowe wynikające ze zmian w dopływach Uszwicy i korekcie jej przebiegu
- Bliskość trasy do istniejącej zabudowy



Na pytanie 11 zostało udzielonych 40 odpowiedzi. Większość ankietowanych stwierdziła, że budowa nowej drogi będzie miała negatywny wpływ na środowisko.



Na pozostałe wątpliwości i pytania zamieszczone w punktach 10 i 12 odpowiedzi, Projektant udziela odpowiedzi w drugiej części raportu.

Część 2 – Pytania i odpowiedzi

1. Projektant powinien uwzględnić zdanie i dobro mieszkańców.

W ramach pozyskiwania opinii i informacji od mieszkańców, Projektant przeprowadził spotkanie informacyjne nr 1 oraz dokonał analizy ankiet i pism od samorządów, skutkiem czego Zamawiającemu (GDDKiA) zostały przedstawione dodatkowe korytarze lub korekty proponowanych wcześniej rozwiązań (tzw. korytarze KS). Korytarze KS zostały przedstawione na spotkaniu informacyjnym nr 2 w wybranych gminach, na terenie których nastąpiły zmiany przebiegów.

Warianty KS – korytarze społeczne, zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej na etapie SK i w przypadku aprobaty Zamawiającego zostaną wykorzystane w STEŚ.

Na kolejnym etapie również zostaną przeprowadzone spotkania informacyjne, które umożliwią przedstawienie Projektantowi uwag mieszkańców, tym razem na projekcie o wyższym stopniu szczegółowości.

W ramach ostatniego etapu, przed wydaniem decyzji środowiskowej przez właściwy organ administracyjny, zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne, w trakcie których mieszkańcy będą po raz kolejny mogli wyrazić swoją opinię na temat ostatecznych wariantów.

2. Za mały przekrój/Powinna być droga ekspresowa/Przewidzenie terenu pod rozbudowę

Projektant, zgodnie z zamówieniem, przed pierwszym spotkaniem z mieszkańcami, przy wyborze przekroju drogi kierował się analizami i prognozami ruchu do roku 2047. Dla każdego z wariantów została przeprowadzona oddzielna analiza i na tej zasadzie został dobrany przekrój drogi na określonych odcinkach. Na spokaniu ZOPI założenia wyjściowe w zakresie przekroju uległy zmianie i od tego momentu trasa projektowana jest w wariantcie 2x2 (dwujezdniowym o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku). Wiążą się z tym zmiany geometrii w stosunku do pierwotnie założonych korytarzy.

Proces przygotowawczy dla niniejszego zadania inwestycyjnego prowadzony jest w oparciu o zatwierdzony 8 września 2015 r. (z późniejszymi zmianami) uchwałą Rady Ministrów Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), w którym niniejsze zadanie figuruje w załączniku nr 1 i polega na przebudowie drogi krajowej klasy technicznej GP.

Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że parametry trasy ekspresowej są wyższe, niż trasy GP i powodowałyby zwiększenie trudności ze znalezieniem korytarza omijającego tereny wrażliwe, a co za tym idzie spowodowałyby wyższą liczbę wyłączeń i zajęcie obszarów objętych ochroną środowiskową. Dla mieszkańców przyległych do drogi terenów, problemem byłaby również dostępność do takiej drogi, czyli częstość wjazdów i zjazdów z niej, która realizowana byłaby tylko i wyłącznie za pomocą węzłów, zlokalizowanych w odległości nie mniejszej niż 4 km a nie jak to jest w przypadku drogi GP w odległości 2 km i za pomocą skrzyżowań jednopoziomowych.

Z uwagi na powyższe przy uwzględnieniu zabudowy i topografii terenu, Projektant tak dobiera parametry techniczne drogi aby przy założonej klasie technicznej drogi, zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego i komfort jazdy.

3. Uwagi dotyczące: zanieczyszczenia środowiska, powietrza, smogu, oraz wpływu na lokalne gatunki zwierząt i roślin.

Rozwiązania projektowe DK75 uwzględniać będą wymagania przepisów prawa i wiedzy technicznej, aby oddziaływanie inwestycji zmieściło się w pasie drogowym. Tam, gdzie nie będzie możliwe spełnienie tych wymogów, przewidziane będzie wykonanie zabezpieczeń, w celu obniżenia uciążliwości poprzez zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących (m.in. wały lub ekrany akustyczne, ciche nawierzchnie, urządzenia podczyszczające).

Na kolejnym etapie dokumentacji - Studium Technologiczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES), którego częścią będzie ocena wpływu możliwych do realizacji wariantów przebiegu drogi na środowisko, szczegółowo przeanalizowane zostaną nie tylko oddziaływania poszczególnych tras na wszystkie komponenty otoczenia, ale także zaprojektowane zostaną optymalne środki minimalizujące negatywne skutki realizacji jak i eksploatacji inwestycji. Analiza porównawcza zaowocuje wyborem do budowy obiektywnie najkorzystniejszego wariantu pod względem środowiskowym, technicznym jak i ekonomicznym. Analizy środowiskowe dotyczyć będą między innymi cennych uwarunkowań krajobrazowych i przyrodniczych wskazanego terenu. W kontekście krajobrazu rozpoznane i przeanalizowane zostaną jego typy. Opracowana waloryzacja pozwoli wskazać obszary o największej wartości krajobrazowej oraz dobrać odpowiednie środki minimalizujące negatywnie oddziaływanie obecności drogi. Jeśli nie uda się uniknąć poprowadzenia drogi przez obszary cennego krajobrazu to planowanym do wykorzystania, głównym narzędziem niwelującym to oddziaływanie będą odpowiednio zaprojektowane nasadzenia zieleni. Natomiast w kontekście walorów przyrodniczych tego terenu i obecności na nim cennych typów siedlisk, gatunków roślin i zwierząt informujemy, że trwa obecnie roczna inwentaryzacja przyrodnicza obszarów korytarzy całej inwestycji. Badania terenowe mają za zadanie rozpoznać miejsca występowania i populacje przede wszystkim gatunków cennych i objętych ochroną w ramach systemu krajowego jak i europejskiego. Analizowane są również kierunki migracji oraz korytarze ekologiczne wykorzystywane przez poszczególne gatunki. Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej pozwolą na zaprojektowanie odpowiednich rozwiązań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na faunę i florę. Droga poprowadzona będzie przez możliwie najmniejszą powierzchnię cennych siedlisk. W razie konieczności realizowane będą zastępcze nasadzenia zieleni, a chronione gatunki przenoszone będą na sąsiednie obszary charakteryzujące się analogicznymi warunkami środowiska. Na etapie eksploatacji drogi zostanie zapewniona możliwość bezpiecznej migracji zwierząt poprzez odpowiednio zaprojektowane urządzenia takie jak przejścia dla zwierząt czy przepusty drogowe. Projektowanie rozmieszczenia przejść dla zwierząt oraz ich parametrów technicznych przeprowadzone będzie w konsultacji ze specjalistami przyrodnikami. W razie stwierdzenia wystąpienia zbliżenia lub przecięcia obszarów poboru wody pitnej, po uzyskaniu zgody zostaną wprowadzone specjalistyczne zabezpieczenia eliminujące jakiegokolwiek zagrożenia. Elementy te są wprowadzane zgodnie z zapisami stref ochronnych ujęć wody.

4. Wysiedlenia, minimalna odległość od budynków, gęstość zaludnienia i prowadzenie trasy poza terenem zabudowanym.

Ilość wyburzeń i budynków w obszarze wpływu (czyli w małej odległości od drogi) jest jednym z głównych elementów analizy porównawczej. Należy zauważyć, że nie wszystkie budynki znajdujące się wewnątrz narysowanych korytarzy są założone do wyburzenia, a dokładną ilość wyburzeń Projektant będzie w stanie podać po przeprowadzeniu dokładniejszej analizy na następnym etapie.

Projektant w trakcie projektowania starał się prowadzić drogę poza terenem gęstej zabudowy, jednakże, aby spełnić wymagania kontraktu był zmuszony przedstawić warianty wykorzystujące istniejącą drogę w minimum 25% oraz uwzględniające planowane lub przeprowadzone przez GDDKiA

inwestycje. Spowodowało to konieczność poprowadzenia korytarza w znacznie gęstszej zabudowie zlokalizowanej najczęściej w pobliżu istniejącej drogi.

Jednocześnie, nie należy zapominać, że teren założony pod inwestycję, jest gęsto zabudowany i zróżnicowany topograficznie, więc nie jest możliwe uniknięcie wszystkich budynków przy jednoczesnym zachowaniu minimalnych wymaganych parametrów drogi GP.

Nieruchomości pod inwestycje drogowe dla potrzeb dróg krajowych, nabywane są na własność Skarbu Państwa na podstawie ostatecznej decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) wydawanej odrębnie dla każdego zadania inwestycyjnego. Powyższa decyzja Wojewody Małopolskiego zatwierdza między innymi granice podziału działek. Z dniem ostateczności decyzji ZRID działki, które znajdują się w liniach rozgraniczających inwestycję drogową, przechodzą z mocy prawa na rzecz Skarbu Państwa za stosownym odszkodowaniem.

Ostateczna decyzja ZRID jest również podstawą do wydania przez Wojewodę Małopolskiego decyzji ustalającej wysokość odszkodowania za nieruchomość. Rzeczne odszkodowanie jest wypłacane przez GDDKiA dla nieruchomości o uregulowanym stanie prawnym (nieruchomość winna mieć założoną księgę wieczystą, ewentualnie przeprowadzone postępowanie spadkowe). Wysokość odszkodowania określana jest przez rzeczoznawcę majątkowego wybranego w drodze przetargu przez Małopolski Urząd Wojewódzki. Wartość odszkodowania obejmuje wszystkie składniki majątkowe znajdujące się na działce i jest określona wg cen rynku lokalnego w oparciu o zapisy ustawy o gospodarce nieruchomościami. Wysokość odszkodowania określona jest wg stanu nieruchomości na dzień wydania decyzji ZRID oraz wg jej wartości na dzień ustalenia wysokości odszkodowania. Odszkodowanie dotyczy tylko nieruchomości niezbędnych do zajęcia pod pas drogowy. Decyzja o ustaleniu odszkodowania jest realizowana/wypłacana przez GDDKiA w terminie 14 dni od dnia jej uprawomocnienia. Jeżeli decyzja ZRID posiada rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek właściciela może być wypłacone odszkodowanie w wys. 70% wartości nieruchomości przed uzyskaniem ostateczności ZRID. Prawa rzeczowe ustanowione na nieruchomościach objętych decyzją ZRID wygasają z dniem, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna (są to: służebności, hipoteki, najem, dzierżawa).

Dodatkowo dla właścicieli nieruchomości przewidziane są bonifikaty, które obejmują: • 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego za wcześniejsze wydanie nieruchomości w ciągu 30 dni: - od doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID, - od doręczenia postanowienia o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji ZRID, - od dnia kiedy decyzja ZRID stała się ostateczna. • 10 tys. zł dla właścicieli lub użytkowników wieczystych zamieszkujących w budynku mieszkalnym lub budynku w którym wyodrębniony został lokal mieszkalny przeznaczonym do stałego zajęcia.

Ponadto, działki, które pozostają poza pasem drogowym nie nadające się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowy cel tzw. „resztówki”, mogą być nabyte przez GDDKiA na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego w drodze umowy notarialnej. Przy podejmowaniu decyzji o ewentualnym nabyciu gruntów, usytuowanych poza pasem drogowym, muszą być spełnione odpowiednie kryteria, które uzasadniają, że pozostająca część nieruchomości nie może być użytkowana w dotychczasowy sposób. Tymi kryteriami są: powierzchnia, kształt działki, ukształtowanie terenu, własność działek przyległych, inne (np. dojazd odległość od siedliska, jedna działka w obrębie).

5. Zniszczenia dróg dojazdowych oraz trudności w dojechaniu do pracy i posesji oraz w ruchu lokalnym.

W ramach inwestycji poza jezdnią główną, powstanie sieć dróg lokalnych i dróg obsługujących teren umożliwiającą poruszanie się po gminie.

Projektant w następnym etapie projektowym (STeS), jest zobowiązany do zaprojektowania dróg dojazdowych i rozwiązań komunikacyjnych umożliwiających dostęp do wszystkich posesji zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

Projektant dołoży wszelkich starań, by istniejąca sieć drogowa nie została przerwana, lub w przypadku braku możliwości zaprojektowania rozwiązania bezpośredniego, został zaproponowany optymalny objazd.

Ta część projektu zostanie również podana w ramach informacji społecznej i poddana dyskusji w podobny sposób jak na etapie pierwszym.

6. Bezkolizyjne włączenia, skrzyżowania dwupoziomowe

Projektant zakłada, zgodnie z SIWZ, że podstawowym typem skrzyżowań będą skrzyżowania jednopoziomowe, a dwupoziomowe węzły wystąpią tylko w przypadku różnic wysokościowych między drogami i będą to rozwiązania typu WC czyli z dodatkową jezdnią i skrzyżowaniami jednopoziomowymi w poziomie obu dróg. W indywidualnych przypadkach będą możliwe węzły typu WB, ale prawdopodobnie tylko na skrzyżowaniach z innymi drogami krajowymi.

Projektant zakłada włączenia bezkolizyjne w miejscach projektowanych węzłów. W przypadku innych skrzyżowań zostanie przeprowadzona analiza oparta o natężenia ruchu, na podstawie której dobrane zostaną właściwe rodzaje skrzyżowań.

7. Możliwość zatrzymania się, odpoczynku

Przy drodze klasy GP nie ma obowiązku lokalizowania miejsc obsługi podróżnych lub przydrożnych parkingów. Jednak, z uwagi na uwzględnienie walorów krajobrazowych (które warto zobaczyć), długość trasy i możliwość bezpiecznego zatrzymania, na następnym etapie projektu, Projektant rozważy możliwości lokalizacji przydrożnych parkingów

8. Miejsce na zatrzymanie dużego pojazdu w razie awarii

Zgodnie z ustaleniami spotkania ZOPI założenia wyjściowe w zakresie przekroju uległy zmianie i obecnie trasa projektowana jest o przekroju 2x2 (dwujezdniowy o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku).

Zatrzymanie dużego pojazdu będzie możliwe na projektowanym poboczu o szerokości nie mniejszej niż 2.5m (z uwzględnieniem opaski)

9. Planowane zbiorniki wodne

Przy wyznaczaniu korytarzy Projektant uwzględnił lokalizacje zbiorników wodnych – retencyjnych. Dla zbiornika „Okocim” w 2015 r. została wydana decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych, w której wskazany został skorygowany przebieg istniejącej DK75. Ten skorygowany przebieg został

uwzględniony w opracowaniu. Przez pozostałe, projektowane dwa zbiorniki „Gosprzydowa” i „Tymowa” żaden z proponowanych korytarzy nie przechodzi.

10. Budowa jednej jezdni nad drugą w regionach górskich

Na chwilę obecną Projektant nie rozważa takiego rozwiązania z powodu wysokich kosztów, a także problemów z dostępnością do takiej drogi i niższym bezpieczeństwem ruchu w porównaniu do rozwiązań standardowych.

11. Zabezpieczenie przed hałasem – ekrany akustyczne, drzewa przydrożne, nawierzchnia o niskiej emisji hałasu

Zgodnie z SIWZ, Projektant jest zobowiązany do wykonania analizy wpływu na środowisko, która stanowi część Studium Korytarzowego (SK). W ramach Studium Technologiczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) wykonane zostaną dodatkowe opracowania z zakresu ochrony środowiska, w tym opracowania dotyczące ochrony przed hałasem. W ramach tego opracowania zostaną przedstawione propozycje rozwiązań zabezpieczeń przeciwhałasowych.

12. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, ingerencje w koryto Uzwicy, wielokrotne przekraczanie

W ramach niniejszego zadania inwestycyjnego zaprojektowane i wykonane zostaną urządzenia wodne/melioracyjne, w celu przeprowadzenia obliczonych ilości wody i wyeliminowania sytuacji zagrożenia powodziowego. Podkreślenia wymaga fakt, że nasyp drogowy w niektórych przypadkach stanowić będzie skuteczną ochronę przed zalewaniem terenów przyległych. Właściwy stan wszystkich urządzeń melioracyjnych w rejonie inwestycji a także odbiorników wód wpływa w istotnym stopniu na prawidłowe funkcjonowanie całego systemu przeciwpowodziowego.

W przypadku wybrania wariantu, który ingeruje w koryto Uzwicy, zostanie przeprowadzona dodatkowa ekspertyza hydrologiczna i hydrotechniczna. Wyniki takiej ekspertyzy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej wraz z uwzględnieniem aspektu środowiskowego i kosztowego.

13. Koszt zmiany przebiegu trasy, brak uzasadnienia dla innego korytarza, niż K0

Projektant przy wyborze wariantu kieruje się analizą wielokryterialną, uwzględniającą zarówno koszty, jak i inne czynniki takie jak środowisko, parametry techniczne czy aspekt społeczny. Wyniki analizy danego wariantu porównywane są z danymi dla wariantu bezinwestycyjnego, czyli K0.

Powyższa analiza przeprowadzana jest, aby umożliwić uszeregowanie korytarzy przebiegu trasy, od najkorzystniejszego według przyjętych kryteriów, w wyniku czego można wskazać warianty najkorzystniejsze wskazane do dalszego opracowania i prowadzi do wyboru korytarzy optymalnych, które przechodzą do uszczegółowienia na następnym etapie dokumentacyjnym.

14. Utrudnienia w ruchu podczas realizacji inwestycji

Projektant na tym etapie nie analizuje utrudnień spowodowanych realizacją inwestycji. Zostanie to dokładnie przeanalizowane w późniejszych etapach, gdzie również zaproponowane będą rozwiązania ułatwiające ruch podczas prowadzenia robót drogowych – objazdy i drogi tymczasowe. Wykonawca robót budowlanych będzie również zobowiązany do naprawy zniszczeń spowodowanych przez niego w trakcie budowy, w tym odbudowania dróg lokalnych. W celu określenia zasad korzystania z dróg

i odpowiedzialności za szkody spowodowane podczas wykonywania robót w odniesieniu do ich zinwentaryzowanego stanu technicznego, z Wykonawcą robót budowlanych zawierane zostaną stosowne porozumienia regulujące sposób wykorzystania tych dróg jak i przywrócenia ich do odpowiedniego stanu technicznego.

15. Chodniki, ścieżki rowerowe

Zadanie zakłada budowę chodników i ścieżek rowerowych w terenie zabudowy zgodnie z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego, w przypadku zapotrzebowania poza terenem zabudowy, Projektant prosi o zgłaszanie lokalizacji na kolejnym etapie projektu.

16. Dostęp do przystanków autobusowych

Planuje się, że przystanki autobusowe zlokalizowane będą w rejonie planowanych skrzyżowań. Dostęp do nich Projektant będzie analizował na następnym etapie projektu.

17. Ruch maszyn rolniczych

Jeżeli na danym odcinku będzie możliwość budowy dróg dojazdowych/dróg obsługi terenu, to dostępność drogi DK75 dla maszyn rolniczych będzie ograniczona. Jeżeli z powodu ukształtowania terenu lub innych uwarunkowań, nie będzie możliwości wykonania dodatkowych dróg, ruch maszyn rolniczych będzie dopuszczony na jezdni głównej.

18. Brak informacji o inwestycji wcześniej

Studium Korytarzowe to pierwszy etap dokumentacyjny prowadzony dla tej inwestycji. Proces przygotowawczy prowadzony jest w oparciu o zatwierdzony 8 września 2015 r. (z późniejszymi zmianami) uchwałą Rady Ministrów Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), w którym niniejsze zadanie figuruje w załączniku nr 1 i polega na przebudowie drogi krajowej klasy technicznej GP. Umowa z Wykonawcą dokumentacji została podpisana 6.09.2016 r., dlatego działania informacyjne przeprowadzone w 2017 r. są pierwszymi organizowanymi przez GDDKiA dla tego zadania. W celach informacyjnych jest również prowadzona strona www.dk75, na której każdy może znaleźć bieżące informacje dotyczące prac projektowych.

Część 3 - Opinie samorządu i organizacji społecznych

Poniżej zamieszczono kserokopie opinii i wniosków władz samorządowych oraz organizacji społecznych.

**Urząd Miejski
W BRZESKU**
32-800 Brzesko, ul. Głowackiego 51
tel. 14 68 63 100, fax 14 66 30 545
-18-

Halcrow Group Sp. z o.o.
Oddział w Polsce,
ul. Wspólna 47/49
00 – 684 Warszawa

HALCROW GROUP Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
wpłynęło / wysłano:
2017-05-08
Nr koresp.:
Kod projektu:

ITK.III.2227.1. 2017. R-S.A.

Brzesko 26.04.2017r.

Dotyczy: wariantów przebiegu planowanej do przebudowy drogi DK 75 klasy GP na odcinku Brzesko – Nowy Sącz - w związku ze spotkaniem informacyjnym zorganizowanym przez wykonawcę studium korytarzowego ch2m. Halcrow Group Sp. z o.o. w Urzędzie Miejskim w Brzesku w dniu 19.04.2017 r.

W nawiązaniu do spotkania informacyjnego dotyczącego przedstawienia przez przedstawicieli firmy ch2m. Halcrow Group Sp. z o.o. wariantów przebiegu DK 75 klasy GP na odcinku Brzesko – Nowy Sącz, które odbyło się w dniu 19.04.2017 r. w Urzędzie Miejskim w Brzesku, przedstawiamy swoje uwagi co do proponowanych wariantów przebiegu drogi przez tereny Gminy Brzesko.

Po przeanalizowaniu przesłanych nam materiałów oraz informacji jakie uzyskaliśmy na spotkaniu informacyjnym, mając również na uwadze problemy komunikacyjne na istniejącej trasie Brzesko - Nowy Sącz, uważamy, że realizacja tego przedsięwzięcia jest konieczna i działania w tej kwestii winny być podjęte jak najszybciej.

Proponujemy aby (uwzględniając warunki techniczne, lokalizacyjne i wymagania normatywne co do parametrów dla tej klasy drogi), dokonać wyboru takiego rozwiązania które:

- nie wykluczy budowy na tym terenie planowanych zbiorników retencyjnych na rzece Uszwicy,
- przewidzi bezpieczne włączenie wszystkich dróg lokalnych z poszczególnych miejscowości do przedmiotowej drogi DK 75 klasy GP,
- zminimalizuje lub wykluczy wyburzenia istniejących obiektów budowlanych,
- zminimalizuje uciążliwości dla mieszkańców na tym terenie,
- poprawi bezpieczeństwo i komfort podróżowania dla kierowców korzystających z planowanej drogi.

Z poważaniem:

BURMISTRZ



mgr inż. Grzegorz Wawryka

Część 4 - Wnioski ze spotkania

W gminie Brzesko największe poparcie społeczne ma wariant K4, najbardziej zbliżony do istniejącego przebiegu. Jednocześnie zarówno władze samorządowe jak i mieszkańcy gminy stwierdzają konieczność uwzględnienia w projekcie planowanych zbiorników retencyjnych. Projektant w oparciu o uzgodnienia z ZMiGW, stwierdza, że wariant o przebiegu najmniej kolidujący z inwestycją to K2 i rekomenduje go, z drobnymi korektami do wprowadzenia na kolejnym etapie.

W tej gminie nie została zaprezentowana Projektantowi żadna propozycja nowego przebiegu, więc w załączeniu znajduje się plan lokalizacyjny z zaznaczonymi przebiegami proponowanymi na terenie innych gmin oraz z zaznaczonymi miejscami wrażliwymi zgodnie z przekazanymi przez samorządy opiniami.

Część 5 - Część rysunkowa

1 – Plan lokalizacyjny

– skala 1: 100 000