

Zamawiający: 	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie 31-542 Kraków, ul Mogilska 25		
Wykonawca: 	Halcrow Group Sp. z o.o. (JACOBS) Oddział w Polsce 00-684 Warszawa, ul. Wspólna 47/49		
Zadanie inwestycyjne/zamierzenie budowlane: Budowa i przebudowa DK 75 klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz			
Faza zadania inwestycyjnego: Studium Korytarzowe wraz z analizą wielokryterialną (SK), Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STeŚ) oraz Materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (MDŚU) wraz z jej uzyskaniem z klauzulą ostateczności			
Stadium zadania inwestycyjnego: STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE			
Nr/nazwa tomu: TOM I UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA			
ODNIESIENIE PROJEKTANTA DO UWAG I WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW ZWIĄZANYCH Z ROZWIĄZANAMI PROJEKTOWANYMI, KTÓRE BYŁY PREZENTOWANE NA SPOTKANIACH INFORMACYJNYCH PRZEPROWADZONYCH W GMINACH ZAINTERESOWANYCH INWESTYCJĄ W DNIACH OD 10 DO 19 CZERWCA 2019 r.			
Kod CPV: 71241000-9	Nr archiwalny: 2017/001	Data opracowania: 09-2019 r	Nr egzemplarza

Zawartość:

1.	Zestawienie i analiza ankiet i wniosków.....	3
	a) Gmina Brzesko	8
	b) Gmina Gnojnik	11
	c) Gmina Czchów.....	15
	d) Gmina Iwkowa	17
	e) Gmina Łososina Dolna.....	20
	f) Gmina Chełmiec/Nowy Sącz.....	23
2.	Odniesienie do szczegółowych zagadnień, poruszanych przez uczestników spotkań	26
	➤ Kryteria uwzględnione przy wyborze wariantów do STEŚ	26
	➤ Rodzaj drogi	27
	➤ Wpływ drogi na środowisko	27
	➤ Skrzyżowania.....	28
	➤ Zjazdy	28
	➤ Drogi obsługujące teren	28
	➤ Konieczność analizy takiej ilości wariantów	28
	➤ Możliwość korekty tras wariantów.	29
	➤ Realizacja Inwestycji	29
	➤ Informacja o wysokości odszkodowań za wykupy.....	29

1. Zestawienie i analiza ankiet i wniosków

Frekwencja na spotkaniach

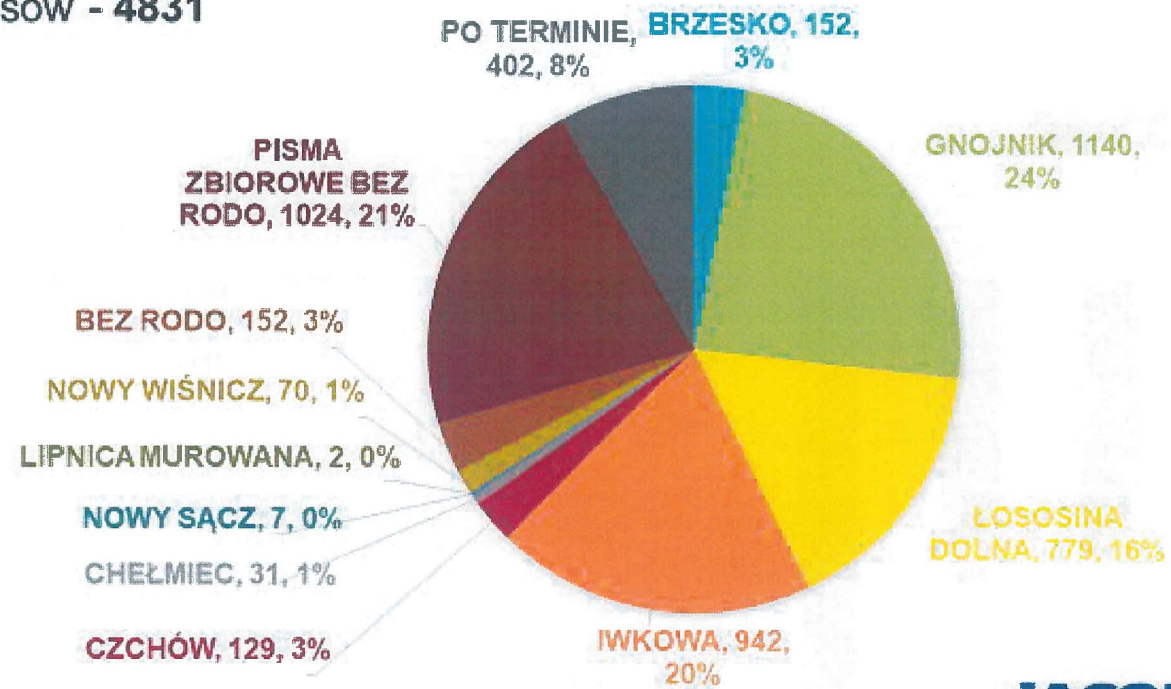
	Udział na spotkaniu (główna prezentacja na podstawie listy obecności)	Zapytania podczas dyżuru Projektanta
Brzesko	60	24
Gnojnik	108	37
Lipnica	19	11
Nowy Wiśnicz	20	5
Czchów	72	20
Iwkowa	68	40
Łososina	160	58
Limaniowa	1	1
Nowy Sącz i Chelmiec	19	14
SUMA	527	210

Zagadnienia poruszane na spotkaniach i we wnioskach

	Poruszane zagadnienia
Brzesko	Przebieg po istniejącej drogi krajowej nr 75, dodatkowe przejazdy nad nową trasą, korekty w celu odsunięcia od zabudowań, dodatkowe drogi dojazdowe
Gnojnik	Zmiana skrzyżowania na prawe skрэty dla wariantu A, korekty w celu odsunięcia od zabudowań, omińcie terenów upraw
Lipnica	Korekta trasy w celu omińcia terenów upraw
Nowy Wiśnicz	Likwidacja skrzyżowania na prawe skрэty, odsunięcie od granic gminy
Czchów	Zmiana dostępu do posesji
Iwkowa	Zabezpieczenie źródła wody (Urban), wniosek o dodatkowe skrzyżowanie, korekty w celu odsunięcia od zabudowań i boisk, dodatkowe drogi dojazdowe
Łososina	Wydlużenie tunelu, zmiana lokalizacji i geometrii skrzyżowań, korekty przebiegu dróg dojazdowych
Limaniowa	Ogólna informacja o przebiegu
Nowy Sącz i Chelmiec	Odsunięcie od zabudowy

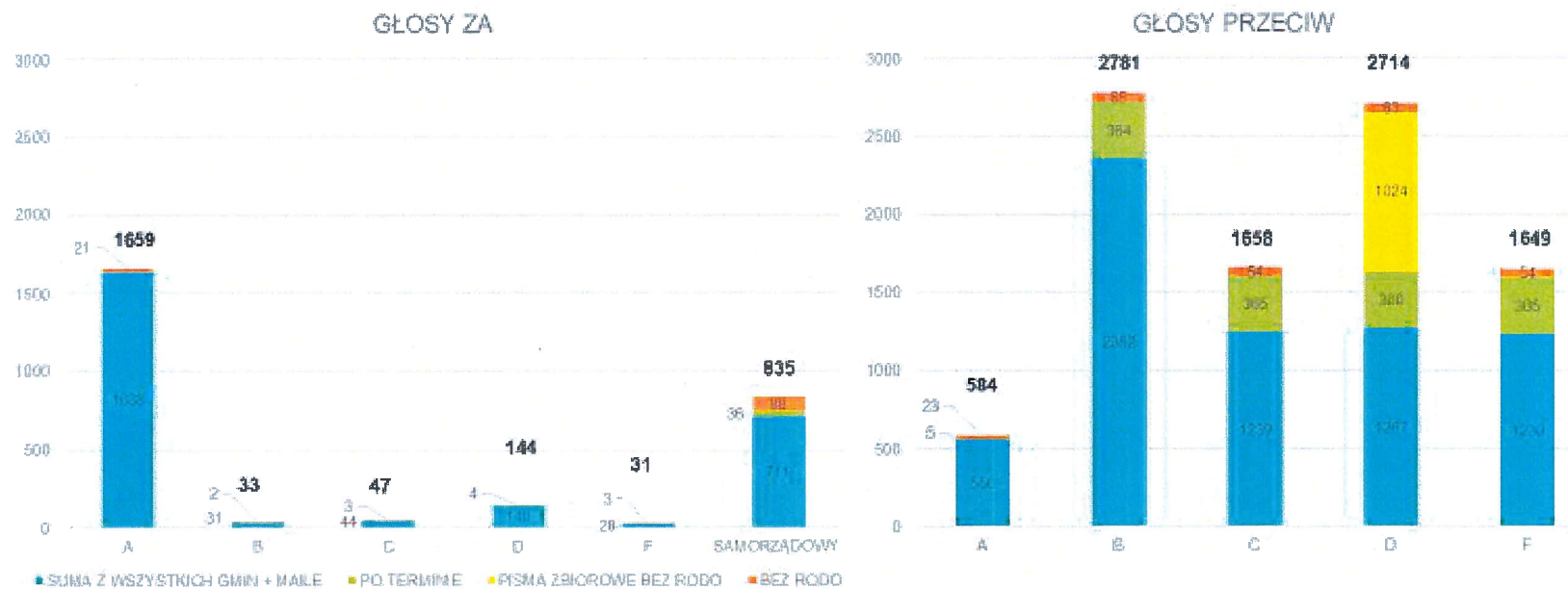
Analiza Ankiety – Zestawienie sumaryczne

Łączna liczba głosów - 4831



JACOBS

Analiza Ankiety – Zestawienie sumaryczne – rekomendacja mieszkańców



JACOBS

W poniższym zestawieniu przedstawione zostały wnioski, które wpłynęły po akcji informacyjnej przeprowadzonej w gminach zainteresowanych inwestycją w dniach od 10 do 19 czerwca br.

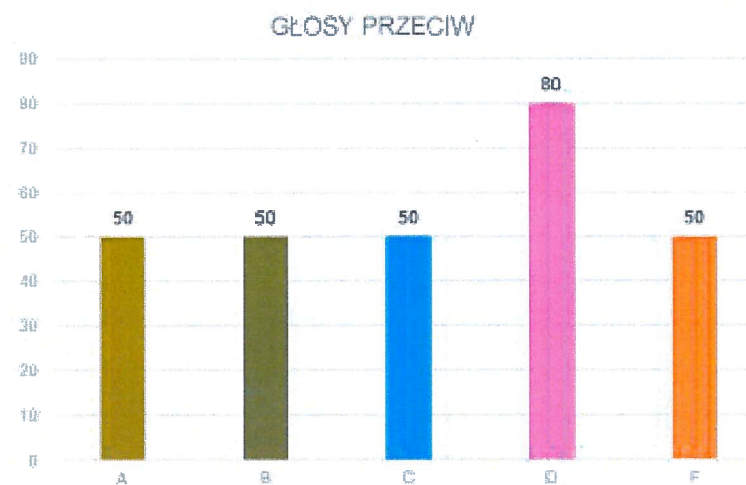
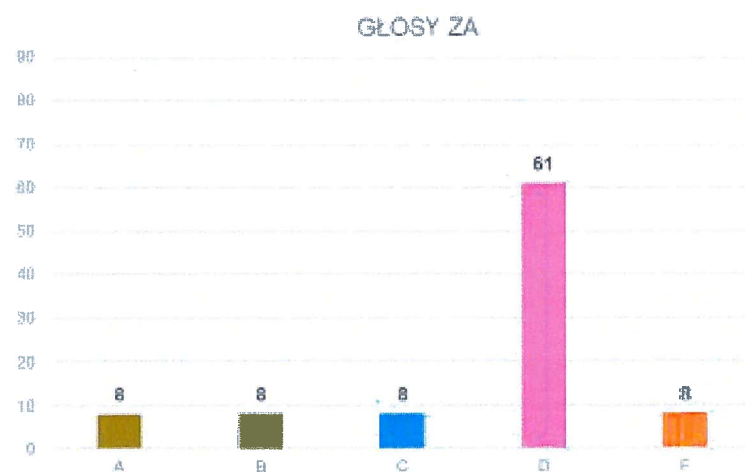
W odniesieniu do zagadnień poruszanych w poszczególnych gminach, w tabelach zestawione zostały postulaty wraz z odniesieniem. W zestawieniu uwzględnione zostały wnioski dotyczące konkretnych oczekiwań zmian prezentowanych wariantów.

Na rysunkach z lokalizacją wnioskowanych korekt zaznaczone zostały działki lub konkretne propozycje i oznaczone numeracją ujętą w tabelach.

Kolorem zielonym oznaczono korekty zasadne i możliwe do wprowadzenia. Dla wniosków nie uwzględnionych podane zostało uzasadnienie.

a) Gmina Brzesko

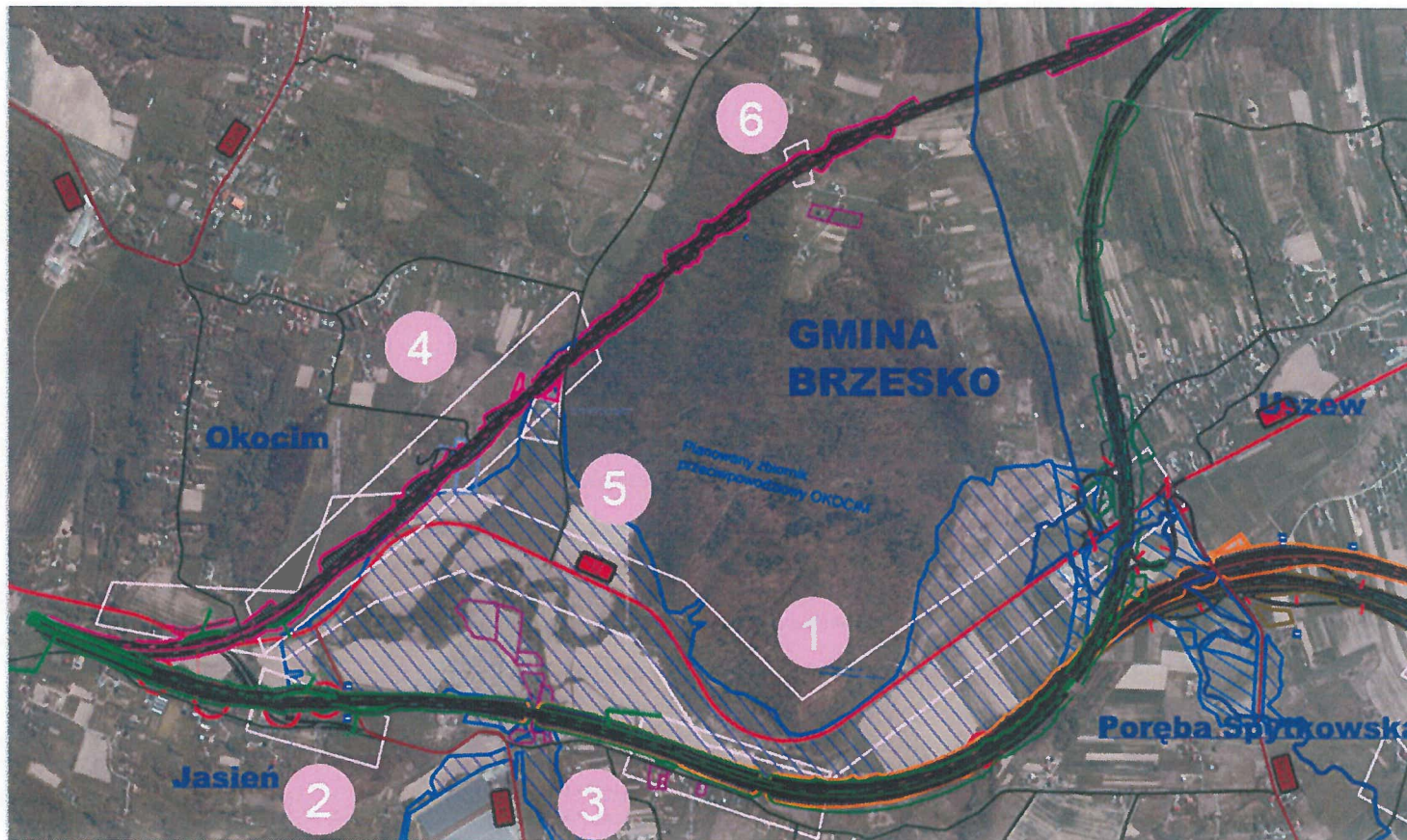
Analiza Ankiety – Gmina Brzesko



Dodatkowo wpłynęły 3 pisma z łącznie 1024 podpisami przeciwko wariantowi D, za rozbudową istniejącego przebiegu DK75 bez naruszania działek sąsiadujących (bez RODO)

JACOBS

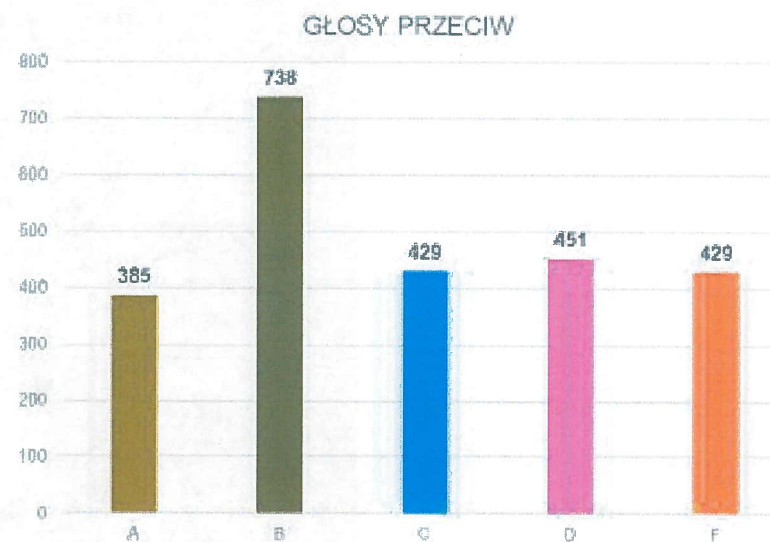
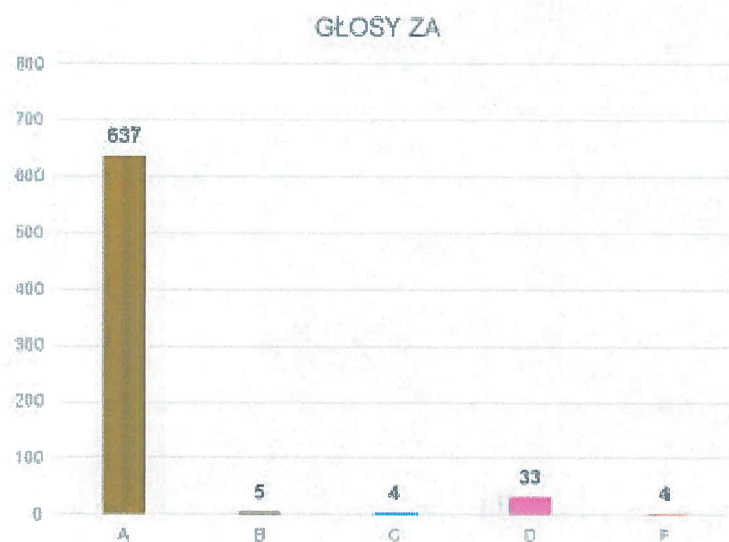
LOKALIZACJA OCZEKIWANYCH KOREKT



LP.	Główne postulaty we wniosku	Odniesienie
1	Powrót do przebiegu istniejącego z dobudową drugiej jezdni – popierane przez obie strony gminy	Rozbudowa istniejącej drogi krajowej nr 75 o dodatkową jezdnię może być zrealizowana z zadanymi parametrami nowej drogi klasy GP zgodnych z Dz.U. Poz. 124 Dodatkowo, proponowane przez mieszkańców rozwiązanie koliduje z projektowanym, w ramach odrębnej Inwestycji, zbiornikiem przeciwpowodziowym Okocim.
2	Przejazd nad dla drogi powiatowej DP1443K [z zachowaniem istniejącej klasy drogi] Warianty A,B,C,F KM 0+950	Zmianę wprowadzono – została wykonana korekta drogi dojazdowej oraz dodatkowe skrzyżowanie na drodze powiatowej oraz przejazd nad w kilometrze 0+750 wariantów A,B,C,F. W przypadku realizacji zbiornika z punktu 1 przejazd będzie realizowany po nowej zaporze.
3	Odsunięcie od zabudowy, dodatkowe zabezpieczenia przed wodą spływającą z wyżej położonych terenów. Warianty A,B,C,F	Brak możliwości dalszego odsunięcia projektowanej trasy od zabudowy bez zwiększenia ingerencji w teren zbiornika. Ewentualne dodatkowe zabezpieczenia przed wodą spływającą z wyżej położonych terenów zostaną zaprojektowane na kolejnych etapach opracowywania dokumentacji projektowej.
4	Analiza dodatkowej drogi zamiast wykorzystania ul. Stromej [do obiektu a nie do ul Kazka] Wariant D, KM 1+500	Zmianę wprowadzono – Rozwiązanie wariantowe - w przypadku powstania zbiornika Okocim powstanie dodatkowa droga, zlokalizowana wzdłuż projektowanej drogi w wariantcie D KM 0+600 – 1+700, umożliwiającą włączenie się do krajowej nr 75.
5	Odsunięcie się z terenów zakładu Wariant D, KM 1+700	Brak możliwości przesunięcia trasy bez przejścia zamieszkałych posesji i wyburzenia domów mieszkalnych. Ewentualne wprowadzenie konstrukcji oporowych na kolejnych etapach uszczegółowienia dokumentacji.
6	Dodatkowy przejazd górą Wariant D, KM 2+650	Brak możliwości lokalizacji obiektu mostowego w ciągu istniejącej drogi w związku ze zbyt dużym pochyleniem podłużnym istniejącej drogi.

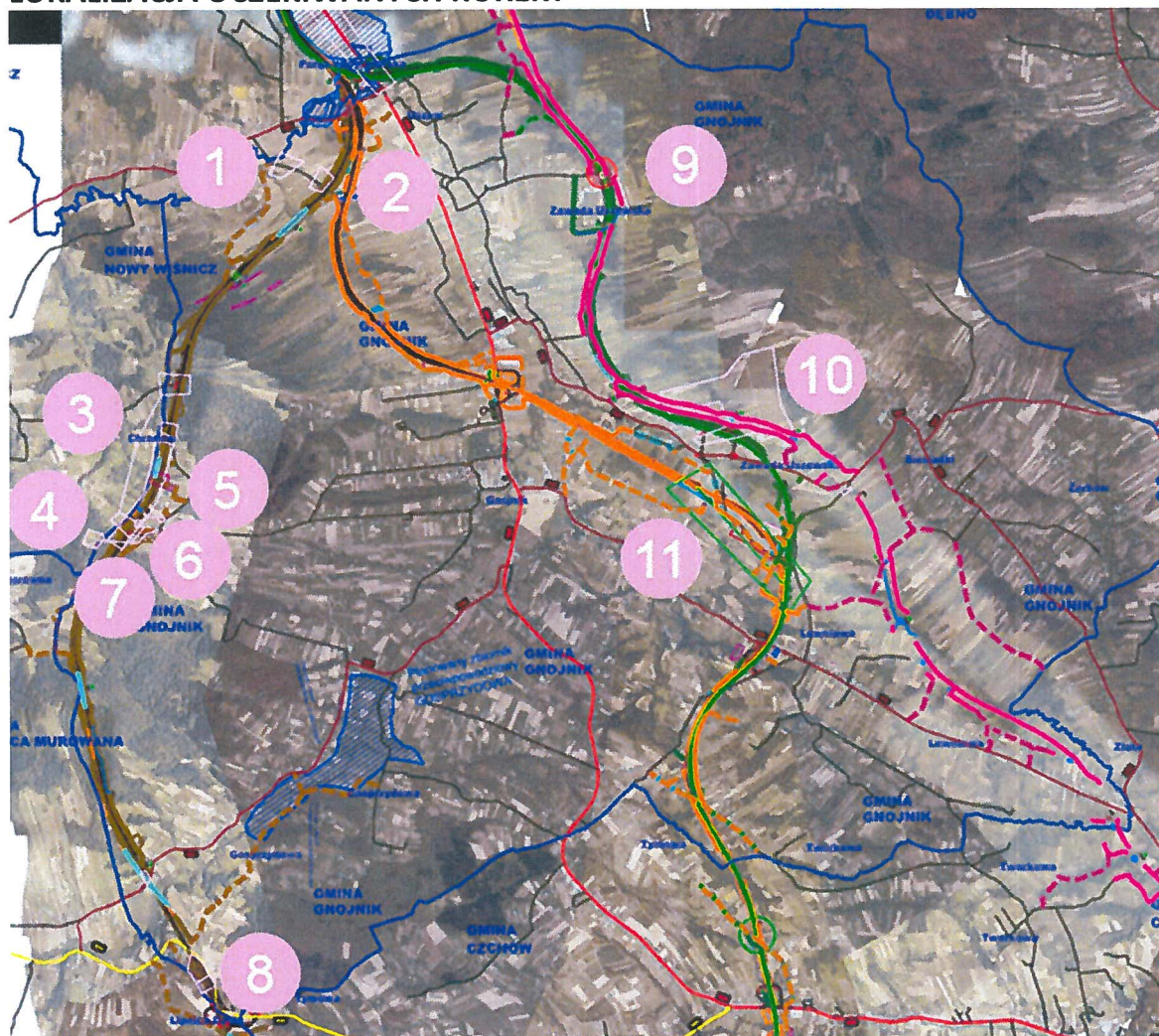
b) Gmina Gnojnik

Analiza Ankiety – Gmina Gnojnik



JACOBS

LOKALIZACJA OCZEKIWANYCH KOREKT

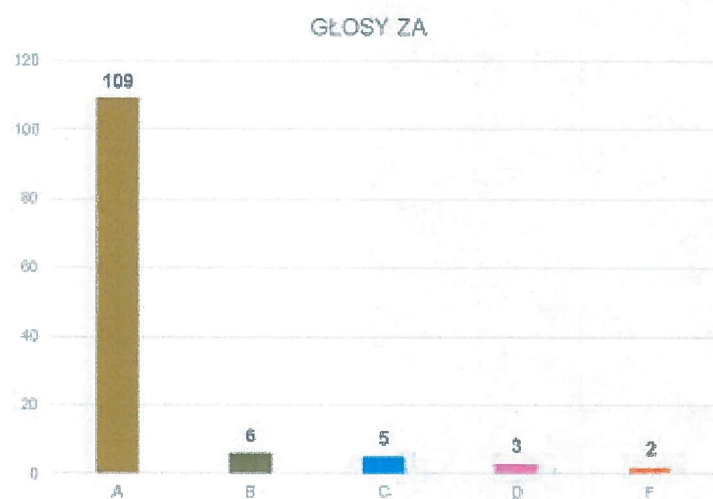


LP.	Główne postulaty we wniosku	Odniesienie
1	Wnioskowany przejazd w ciągu istniejącej drogi gminnej z powodu wydłużenia dojazdu do wsi. Warianty A,C,F KM ok. 4+350	Zmianę wprowadzono Dla wariantu A droga gminna pozostawiona w istniejącym przebiegu z przejazdem nad jezdnią główną, Dla wariantów C, F zmiana przebiegu drogi gminnej z wykonaniem przejazdu pod jezdnią główną
2	Odsunięcie od zabudowy Warianty C i F KM 4+400	Trasa jest zoptymalizowana pod względem kosztowym. Odsunięcie od wskazanego budynku spowoduje kolizję z innymi budynkami i zwiększenie ilości robót ziemnych.
3	Zbliżenie skrzyżowań na prawoskręty do siebie Wariant A KM 6+500 – 7+800	Projektant wybrał miejsca skrzyżowań w sposób optymalny (topograficznie, kosztowo, z wykorzystaniem istniejącej sieć dróg) z zachowaniem wymaganych wartości pochyłeń podłużnych. Korekta lokalizacji skrzyżowań może powodować wzrost kosztów, wyburzenia, lub obniżenie bezpieczeństwa.
4	Odsunięcie trasy od zabudowy w Chronowie w stronę Nowego Wiśnicza Wariant A KM 6+500 – 7+200	Przesunięcie trasy na teren gminy Nowy Wiśnicz spowoduje wydłużenie obiektu oraz zwiększenie ilości robót ziemnych. Dodatkowo nastąpi ingerencja w teren parku krajobrazowego co uniemożliwi uzyskanie pozytywnej decyzji środowiskowej.
5	Przesunięcie drogi Wariant A KM 7+650	Lokalizacja w proponowanym miejscu drogi wynika z połączenia funkcji jednego obiektu jako obiektu mostowego i do przejazdu użytkowników pod trasa główną. Przesunięcie drogi w inną lokalizację spowoduje konieczność budowy nowego obiektu.
6	Dodatkowe ściany oporowe, żeby nie ingerować w teren działki Wariant A KM 7+750	Wniosek zostanie rozpatrzony na następnym etapie przy optymalizacji konkretnego wariantu drogi.
7	Przesunięcie drogi Wariant A KM 8+000	Rozwiązanie wymaga budowy dodatkowego obiektu.
8	Ominięcie zabudowy Wariant A KM 12+100	Przebieg został przeanalizowany ponownie w oparciu warianty SK, ze szczegółowością zwiększoną do poziomu STEŚ. Każda zmiana powoduje zwiększenie ilości wyburzeń.
9	Przejazd przez drogę w miejscu istniejącej drogi gminnej Wariant B KM 6+000, D KM 4+700	Nie jest możliwa realizacja obiektu w miejscu istniejącej drogi bez korekty niwelety.

10	Ominięcie gospodarstwa sadowniczego Wariant D KM 7+000 – 8+400	Przebieg po trasie zbliżonej do zaproponowanej był analizowany na poprzednim etapie. Odsunięcie spowodowane jest wnioskiem zbiorowym mieszkańców Zawady Uszewskiej o maksymalne możliwe oddalenie od zabudowy.
11	Korekta przebiegu Warianty C,F 8+800 – 10+500	Zmiana spowoduje konieczność obniżenia parametrów drogi, co nie jest akceptowalne.

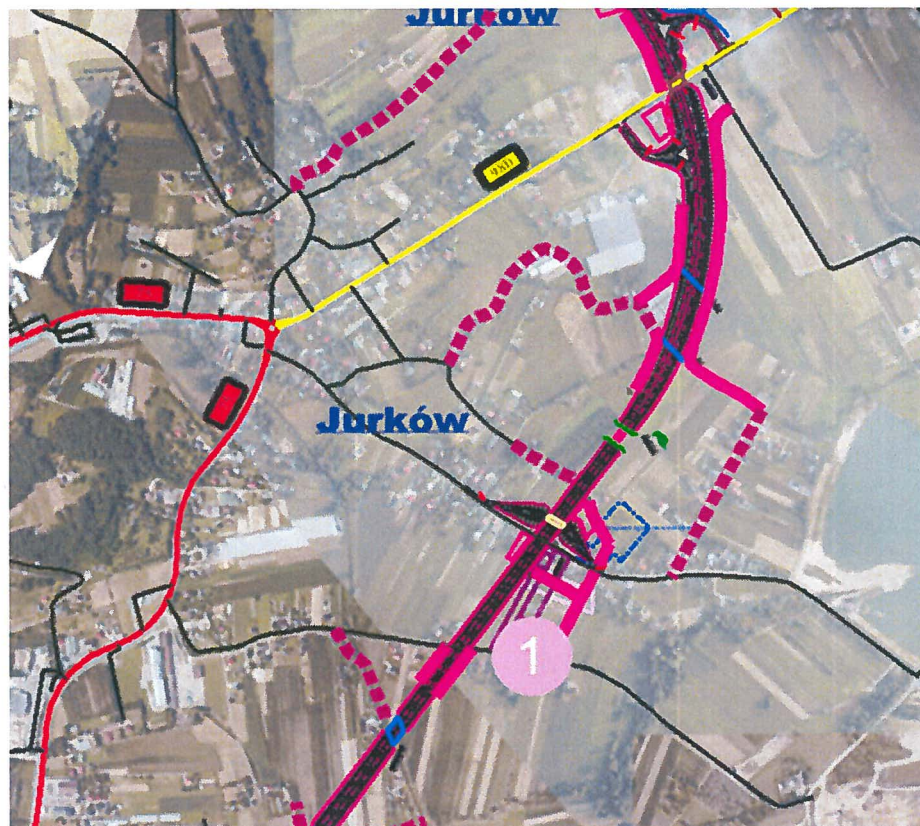
c) Gmina Czchów

Analiza Ankiety - Gmina Czchów



JACOBS

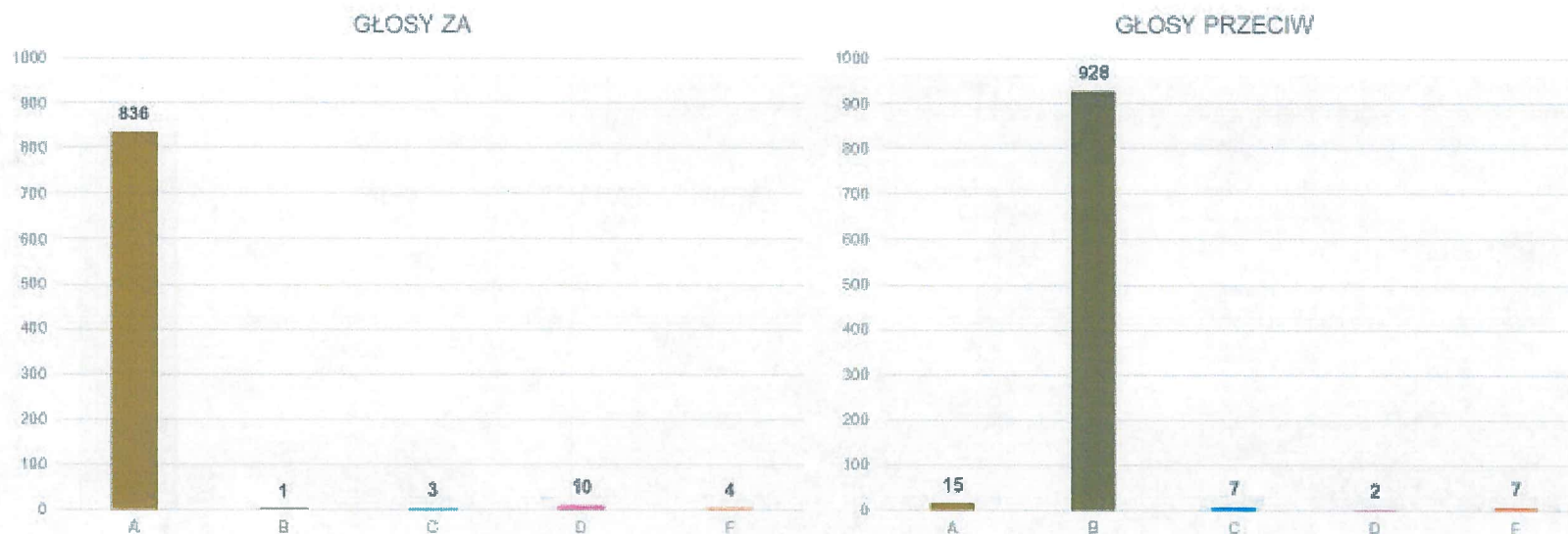
LOKALIZACJA OCZEKIWANYCH KOREKT



LP.	Główne postulaty we wniosku	Odniesienie
1	Zmiana obsługi posesji	Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z wymaganiami technicznymi i spełnia swoje funkcje. Wprowadzenie zmiany spowoduje zwiększenie ilości wyburzeń innych budynków.

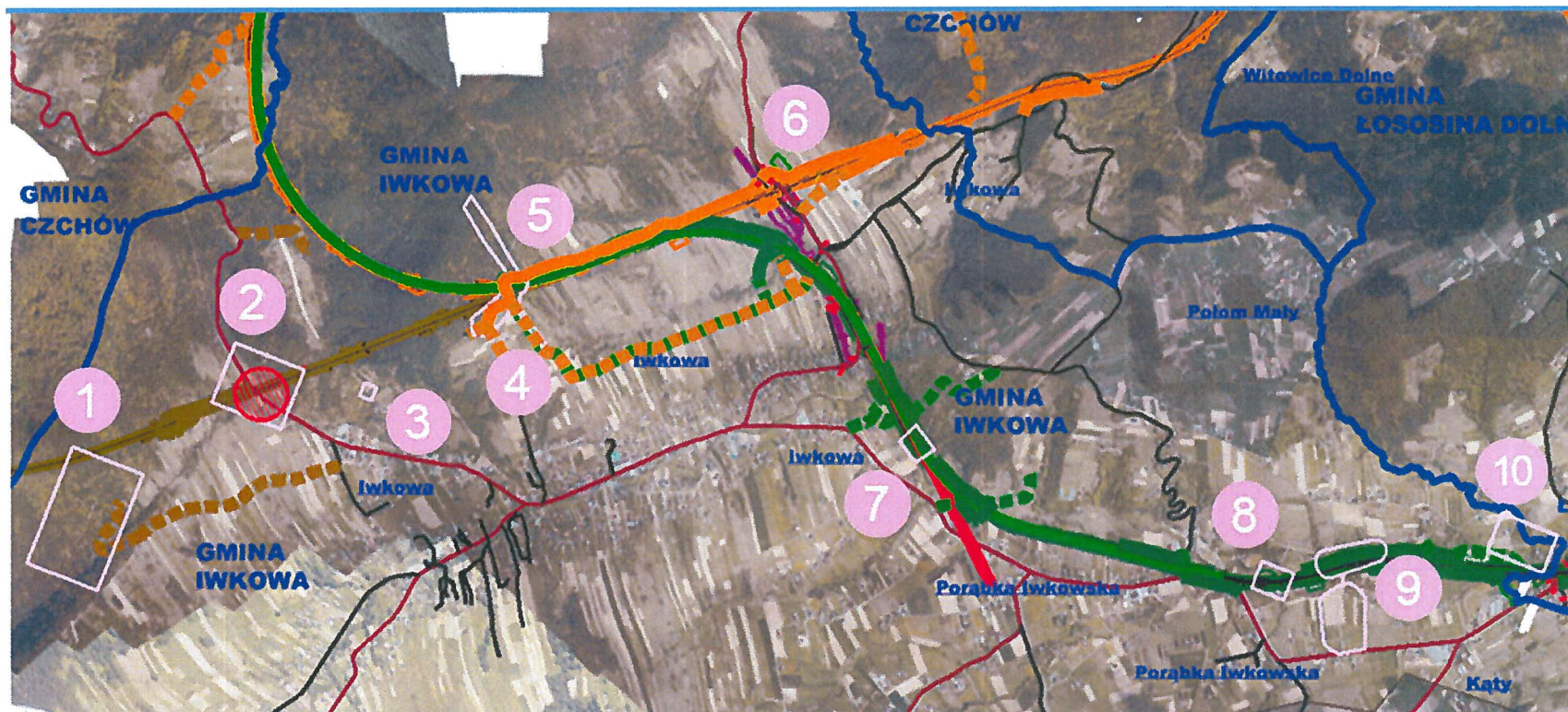
d) Gmina Iwkowa

Analiza Ankiety - Gmina Iwkowa



JACOBS

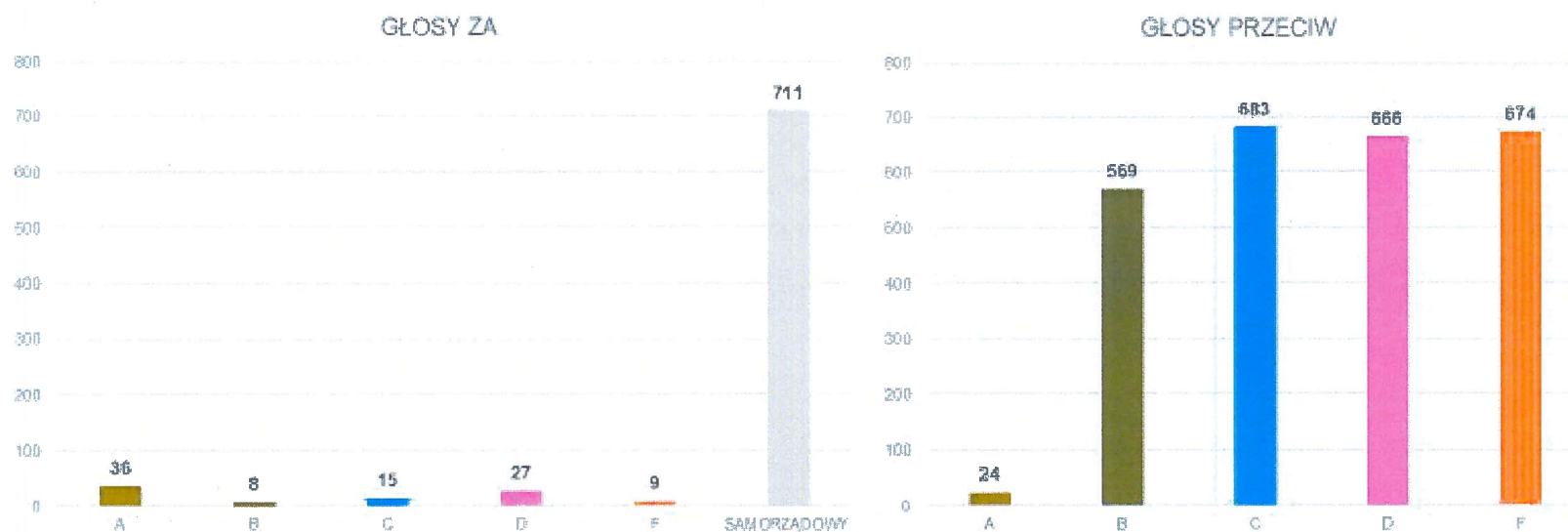
LOKALIZACJA OCZEKIWANYCH KOREKT



LP.	Główne postulaty we wniosku	Odniesienie
1	Zabezpieczenie źródła wody Urban Wariant A KM 14+400	Po szczegółowych badaniach geologicznych zostanie zaproponowane rozwiązanie zapewniające bezpieczeństwo miejsca poboru wody.
2	Dodatkowy węzeł na wniosek samorządu i mieszkańców Wariant A KM 15+400	Zmianę wprowadzono. Węzeł w postaci skrzyżowania na prawoskręty zlokalizowany w KM 14+900
3	Odsunięcie od działki Wariant A KM 15+900	Trasa na tym fragmencie jest zależna od miejsca wybudowania tunelu i jego portal definiuje położenie trasy. W obecnym wariantcie jest odsunięta możliwie daleko od zabudowy. Dalsze odsunięcie spowodowałoby zmianę lokalizacji tunelu lub konieczność budowy kolejnego z powodu dużych przewyższeń terenu.
4	Korekta drogi Wariant A KM 16+500-16+700	Zmianę wprowadzono we wszystkich wariantach.
5	Zabezpieczenie prywatnych wodociągów Wariant A KM 16+700	Zabezpieczenie będzie ujęte w kosztach.
6	Przesunięcie drogi w stronę sortowni śmieci Wariant A KM 18+100 – 18+400	Wariant A w aktualnym przebiegu jest zoptymalizowany kosztowo oraz geometrycznie. Przesunięcie na tym odcinku spowoduje zmianę przebiegu na długości 8 km. Droga obsługująca teren przebiega przy sortowni i przesunięcie jezdnii głównej spowoduje ingerencję i likwidację większości zajmowanego przez nią terenu.
7	Ominięcie boiska Wariant B KM 22+050	W przypadku realizacji tego wariantu boisko zostanie wykonane w innej lokalizacji w ramach inwestycji.
8	Ominięcie boiska Wariant B KM 23+950	W przypadku realizacji tego wariantu boisko zostanie wykonane w innej lokalizacji w ramach inwestycji.
9	Korekta geometrii - odsunięcie na niezamieszkałe działki Wariant B KM 24+400	Przesunięcie w tym miejscu będzie wiąże się ze zmianą przebiegu na odcinku 5.5 km i zbliża się do zabudowy lub wyburzeniami w innych lokalizacjach.
10	Wydłużony dojazd, korekta drogi Wariant B KM 25+080	Z uwagi na ukształtowanie terenu, nie jest możliwe wykonanie przejazdu w tej lokalizacji.

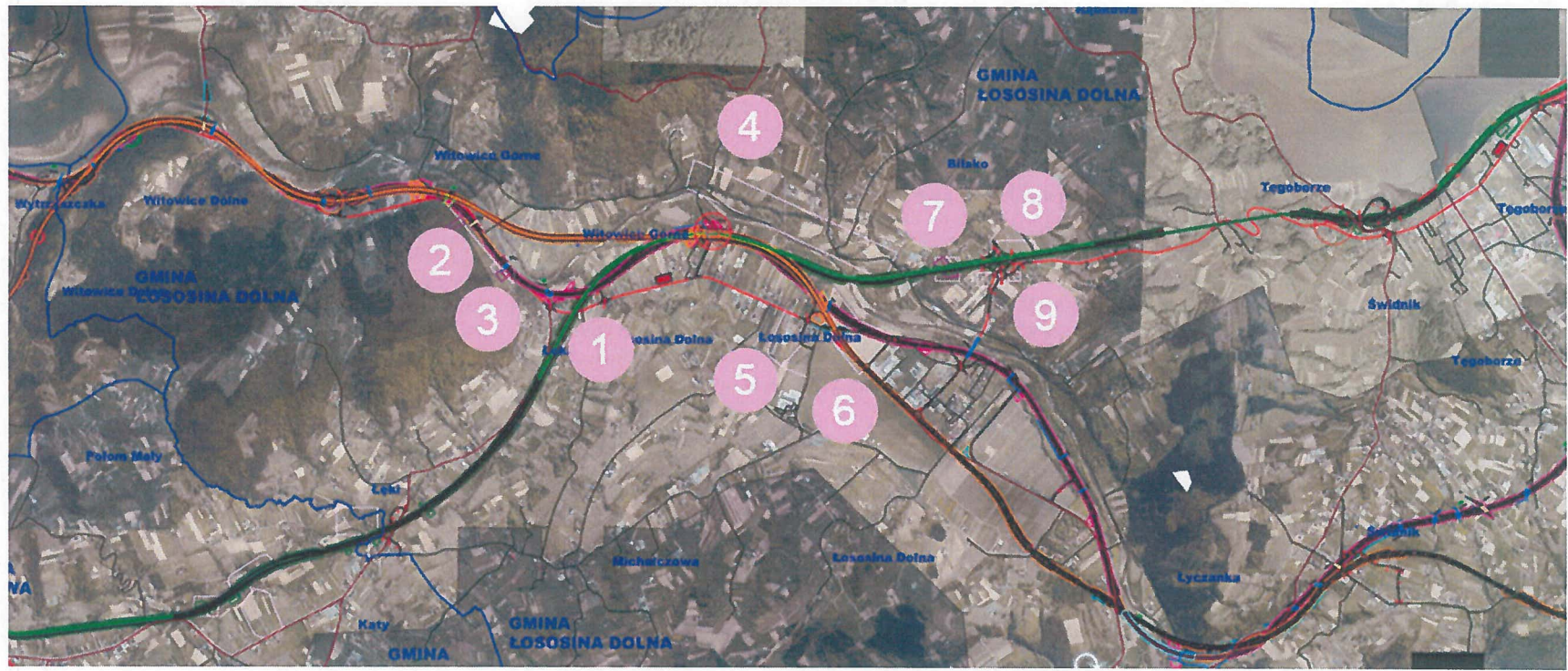
e) Gmina Łososina Dolna

Analiza Ankiety - Gmina Łososina Dolna



JACOBS

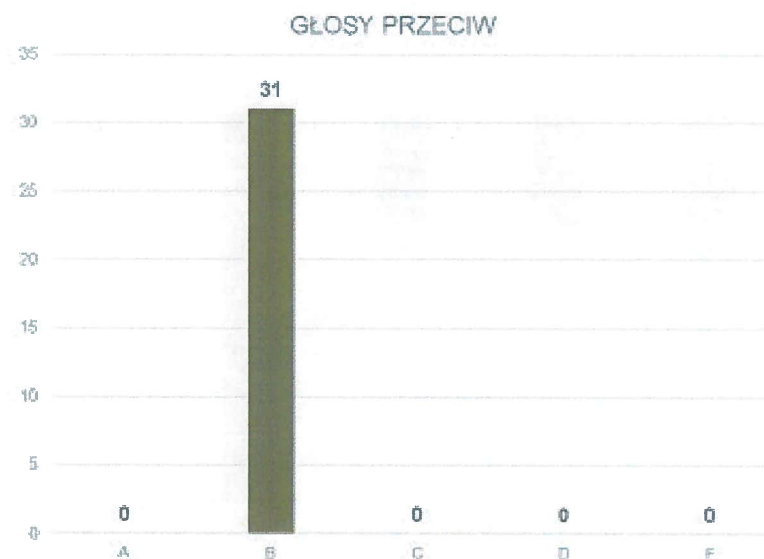
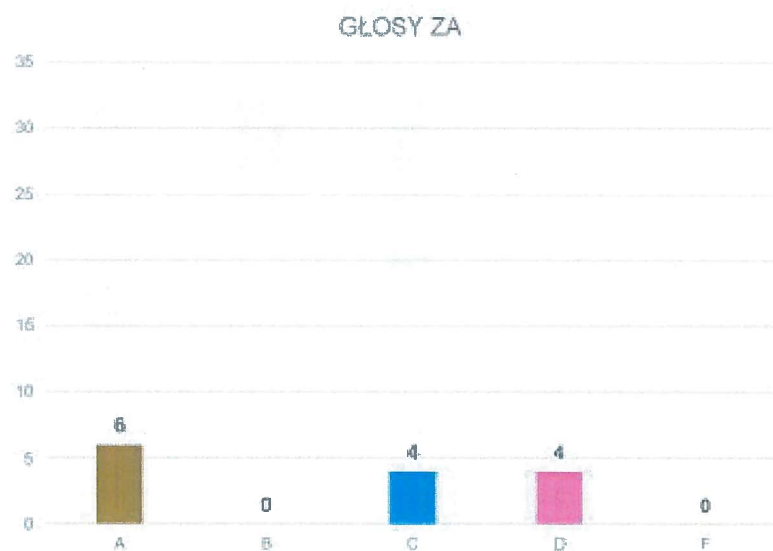
LOKALIZACJA OCZEKIWANYCH KOREKT



LP.	Główne postulaty we wniosku	Odniesienie
1	Wariant Samorządowy – przejście z wariantu C na D, wydłużenie tunelu na terenie gm. Łososina	Przejście z wariantu C na D spowoduje obniżenie wymaganych parametrów technicznych, co nie jest akceptowalne. W proponowanym wariantcie portale tunelu muszą być zlokalizowane powyżej poziomu zalewowego wody 0,2%, co wraz z minimalnym naziemem, co w konsekwencji powoduje, że większość budynków i tak będzie musiała być wykupiona.
2	Przesunięcie drogi Wariant D 27+200	Zmianę wprowadzono
3	W przypadku wybrania wariantu A,C lub F zabezpieczyć działki przed zalaniem Warianty A KM 24+200-24+800, C,F KM 26+600-27+200	Na podstawie informacji o inwestycjach z Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej-RZGW (obecnie Wody Polskie), planowana jest budowa wałów przeciwpowodziowych w tej lokalizacji.
4	Powrót do „białej linii” byłego wójta gminy gm. Łososina	Przebieg był analizowany na etapie studium korytarzowego (SK), w 2017 i 2018 r. Wybór tego przebiegu spowoduje obniżenie parametrów technicznych projektowanej drogi (mniejsze wartości promieni łuków poziomych) oraz zwiększenie ingerencji w teren przyrody chronionej NATURA 2000 oraz obszar zalewowy wody 1%. Wszystkie wymienione skutki są niedopuszczalne. Konsekwencją takiego wyboru może być odrzucenie wariantu na etapie decyzji środowiskowej.
5	Przesunięcie drogi dojazdowej C,F KM 29+000	Aktualna lokalizacja drogi jest oparta o minimalne odległości między skrzyżowaniami. W przypadku przesunięcia trasy w proponowane miejsce nie zostaną one zachowane przez co nie jest dopuszczalne z uwagi na bezpieczeństwo ruchu.
6	Przesunięcie węzła C,F KM 29+000	Przesunięcie węzła dla jezdni północnej wiązałoby się to z ingerencją w teren lotniska i obniżeniem bezpieczeństwa z powodu większego kąta najazdu i zwiększenie ilości włączeń/wyłączeń. Poprzez wcześniejsze wyłączenie z istniejącej krajowej nr75, bez konieczności zajęcia terenu lotniska i utrzymania minimalnego poziomu bezpieczeństwa skutkowałoby zmianą geometrii i wyburzeniem całej istniejącej przy drodze infrastruktury (stacji paliw i hala).
7	Korekta geometrii A KM 26+500-27+600 B KM 29+300 – 30+400	Nie ma możliwości korekty trasy z uwagi na obniżenie parametrów technicznych, co nie jest dopuszczalne.
8	Przesunięcie drogi dojazdowej A KM 27+700 B KM 30+500	Zmianę wprowadzono w wariantach A i B
9	Zmiana geometrii wlotów węzła A KM 27+700 B KM 30+500	Zmianę wprowadzono w wariantach A i B

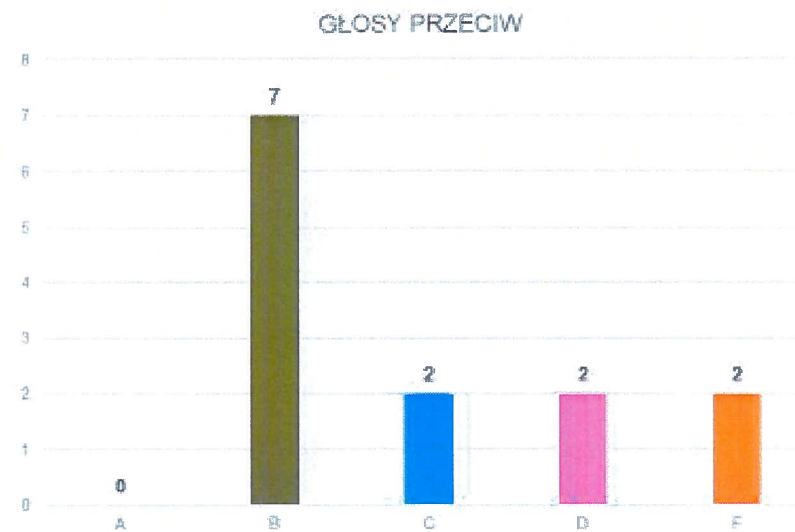
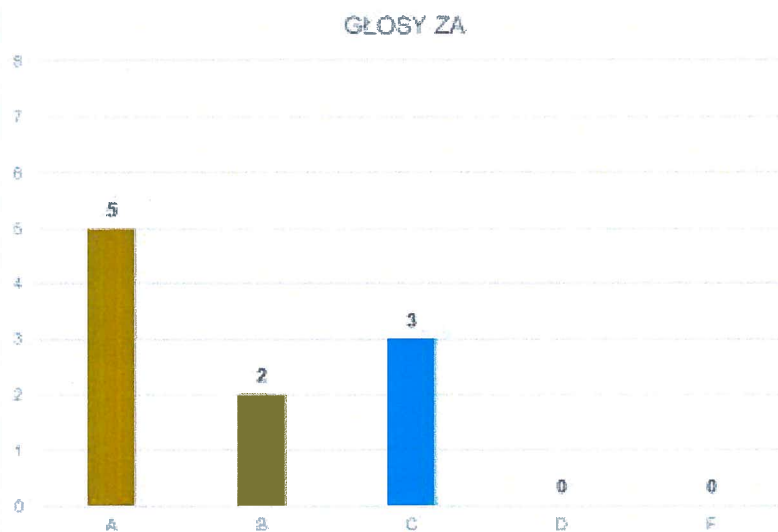
f) Gmina Chełmiec/Nowy Sącz

Analiza Ankiety - Gmina Chełmiec



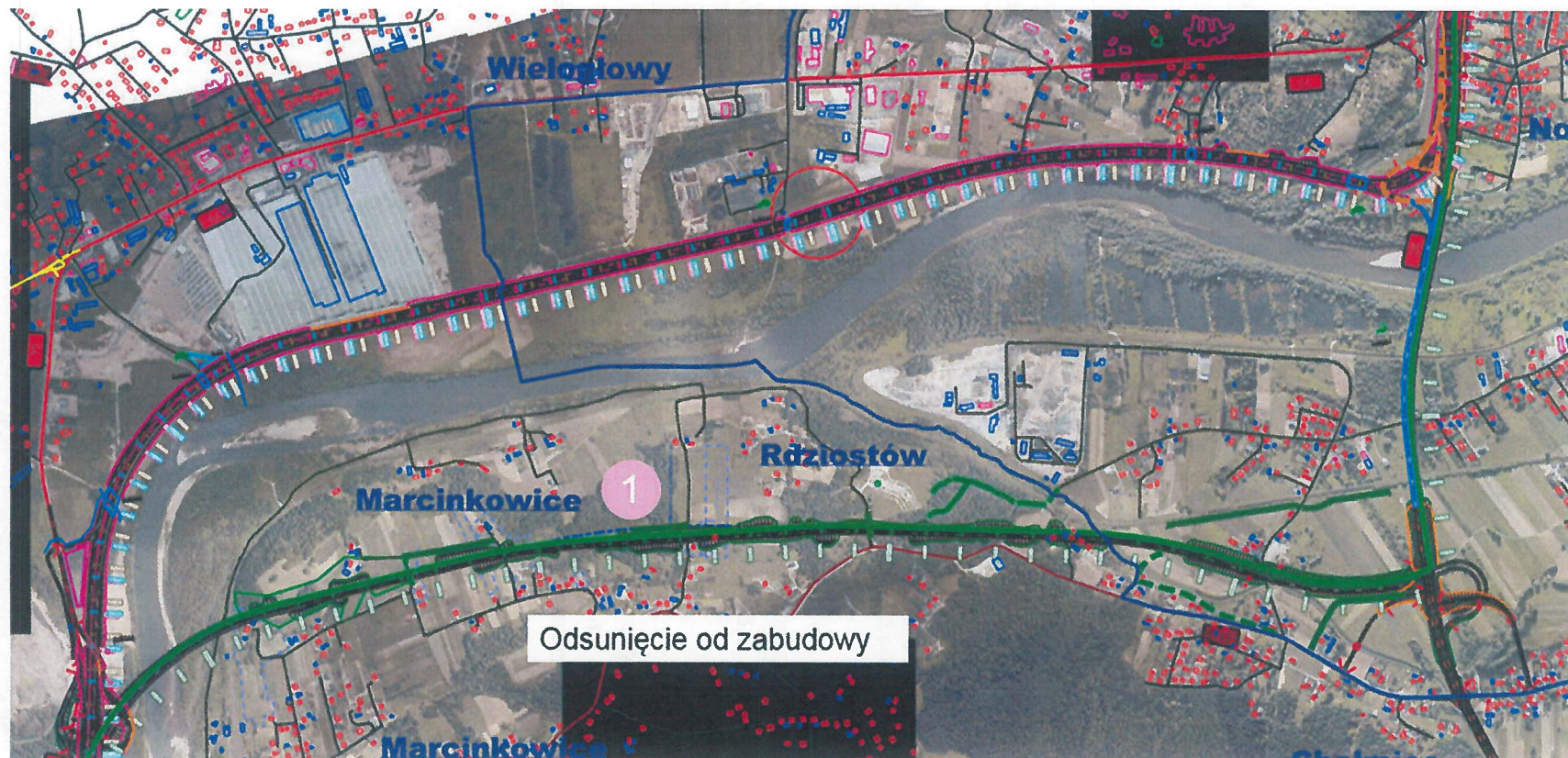
JACOBS

Analiza Ankiet - Gmina Nowy Sącz



JACOBS

LOKALIZACJA OCZEKIWANYCH KOREKT



LP.	Główne postulaty we wniosku	Odniesienie
1	Odsunąć przebieg od zabudowy Wariant B, KM 40+400	Odsunięcie spowoduje znaczny wzrost kosztów przez wydłużenie obiektu mostowego oraz zwiększenie ilości ścian oporowych.

2. Odniesienie do szczegółowych zagadnień, poruszanych przez uczestników spotkań

➤ Kryteria uwzględnione przy wyborze wariantów do STEŚ

Zamawiający w oparciu o opinię Projektanta wybrał 5 z 26 przebiegów analizowanych na etapie SK. Opinia była oparta o analizę wielokryterialną, gdzie przyjęte zostały kryteria:

Techniczne

- Geometria – prowadzenie trasy w taki sposób, by była jak najbezpieczniejsza i jak najbardziej komfortowa dla użytkowników, zgodnie z wymaganiami technicznymi i zasadami projektowania dróg
- Topografia – możliwość przeprowadzenia trasy na zadanych parametrach
- Konieczność zastosowania rozwiązań inżynierskich – ściany oporowe, zabezpieczenia osuwisk, tunele, estakady, mosty i wiadukty
- Zajętość terenu
- Wykorzystanie istniejącej sieci drogowej i możliwość lokalizacji skrzyżowań
- Wykorzystanie przekroju drogi dla ruchu lokalnego i tranzytowego
- Analiza natężeń ruchu na projektowanych przebiegach i pozostającego na istniejącej sieci drogowej – potoki ruchu

Społeczne, w tym m.in. :

- Bezpieczeństwo ruchu drogowego
- Ilość wyburzeń i zbliżeń do zabudowy
- Opinie mieszkańców w oparciu o otrzymane ankiety na spotkaniach 1 i 2 oraz pisma zbiorowe
- Opinie samorządów

Środowiskowe m.in. :

- Obszary chronione przyrodniczo
- Obszary ochrony konserwatorskiej
- Inwentaryzacja środowiskowa – występowanie lokalnych gatunków fauny i flory
- Lokalizacja wód terenowych i podziemnych

Ekonomiczne m.in. :

- Koszt inwestycji
- Koszt utrzymania i eksploatacji
- Zyski transportowe

Każdemu z tych kryteriów została przypisana waga i jako rekomendowane zostały wybrane przebiegi z największą ilością punktów, ale stanowiące dla siebie alternatywę pod względem lokalizacji trasy.

➤ Rodzaj drogi

Droga będzie posiadała 2 jezdnie po dwa pasy każda rozdzielone pasem dzielącym o szerokości 4 m z barierą energochłonną.

Droga projektowana jest w standardzie GP – głównej ruchu przyspieszonego o prędkości projektowej 80 km/h z miejscowym obniżeniem do 70 km/h – tam, gdzie zabudowa albo warunki topograficzne nie pozwalają na poprowadzenie przebiegu z wyższą prędkością (za wyjątkiem wariantu D z prędkością miejscowo ograniczoną do 60 km/h z powodu konieczności pozostania w śladzie drogi istniejącej).

Uwaga: Prędkość projektowa nie jest tożsama z prędkością dopuszczalną na drodze. Prędkość dopuszczalna może być wyższa lub niższa w zależności od miejscowych wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Klasa drogi będzie podwyższona o jedną, miejscowo dwie klasy z powodu odstępstw od warunków technicznych w aktualnym przebiegu. Znaczy to, że zakręty będą dużo mniej „ostre” i zostanie zachowana widoczność na podjazdach, ale skutkuje również tym, że nie ma technicznej możliwości, by droga pozostała w istniejącym przebiegu.

W większości przebiegu nie będzie przebiegała w terenie zabudowanym bez konieczności ograniczenia prędkości do 50km/h, dzięki czemu czas przejazdu ulegnie skróceniu.

➤ Wpływ drogi na środowisko

Wpływ inwestycji na środowisko jest analizowany zarówno przez specjalistów w zespole Projektanta jak i Zamawiającego – GDDKiA, a także będzie weryfikowany przez niezależny organ Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Na tym etapie dokumentacji - Studium Technologiczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES), jednym z tomów jest 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, została przeprowadzona 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.

➤ Skrzyżowania

Droga będzie połączona z drogami niższych klas przez węzły i skrzyżowania na prawoskręty. Znaczy to, że żeby skręcić w lewo trzeba będzie przejechać nad lub pod drogą i skorzystać ze skrzyżowania z drugą jezdnią. Wloty takich skrzyżowań są często przesunięte względem siebie by zostały spełnione wymagania bezpieczeństwa na drodze niższej klasy dotyczące odległości między skrzyżowaniami oraz z powodu ukształtowania terenu.

Rodzaj i kształt skrzyżowań może ulec zmianie na etapie koncepcji kiedy będzie prowadzona optymalizacja, jednakże aktualne rozwiązania są kompletne i możliwe do wykonania.

➤ Zjazdy

W ramach projektu z powodu bezpieczeństwa ruchu zostały zlikwidowane wszystkie zjazdy z drogi na posesje. Dostęp do posesji będzie odbywał się przez istniejącą sieć dróg lokalnych oraz przez nowo wybudowane drogi obsługujące teren.

➤ Drogi obsługujące teren

Wraz z drogą powstanie lub zostanie przebudowana sieć dróg obsługujących teren i posesje. Projektant tam gdzie była taka możliwość, pozostawił drogi w istniejącym przebiegu przez zastosowanie przejazdu górą lub dołem. W niektórych przypadkach odległość dojazdu mogła ulec zmianie. Jest to spowodowane brakiem możliwości budowy przejazdu nad lub pod.

➤ Konieczność analizy takiej ilości wariantów

Projektant jest zobowiązany kontraktem do przedstawienia co najmniej 5 wariantów, a do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ustawowo wymagany jest wariant preferowany i co najmniej 2 alternatywy.

Na zakończenie etapu STEŚ, wszystkie 5 wariantów będzie przeanalizowanych i zaprojektowanych w tym samym stopniu szczegółowości, a następnie porównanych za pomocą tych samych kryteriów. Następnie Projektant prześle swoją rekomendację Zamawiającemu, a ten wybierze wymaganą prawnie ilość

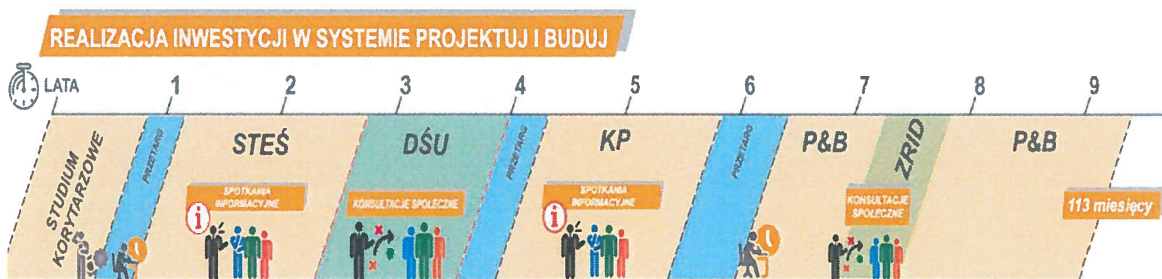
przebiegów i przekaże je do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, który po przeprowadzeniu konsultacji społecznych wybierze ostateczny jeden wariant.

Wariant ten następnie zostanie uszczegółowiony w koncepcji i dokumentacji wykonawczej.

➤ Możliwość korekty tras wariantów.

Po zatwierdzeniu jednego przebiegu Decyzją o Środowiskowych uwarunkowaniach zostaną wyznaczone linie rozgraniczające inwestycje w zakresie których będzie odbywała się budowa drogi. Możliwa będzie korekta w obrębie tych linii w celu optymalizacji inwestycji przez Wykonawcę robót budowlanych.

➤ Realizacja Inwestycji



Inwestycja realizowana jest w systemie projektuj i buduj i jest aktualnie na drugim etapie – STEŚ. Zgodnie z harmonogramem projektu na początku przyszłego roku Projektant złoży dokumentację do uzyskania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU). Zgodnie z założeniami Zamawiającego - GDDKiA, jeżeli zostanie zapewnione finansowanie, droga powinna być gotowa w okolicach 2025 roku.

➤ Informacja o wysokości odszkodowań za wykupy.

Na tym etapie przygotowania inwestycji nie jest wybrany ostateczny przebieg trasy. Nie jest więc możliwe ustalenie, które działki będą w obszarze wpływu drogi, w jakim stopniu i czy będą podlegały wykupowi lub odszkodowaniom.

Po uzyskaniu decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, kiedy zostanie wybrany już jeden przebieg będzie można wstępnie określić czy jest się w obszarze wpływu drogi. Wysokość odszkodowań ustalać będzie na etapie ZRID niezależny od GDDKiA rzeczoznawca wskazany przez Wojewodę.