

Zamierzenie budowlane:	BUDOWA OBWODNICZY MIEJSCOWOŚCI ZATOR W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28			
Adres obiektu:	Województwo małopolskie, Powiat oświęcimski, Miasto Zator			
Umowa nr:	I/474/ZP-P-2/2007 wraz z Aneksami			
Inwestor:		Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez: Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków		
Biuro projektowe:		MP- MOSTY Sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków Tel. 12 312-18-78, fax. 12 312-18-70 biuro@mpmosty.pl		
Rodzaj projektu:	KONCEPCJA PROGRAMOWA			
Tom:	TOM I. 2 CZĘŚĆ OGÓLNA – Decyzje, opinie, uzgodnienia			
Funkcja:	Tytuł, Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Główny Projektant:	mgr inż. Bartłomiej Bala	drogowa	MAP/0063/POOD/05	
Projektant:	mgr inż. Mariusz Wanat	drogowa	PDK/0228/POOD/10	
Projektant:	mgr inż. Tomasz Cwajna	mostowa	MAP/0195/POOM/10	
Projektant:	mgr inż. Karol Barański	instalacyjna	MAP/0454/POOS/13	
Projektant:	mgr inż. Paweł Szewczyk	Instalacyjna	MAP/0282/POOE/09	
Projektant:	inż. Andrzej Kwiecień	instalacyjna	0244/96/U	

SPIS TREŚCI

I. WYKAZ DECYZJI, OPINII I UZGODNIEŃ4

II. DECYZJE, OPINIE I UZGODNIENIA.....7

1. Aneks do protokołu nr 2/2011 z posiedzenia ZOPI z dnia 19.12.2014r.	7
2. Protokół nr 02/2015 z posiedzenia KOPI z dnia 02.03.2015 r.	41
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 28.04.2016r.	50
4. Decyzja SKO z dnia 16.08.2016r. podtrzymująca zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.....	74
5. Wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 22.12.2014r.	93
6. Opinia Ministra Zdrowia z dnia 13.10.2016r.	96
7. Opinia pozytywna Starosty Oświęcimskiego z dnia 18.10.2016r.	97
8. Opinia Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Krakowie z dnia 21.10.2016r.	98
9. Opinia Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pismo znak: OZKr5183.2061.2016.ED z dnia 29.12.2016r.	100
10. Opinia Okręgowego Urzędu Górniczego pismo znak: KRA.8120.207.2016.AH z dnia 10.10.2016r.	101
11. Wystąpienie do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie pismo znak: MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-5/2032 z dnia 05.10.2016r. – brak odpowiedzi.....	102
12. Opinia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21.10.2016r.	105
13. Uzgodnienie i opinia dla rozwiązań projektowych i przebiegu linii rozgraniczających z Urzędu Miasta Zatora z dnia 26.10.2016r.	106
14. Opinia Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie znak ZU-460-8-12/14 z dnia 24.12.2014	108
15. Opinia Urzędu Miejskiego w Zatorze znak DI.7011.2.29.2014 z dnia 19.01.2015	109
16. Warunki techniczne wydane przez Przedsiębiorstwo Usług Wodociągowych HKW Sp. z o.o. znak: HKW/365/2016 z dnia 14.10.2016r.	111
17. Warunki techniczne wydane przez Urząd Miejski w Zatorze znak: DI.7011.2.29.2014 z dnia 19.01.2015r.	113
18. Warunki techniczne wydane przez Przedsiębiorstwo Usług Wodociągowych HKW Sp. z o.o. znak: HKW/364/2016 z dnia 14.10.2016r.	114
19. Uzgodnienie Koncepcji przez PUWHKW z dnia 09.11.2016r.	117
20. Warunki techniczne wydane przez PSG Sp. z o.o., oddział w Zabrze, rejon dystrybucji gazu w Wadowicach, znak: B9/T/Uz/432/6/15 z dnia 07.01.2015r	118
21. Warunki techniczne wydane przez PSG Sp. z o.o., oddział w Zabrze, rejon dystrybucji gazu w Wadowicach, znak: B9/T/16/15 z dnia 06.10.2015r.....	120
22. Warunki przyłączeniowe TAURON DYSTRYBUCJA S.A WP/058454/2015/O06R03 z dnia 27.10.2015r.	122
23. warunki przyłączeniowe TAURON DYSTRYBUCJA S.A. z dnia 27.10.2015r. WP/058454/2015/O06R03	125
24. Warunki przebudowy TAURON Dystrybucja S.A z dnia 16.01.2017r.	128
25. Uzgodnienie koncepcji przebudowy urządzeń elektronicznych TAURON Dystrybucja S.A z dnia 06.03.2017r.	135
26. Uzgodnienie koncepcji oświetlenia drogowego przez Miasto Zator znak: DZ7021.99.2016 z dnia 10.11.2016r.	136
27. Warunki przebudowy sieci telekomunikacyjnej Orange Polska z dnia 23.03.2016r.	137
28. Uzgodnienie koncepcji programowej przez Orange Polska z dnia 14.11.2016r.	143
29. Opinia Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach z dnia 27.10.2016r.....	144
30. Notatka ze spotkania z przedstawicielami Zarządu Dróg Wojewódzkich z dnia 15.11.2016r.	145
31. Uzgodnienie Zarządu Dróg Wojewódzkich znak: ZDW/PW/2016/8536/DI-2/MM; DI-2/650/781-180c/16 z dnia 05.12.2016r.....	146
32. Informacja z Urzędu Marszałkowskiego o braku możliwości wydania opinii zgodnej ze specustawą znak: PR-III.8012.111.2016.MD z dnia 11.01.2017r.	147
33. Uzgodnienie konstrukcji nawierzchni przez GDDKiA znak: O.KR.I-1.4110.5.2.2017.5.asw z dnia 14.02.2017r.	148
34. Wynik Audytu BRD z etapu Koncepcji programowej z dnia 22.11.2016r.....	149
35. Decyzja Starosty Oświęcimskiego zatwierdzająca dokumentację geologiczno-inżynierską z dnia 20.10.2016r. znak: WOS.6541.7.2016	153

36. Decyzja Starosty Oświęcimskiego zatwierdzająca dokumentację hydrogeologiczną z dnia 21.10.2016r. znak: WOS.6531.3.2016	155
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

I. WYKAZ DECYZJI, OPINII I UZGODNIEŃ

L.p.	Dotyczy	Data uzyskania	Data ważności	Uwagi
1.	Aneks do protokołu nr 2/2011 z posiedzenia ZOPI	19.12.2014	-	
2.	Protokół nr 02/2015 z posiedzenia KOPI	02.03.2015	-	
3.	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia	28.04.2016	-	
4.	Decyzja SKO podtrzymująca zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	16.08.2016	-	
5.	Wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego – etap STEŚ	22.12.2014	-	
6.	Opinia Ministra Zdrowia	13.10.2016	-	
7.	Opinia pozytywna Starosty Oświęcimskiego	18.10.2016	-	
8.	Opinia Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Krakowie	21.10.2016	-	Rozwiązanie techniczne uwzględnia wymagania przejezdności dla pojazdów określonych w uzgodnieniu
9.	Opinia Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pismo znak: OZKr5183.2061.2016.ED	29.12.2016	-	
10.	Opinia Okręgowego Urzędu Górniczego pismo znak: KRA.8120.207.2016.AH	10.10.2016	-	
11.	Wystąpienie do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie pismo znak: MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-5/2032	05.10.2016	-	Pismo wysłano nie otrzymano do chwili obecnej odpowiedzi. Analizując treść wystąpienia, brak odpowiedzi traktujemy jako brak zastrzeżeń do rozwiązań
12.	Opinia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	21.10.2016	-	
13.	Uzgodnienie i opinia dla rozwiązań projektowych i przebiegu linii rozgraniczających z Urzędu Miasta Zatora	26.10.2016	-	Uzgodnienie dotyczy linii rozgraniczających, sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej i gazowej. W związku z dużą dynamiką planowania i prowadzenia inwestycji w rejonie planowanej obwodnicy, ze względu na horyzont czasowy realizacji obwodnicy, Urząd Miasta Zatora w celu zabezpieczenia swojego interesu chce czynnie uczestniczyć w uzgadnianiu finalnych rozwiązań projektowych na etapie projektu budowlanego. Rozwiązanie projektowe uwzględniają dodatkowe przejście dla pieszych o

L.p.	Dotyczy	Data uzyskania	Data ważności	Uwagi
				które wnioskuje miasto w punkcie 2. Pozostałe uwagi stanowią wytyczne i sugestie dla późniejszych etapów projektowych. Na obecnym etapie nie ma możliwości zmiany lokalizacji słupa wyokich napięć ze względu na wykonane i uzgadniane dokumentacje projektowe i zatwierdzone geologiczne.
14.	Opinia Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie znak ZU-460-8-12/14	24.12.2014	-	Uzgodnienie nie posiada daty ważności. Ze względu na brak zmiany przebiegu finalnego wariantu opracowanego w koncepcji programowej ponowne uzgodnienie jest bezzasadne, pomimo to biuro wystąpiło o opinię, ale nie uzyskało odpowiedzi.
15.	Opinia Urzędu Miejskiego w Zatorze znak DI.7011.2.29.2014	19.01.2015	-	Opinię uzyskano na dla wykonanej dokumentacji z wcześniejszego etapu. Wszelkie zapisy zawarte w uwagach zostały uwzględnione w koncepcji programowej i potwierdzone pismem znak: DI.7011.2.36.2016 z dnia 26.10.2016r.
16.	Warunki techniczne wydane przez Przedsiębiorstwo Usług Wodociągowych HKW Sp. z o.o. znak: HKW/365/2016	14.10.2016	-	Warunki techniczne, przekroczenia istniejących wodociągów Ø1400 które uległy zmianie w stosunku do warunków z dnia 30.01.2015r. dołączonych na etapie STEŚ, które zakładały rozbiórkę rurociągów na odcinkach kolidujących z projektowaną drogą
17.	Warunki techniczne wydane przez Urząd Miejski w Zatorze znak: DI.7011.2.29.2014	19.01.2015	-	Warunki dla likwidacji kolizji z sieciami będącymi własnością miasta
18.	Warunki techniczne wydane przez Przedsiębiorstwo Usług Wodociągowych HKW Sp. z o.o. znak: HKW/364/2016	14.10.2016	-	Warunki techniczne, przekroczenia istniejących wodociągów Ø1400 które uległy zmianie w stosunku do warunków z dnia 30.01.2015r. dołączonych na etapie STEŚ, które zakładały rozbiórkę rurociągów na odcinkach kolidujących z projektowaną drogą
19.	Uzgodnienie Koncepcji przez PUWHKW	09.11.2016	-	
20.	Warunki techniczne wydane przez PSG Sp. z o.o., oddział w Zabrze, rejon dystrybucji gazu w Wadowicach, znak: B9/T/Uz/432/6/15	07.01.2015	07.01.2017	

L.p.	Dotyczy	Data uzyskania	Data ważności	Uwagi
21.	Warunki techniczne wydane przez PSG Sp. z o.o., oddział w Zabrze, rejon dystrybucji gazu w Wadowicach, znak: B9/T/16/15	06.10.2015	06.10.2017	
22.	Warunki przyłączeniowe TAURON DYSTRYBUCJA S.A WP/058454/2015/O06R03 TD/SOPP/2015-10-28/0000205	27.10.2015	27.10.2017	
23.	Warunki przyłączeniowe TAURON DYSTRYBUCJA S.A. WP/058454/2015/O06R03 TD/SOPP/2015-10-28/0000041	27.10.2015	27.10.2017	
24.	Warunki przebudowy TAURON Dystrybucja S.A	16.01.2017	16.01.2019	
25.	Uzgodnienie koncepcji przebudowy urządzeń elektronicznych TAURON Dystrybucja S.A	06.03.2017r.	-	
26.	Uzgodnienie koncepcji oświetlenia drogowego przez Miasto Zator znak: DZ7021.99.2016	10.11.2016	-	
27.	Warunki przebudowy sieci telekomunikacyjnej Orange Polska	23.03.2016	23.03.2017	
28.	Uzgodnienie koncepcji programowej przez Orange Polska	14.11.2016	-	
29.	Opinia Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach z dnia 27.10.2016r.	27.10.2016	-	
30.	Notatka ze spotkania z przedstawicielami Zarządu Dróg Wojewódzkich	15.11.2016r.	-	
31.	Uzgodnienie Zarządu Dróg Wojewódzkich znak: ZDW/PW/2016/8536/DI-2/MM; DI-2/650/781-180c/16	05.12.2016r.	-	
32.	Informacja z Urzędu Marszałkowskiego o braku możliwości wydania opinii zgodnej ze specustawą znak: PR-III.8012.111.2016.MD	11.01.2017r.	-	
33.	Uzgodnienie konstrukcji nawierzchni przez GDDKiA znak: O.KR.I-1.4110.5.2.2017.5.asw	14.02.2017r.	-	
34.	Wynik Audytu BRD z etapu Koncepcji programowej	22.11.2016r.	-	
35.	Decyzja Starosty Oświęcimskiego zatwierdzająca dokumentację geologiczno-inżynierską znak: WOŚ.6541.7.2016	20.10.2016r.	-	
36.	Decyzja Starosty Oświęcimskiego zatwierdzająca dokumentację hydrogeologiczną znak: WOŚ.6531.3.2016	21.10.2016r	-	

II. DECYZJE, OPINIE I UZGODNIENIA

1. Aneks do protokołu nr 2/2011 z posiedzenia ZOPI z dnia 19.12.2014r.

Aneks do Protokołu nr 2/2011

z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI), które miało miejsce w dniu **19 grudnia 2014r.** w siedzibie krakowskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ul. Mogilska 25.

Przedsięwzięcie inwestycyjne: **Budowa obwodnicy m. Zator w ciągu drogi krajowej Nr 28**

Przedmiot obrad: ocena dokumentacji projektowej wymaganej w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego Etap II dla przedsięwzięcia j.w.

Obecni:

Zastępca Przewodniczącego ZOPI:
mgr inż. Andrzej Kollbek

Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji
(ZI)

Członkowie ZOPI:

mgr inż. Piotr Sroczyński
mgr inż. Henryk Szmul
dr inż. Joanna Gola-Szlachta

Naczelnik Wydziału Dokumentacji (I-1)
Naczelnik Wydziału Mostów (Z-4)
p.o. Naczelnik Wydziału Ochrony Środowiska (I-2)
Naczelnik Wydziału Dróg i Sieci Drogowej (Z-1)
Naczelnik Wydziału BRD i Zarządzania Ruchem (Z-2)
Naczelnik Wydziału Planowania (D-2)
Naczelnik Wydziału Realizacji Inwestycji (I-4)
Naczelnik Wydziału Nieruchomości (I-3)
Stanowisko ds. Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych (Z-5)

inż. Grzegorz Dyrda

mgr inż. Ryszard Żakowski

mgr inż. Halina Obara
mgr inż. Robert Jakubiak

mgr inż. Stanisława Gola
mgr inż. Janusz Sikora

Przedstawiciele Oddziału:

mgr inż. Ewa Winid

techn. Roman Kamiński
mgr inż. Urszula Szlegier
mgr inż. Adam Miziewicz
mgr inż. Tomasz Świniński

Naczelnik Wydziału Uzgodnień i Zagospodarowania Przestrzennego (Z-3)
Za-ca Naczelnika Wydziału Mostów (Z-4)
Wydział Ochrony Środowiska (I-2)
Wydział Dokumentacji (I-1)
Wydział Dokumentacji (I-1)

Projektanci – przedstawiciele MP–Mosty Sp. z o.o.:

mgr inż. Paweł Samek V-ce Prezes Zarządu
mgr inż. Robert Słota V-ce Prezes Zarządu
mgr inż. Wojciech Nawrocki Projektant
mgr inż. Tomasz Cwajna Projektant
mgr inż. Tomasz Tarnowski Projektant
wraz z zespołem projektowym zgodnie z listą obecności.

Sekretarz ZOPI: mgr inż. Anna Suwalska-Widlińska

I . OPIS SPRAWY

Zgodnie z Zarządzeniem nr 15 GDDKiA z dnia 01.03.2011r. w sprawie Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w oddziałach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad powołany został Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, który w dniu 5.10.2011r. dokonał oceny projektu przedsięwzięcia inwestycyjnego dla przedmiotowego zadania na etapie poprzedzającym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego.

W Protokole nr 2/2011 z ww. posiedzenia ZOPI sprecyzowane zostały uwagi, które należało wprowadzić w dokumentacji projektowej STES II. Podjęta uchwała ZOPI przewidywała opracowanie dodatkowego 5-go wariantu obwodnicy i przedstawienie go do dalszych rozważań na KOPI.

Po opracowaniu wariantu nr 5 obwodnicy zgodnie z uchwałą ZOPI, tutejszy Oddział wystąpił z prośbą o ocenę dokumentacji STES II przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych.

W wyniku roboczego spotkania członków KOPI w dn. 25.10.2012r., sprecyzowane zostały uwagi do przedmiotowej dokumentacji, polecając ich wprowadzenie, przyjęcie STES II protokołem ZOPI i ponowne przedstawienie materiałów do oceny KOPI (pismo znak: GDDKiA-DPI-WO-mb-4117/583/12 z dn. 30.10.2012r.).

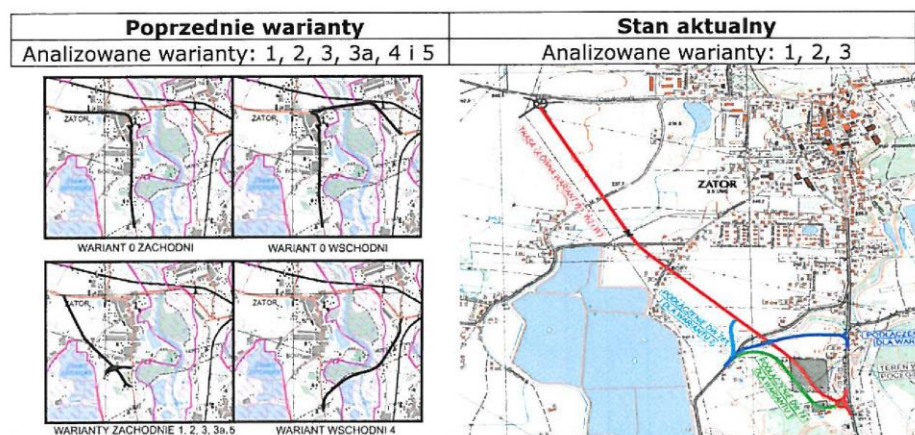
Z uwagi na napotkane trudności w trakcie prowadzenia umowy na wykonanie przedmiotowej dokumentacji projektowej i fakt, iż wprowadzenie wszystkich koniecznych uzupełnień i korekt do dokumentacji wiązało się z poniesieniem dodatkowych środków finansowych, których nie był w stanie zabezpieczyć Wykonawca dokumentacji, nastąpił znaczny upływ czasu.

Tutejszy Oddział zwrócił się z prośbą do Centrali GDDKiA o przyznanie niezbędnych środków finansowych. Równolegle prowadzone były rozmowy z Burmistrzem Zatora w celu ewentualnego przejęcia wykonania niezbędnych prac w ramach środków gminnych, jednak nie przyniosły one oczekiwanego efektu, nie przyspieszyły prac.

Po otrzymaniu zgody Centrali GDDKiA na wykonanie dodatkowych badań geotechnicznych oraz aktualizację analizy środowiskowej, podjęto prace projektowe umożliwiające ponowne przedłożenie dokumentacji STES II na KOPI.

Zmiana zakresu analizowanych wariantów

Porównanie analizowanych wcześniej oraz aktualnych wariantów obwodnicy m. Zator.



W ramach wykonanej aktualizacji dokumentacji STEŚ II oraz Analizy środowiskowej (Raportu oddziaływania na środowisko) zrezygnowano z dotychczasowego wariantu wschodniego (wariant nr 4) obwodnicy.

Powyższa zmiana wynika z uwagi na:

- kolizję wariantu 4 z obszarem Natura 2000 „Dolina Dolnej Skawy”

Wariant wschodni przebiegał na odcinku około 960 m przez obszar Natura 2000, na którym występuje 7 gatunków stanowiących przedmiot ochrony z Załącznika I Dyrektywy „Ptasiej” oraz 16 gatunków regularnie występujących ptaków migrujących niewymienionych w Załączniku I Dyrektywy „Ptasiej”.

- konieczność wycinki zieleni nadrzecznej

Wariant wschodni łączył drogę krajową nr 28 z drogą nr 44 przechodząc przez koryto i trasę zalewową rzeki Skawy. W związku z tym, że obszar Natura 2000 „Dolina Dolnej Skawy” jest obszarem wyznaczonym dla ochrony gatunków ptaków i ich siedlisk, zbiorowiska łęgowe nie stanowią przedmiotu ochrony sensu stricto. Stanowią jednak one cenne, naturalnie wykształcone siedlisko licznych gatunków ptaków, co predysponuje je do zachowania w stopniu niepogorszonym. W przedmiotowym miejscu w zbiorowiskach tych stwierdzono ponadto szereg gatunków roślin podlegających ochronie gatunkowej.

- konieczność przekroczenia rzeki Skawy i korytarza ekologicznego z nią związanego

Skawa stanowi korytarz ekologiczny rangi regionalnej – „Dolina rzeki Skawy”. Jest to korytarz południowo – centralny. Cała dolina rzeki Skawy wraz z porastającymi brzegi zbiorowiskami wierzbowo – topolowymi, fragmentami lasu łęgowego jest bardzo cennym elementem ostoi Natura 2000 - Dolina Dolnej Skawy, która na znacznym odcinku zachowała swój prawie naturalny charakter. Rzeka Skawa pełni funkcję korytarza ekologicznego m.in. dla ssaków w tym dużych kopytnych i dużych drapieżników w tym potencjalnie dla wilka. Ponadto Skawa i jej terasa zalewowa pełni ważną rolę korytarza ekologicznego dla ryb oraz pełni wiele innych funkcji przyrodniczych.

W analizowanym wcześniej wariantcie wschodnim nastąpiłoby zniszczenie ok. 3,3 ha siedliska z pogorszeniem ciągłości ekologicznej rzeki Skawy, efekt barierowy oraz obniżenie wartości siedliska na obszarze ok. 30,45 ha, co uznano za istotne ingerencje w ostoje prowadzące do szkód w środowisku przyrodniczym.

- niezgodność z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego

Proponowany wcześniej przebieg obwodnicy w wariantcie wschodnim nie był uwzględniony w zatwierdzonym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Zator, co spowodowałoby dodatkowe konflikty społeczne. Warianty zachodnie - zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego uzyskały pozytywną opinię w trakcie konsultacji społecznych na etapie zatwierdzania obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego gminy Zator.

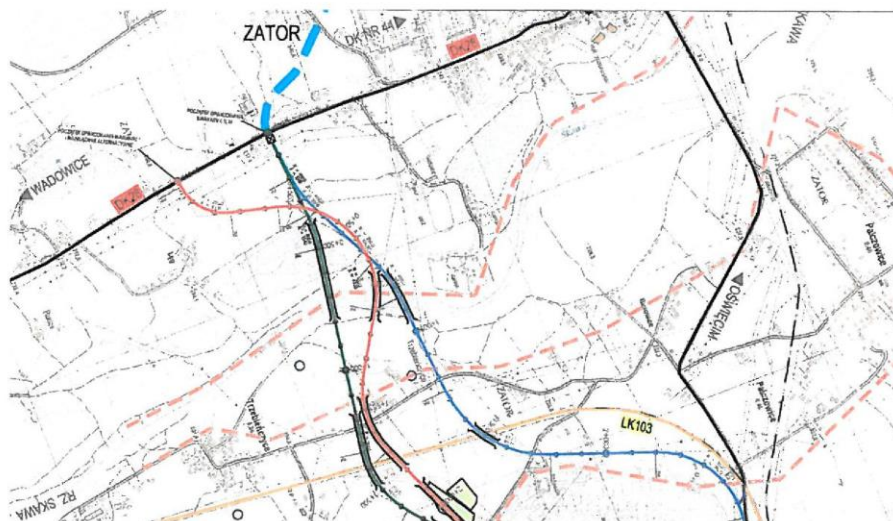
- brak obsługi Strefy Aktywności Gospodarczej

- mniejsze niż w wariantach zachodnich możliwości przejęcia ruchu tranzytowego

Pod względem ruchowym warianty zachodnie są korzystniejsze od wschodniego, mogą przejąć znacznie większy potok ruchu z DK 28. Wariant wschodni zmniejszałby natężenie ruchu z centrum Zatora w mniejszym stopniu niż warianty zachodnie przy jednoczesnym wzroście oddziaływania m.in. akustycznego w tym wariantcie.

- projektowane połączenie drogowe pomiędzy DK 28 i DK 79 Zator – Spytkowice – Alwernia – węzeł Rudno – Wola Filipowska, które zakłada zbliżony przebieg wariantów do wariantu wschodniego (inwestor ZDW w Krakowie)

Obecnie trwają prace projektowe na zlecenie ZDW w Krakowie dotyczące koncepcji dla budowy połączenia drogowego pomiędzy drogą krajową nr 28 i drogą krajową nr 79 Zator – Spytkowice – Alwernia – Węzeł Rudno – Wola Filipowska, którego warianty zakładają zbliżony przebieg do wcześniejszego wariantu wschodniego obwodnicy. Budowa dwóch zbliżonych tras drogowych nie znajduje uzasadnienia.



Fragment wielowariantowej koncepcji połączenia drogi DK 28 i DK 28 w okolicach Zatora.

Biorąc pod uwagę powyższe uzasadnienie, wskazujące na nieracjonalność wariantu wschodniego obwodnicy, zrezygnowano z jego dalszego procedowania, pozostawiając do dalszych prac zachodni przebieg obwodnicy miasta Zator.

W efekcie poczynionych analiz, w ramach zachodniego przebiegu obwodnicy aktualnym pracom poddano trzy nowe warianty 1, 2, 3 (powstałe na bazie poprzednio preferowanego wariantu nr 5 - wg Protokołu ZOPI nr 2/2011), które posiadają przebieg w tym samym korytarzu sytuacyjnym, różniące się przebiegiem wysokościowym i sposobem rozwiązania skrzyżowania z drogą wojewódzką 781. Trasa obwodnicy przebiega w korytarzu zarezerwowanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz studium do MPZP. Na swoim początku obwodnica dowiązuje się do jednego z ramion ronda na DK44 (wg osobnego opracowania*), co powoduje uniknięcie kolizji z Aleją Lipową; koniec obwodnicy stanowi rondo na DK 28, zlokalizowane przed stacją paliw.

*Dokumentacja projektowa dla ronda na DK44 powstaje aktualnie w ramach zadania pn.: „Budowa drogi gminnej od ul. W. Grabskiego do DK 44 (o dł. ok. 60mb), stanowiącej dojazd do Strefy Aktywności Gospodarczej Małopolski Zachodniej w Zatorze, wraz z jej włączeniem do DK 44 poprzez skrzyżowanie w formie ronda”, którego inwestorem jest Burmistrz Miasta Zator.

Cel zadania inwestycyjnego

Celem inwestycji pn. „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” razem z przebudową odcinka drogi wojewódzkiej nr 781 jest:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi krajowej DK28, DK44 i DW 781
- poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku DK28, DK44 i DW781
- przeniesienie ruchu tranzytowego (zakres i miejsce w zależności od wybranego wariantu przebudowy drogi) poza obszary zabudowane
- usprawnienie układu komunikacyjnego
- poprawa warunków ekologicznych mieszkańców miasta i gminy Zator mieszkających w korytarzu drogi krajowej DK28, DK44 i DW 781
- umożliwienie zwiększenia aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w korytarzu i w sąsiedztwie korytarza drogi DK28, DK44 i DW 781
- obsługa projektowanych obszarów „strefy przemysłowej”.

II. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Zagospodarowanie projektowanego pasa drogowego

Na obszarze projektowanego pasa drogowego dominują uprawy rolne i łąki oraz częściowo w jego końcowej części tereny zakrzewione i zadrzewione. Projektowana obwodnica będzie krzyżowała się z siecią istniejących dróg lokalnych, drogą powiatową oraz z drogą wojewódzką nr 781. W sąsiedztwie projektowanego przebiegu obwodnicy, na początkowym odcinku, zlokalizowane tereny przeznaczone są pod Strefę Przemysłową, następnie występują tereny upraw rolnych. W dalszym odcinku, na wysokości ul. Hallera przebiega linia WN 110 kV, przeprowadzona wąskim korytarzem pomiędzy istniejącą zabudową. W środkowej części swojego przebiegu projektowana obwodnica przecina obszar z zabudową zagrodową a także obszar wyrobiska pocegielnianego - wawóz z wodą stojącą, zakrzewiony i zadrzewiony. W końcowym odcinku obwodnicy, w rejonie ronda, przebiegają sieci infrastruktury technicznej, które będą wymagały przebudowy (gaz, oświetlenie, kanalizacja, wodociąg, linie SN i NN, WN, teletechnika).

Uwarunkowania ekologiczne

Zaplanowany przebieg obwodnicy, zachodnim skrajem miasta, pośród zabudowy osiedlowej – jest stosunkowo najmniej konfliktogenny wobec obszaru naturalnego PLB 120005 Dolina Dolnej Skawy i nie ingerują w wartościowe siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków wymienionych w załącznikach do Dyrektyw "Siedliskowej" i "Ptasiej".

Obwodnica projektowana jest w osi jezdni głównej ok. 130 m, a w pasie terenu zajętości stałej w najbliższej odległości ok. 25 m (dla wariantów 2-3) oraz ok. 90 m dla wariantu 1 - od granicy obszaru Natura 2000 „Dolina Dolnej Skawy” i przebiegającej po północno – wschodniej granicy Stawów Zatorskich. Ponadto obwodnica znajduje się w osi jezdni głównej ok. 215 m, w pasie terenu zajętości stałej oraz w odległości ok. 125m (obwodnica DK 28) i 100 m (DW781) od obszaru Natura 2000 występującego po stronie

wschodniej miasta. We wszystkich wariantach obwodnica przebiega przez nieczynne wyrobisko pocegielniczne, będące terenem zadrzewionym. Droga przebiega na tym odcinku w nasypie. Dla wszystkich wariantów zaprojektowano przepust dla drobnej zwierzyny zamieszkującej wyrobisko (w rejonie km 1+775,40).

Projektowane roboty budowlane nie kolidują z zabytkami objętymi ochroną prawną. Obiekty zabytkowe i strefy ochrony konserwatorskiej grupują się w centrum miasta, przy istniejących ulicach (wariant "0"). Na terenie inwestycyjnym nie ma udokumentowanych stanowisk archeologicznych.

Uwarunkowania ekologiczne dla projektowanych wariantów drogi wojewódzkiej 781: W żadnym z wariantów trasa DW 781 nie przebiega przez tereny chronione. Trasa DW 781 przebiega głównie przez tereny otwarte, rolnicze. W wariantcie 1 odcinek drogi wojewódzkiej przebiega przez nieczynne wyrobisko pocegielniczne, będące terenem zadrzewionym. Zaprojektowano przejście dla zwierząt małych i płazów w km 0+398,17.

Budowa geologiczna

Miasto Zator położone jest w niecce górnośląskiej, która jest częścią większej struktury śląsko-morawskiej i która wypełniona jest osadami węglonośnymi. Skały górnokarbońskie (węglonośne) występują pod pokrywą osadów młodszych, czyli miocenich ilów i piasków, które przykryte są przede wszystkim osadami akumulacji rzecznej wieku czwartorzędowego. W niecce górnośląskiej występują również skały osadowe dewonu oraz karbonu dolnego. Główną serią sedymentacyjną niecki górnośląskiej są osady karbońskie, które obejmują turniej, wizen, namur i westfal. Podłoże opisywanego obszaru stanowią skały górnokarbońskie wieku westfal, reprezentowane przez warstwy libiąskie czyli piaskowce i łupki wraz z pokładami węgla kamiennego (Zero E., 1956; Stupnicka E., 1989).

Nieckę górnośląską cechuje słabo rozwinięta tektonika fałdowa. W środkowej części niecki, w tym także na opisywanym obszarze, warstwy górnokarbońskie leżą prawie poziomo, co związane jest z występowaniem w podłożu niecki masywu krystalicznego. Obszar południowo-wschodniej części niecki górnośląskiej został przykryty w trzeciorzędzie osadami miocenichimi zapadliska przedkarpacciego reprezentowanymi głównie przez iły z wkładkami piasków. Równocześnie z sedymentacją rozwijały się procesy dysjunktywne. Liczne uskoki spowodowały na południu niecki znaczne obniżenie stropu karbonu. Na opisywanym obszarze rozpoznano strop karbonu na głębokości około 200 m p.p.t. (Zero E., 1956; Stupnicka E., 1989). W pobliżu południowej granicy miasta Zator występują skały fliszowe jednostki Płaszczowiny Podśląskiej (linia głównego nasunięcia Karpat) wykształcone w postaci łupków i piaskowców warstw ciężkowickich oraz łupków pstrych. Stanowią one podłoże ww. miocenichich osadów zapadliska przedkarpacciego oraz osadów akumulacyjnych rzeki Skawy i innych osadów czwartorzędowych.

Osady czwartorzędowe przykrywają ww. starsze osady i reprezentowane są przez następujące pokrywy:

- lessowe - pokrywające większą część opisywanego terenu - tworzą rozległą pokrywę, zróżnicowaną facjalnie i wiekowo na lessy stokowe i dolinne, w tym deluwia lessowe. Stokowe lessy są warstwowane lub laminowane, a dolinne są często oglejone. Osady te reprezentowane są różnowiekowe facje od lessu vistulianichiego do lessu młodszege, holocenichiego (rycina 2).

- rzeczne - pokrywające głównie północną i wschodnią część opisywanego obszaru - tworzą pokrywy przynajmniej dwustopniowych teras akumulacyjnych Wisły i Skawy (rycina 2). Poziom starszy terasy nadzalewowej reprezentowany jest głównie przez piaski i żwiry, wzniesiony jest około 3-10 m nad poziom rzeki, a jego wiek określony na zlodowacenie północnopolskie. Poziom niższy terasy zalewowej tworzą piaski, żwiry, mułki i ły (mady), gdzie dominują osady facji korytowej o łącznej miąższości kilku metrów, które przykryte są osadami facji powodziowej czyli madami. W starorzeczach występują mułki oraz gdzieś torfy. Poziom ten wznosi się 4-6 m nad średni, roczny poziom wody w rzece. Głównym składnikiem żwirów są piaskowce karpackie, kwarc i podrzędnie skały krystaliczne. Mady zawierają znaczną domieszkę substancji organicznej. Sedymentacja stropowej części mad wiąże się z rozmywaniem pokrywy lessowej na skutek intensywnego rozwoju rolnictwa (Łopusiński L., Płoczyński J., 1993).
- wodnolodowcowe - występujące w pobliżu północnych i północno-wschodnich granic obszaru i reprezentowane są przez mady, piaski i żwiry plejstocentrycznych teras akumulacyjnych Wisły.

Obszar planowanej obwodnicy wg mapy osadów czwartorzędowych zlokalizowany jest w znacznej części na terenie oznaczonym „dl” - lessy, częściowo lessy spiaszczone. Niewielki zakres w północnej części może sięgać obszaru „dgl” - gliny lessowate napływowe, częściowo mady i piaski niskich teras akumulacyjnych, a część południowa obwodnicy sięga terenów oznaczonych - „f” - mady i piaski rzeczne



Ryc. 2

Objaśnienia



-mady i piaski rzeczne (osady holocenu)

Osady plejstocenu



-piaski i żwiry niskich teras akumulacyjnych



-gliny lessowate napywane, częściowo mady i piaski niskich teras akumulacyjnych według Zaro E. (1956, SMGP-arkusz 971) są to holoceneskie deluwia lessowe



-piaski i żwiry wysokich teras akumulacyjnych



-żwiry i gliny teras rzecznych regionu Karpat



-lessy częściowo lessy spłaszczone, w regionie Karpat także gliny lessowate wietrzelinowe

Ryc. 2. Mapa osadów czwartorzędowych miasta Zator i okolicy w skali 1:100 000
wg Doktorowicza-Hrebnińskiego S. (1959, Mapa geologiczna GZW)

Warunki hydrogeologiczne

Obszar planowanej obwodnicy miasta Zator należy do przedkarpacko - śląskiego podregionu hydrogeologicznego. Najniższym poziomem wód podziemnych, który ma praktyczne znaczenie jest poziom w utworach czwartorzędowych związany z aluwiami rzecznyymi. Jest to tzw. główny poziom wód gruntowych. Część północna i wschodnia miasta ujęta jest w granicach czwartorzędowego Użytkowego Poziomu Wód Podziemnych (UPWP) o typie porowym - tzw. rejonu Małej Wisły (Różkowski A., Chmura A., 1997).

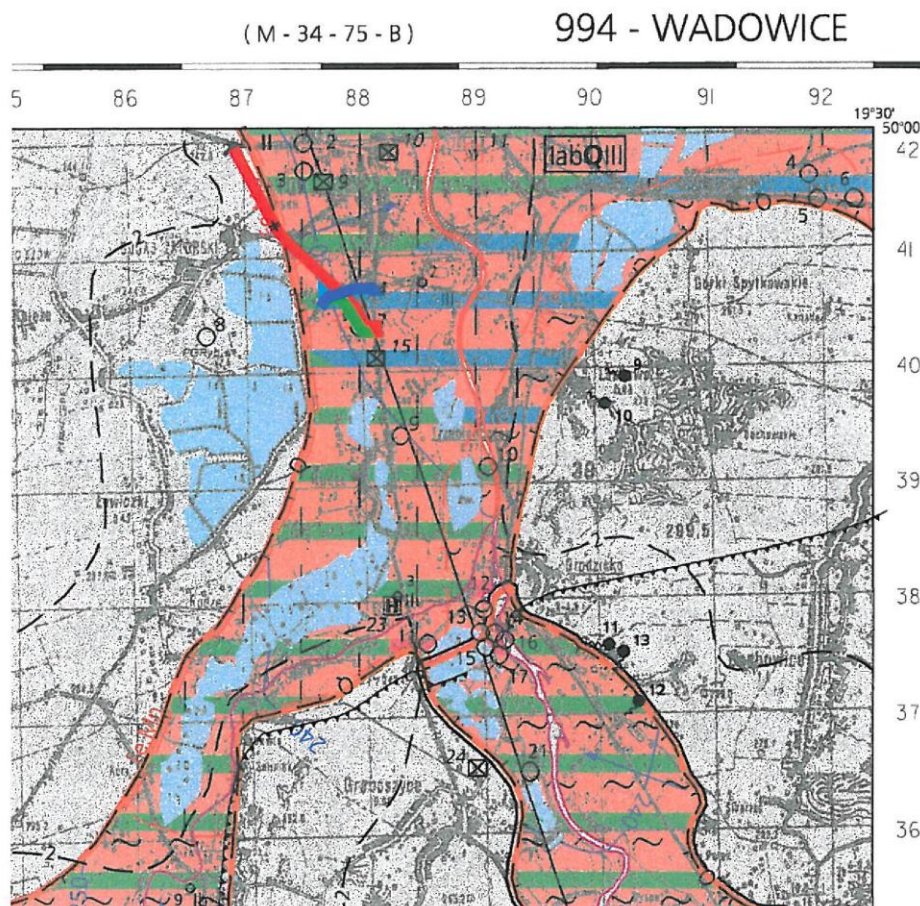
Swobodne zwierciadło wody zalega na różnych głębokościach tj.: 1-2 do 5 m w dolinie Wisły, a 5-10 m na wysoczyznach. Lokalne zakłócenia warunków hydrogeologicznych obserwuje się w rejonie nagromadzenia stawów hodowlanych (Kawalec T., Szymańska T., 1967; Absalon D., Jankowski A., Leśniok M., 2003).

Na obszarze na wschód od miasta Zator występują dwa poziomy czwartorzędowych wód gruntowych. Zwierciadło wód pierwszego poziomu wodonośnego jest generalnie napięte i występuje na głębokości około 0,5 m p.p.t, zaś drugi poziom wodonośny znajduje się w żwirowo-otoczkowych utworach akumulacji rzecznej doliny Skawy. Zwierciadło wody tego poziomu jest swobodne i stabilizuje się na głębokości od 1,2 do 3,0 m p.p.t. i ściśle nawiązuje do wahań poziomu w rzece Skawie. Wahania tego zwierciadła sięgają $\pm 1,5$ m. Nadmienić należy iż, jest to poziom zmienny pod względem wydajności, a także odznacza się wysokim stanem degradacji jakościowej (Galewicz R., Gniadek S., 2006; Śniadek J., 2006). W nadkładzie czwartorzędowych utworów wodonośnych występują pyły lub gliny deluwialne oraz lessopodobne. Trzeciorzędowy poziom wodonośny występuje w obrębie eoceńskich piaskowców drobnoziarnistych jako wody szczelinowe, które wypełniają spękane i porowate drobnofliszu. Ilaste osady mioceńskie są bezwodne i nieprzepuszczalne (Galewicz R., Gniadek S., 2006; Śniadek J., 2006).

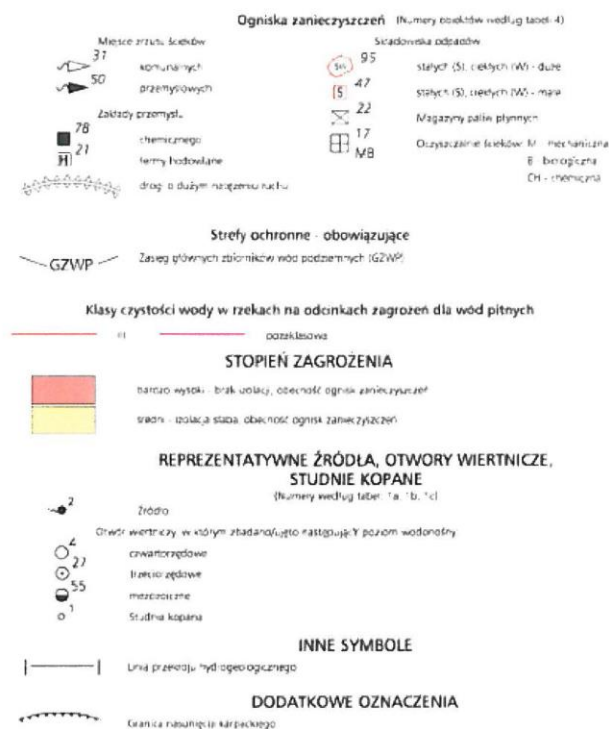
Możliwy jest kontakt hydrauliczny pomiędzy poziomem wód czwartorzędowych, a nieciągłym poziomem wód w warstwach fliszowych podłoża (Galewicz R., Gniadek S., 2006; Śniadek J., 2006).

Woda gruntowa odznacza się bardzo zmienną w czasie i przestrzeni agresywnością ługującą, węglanową i kwasową w stosunku do betonu, ze względu na przesączanie się wód powierzchniowych spływających z łąk i pól, które bywają nierzadko nawożone fekaliami (Sordyl L., 1987).

Poniżej przebieg projektowanej obwodnicy na tle mapy hydrogeologicznej Polski:







Ocena warunków geologicznych

Zgodnie z *Instrukcją Badań Podłoża Gruntowego* określono warunki budowy ze względu na środowisko geologiczne:

- od km 0+000,00 (początek) do km 1+400
ustalono warunki budowy jako II DOBRE;
występujące grunty są przydatne na cele budowlane; jednak z uwagi na poziom wód gruntowych możliwa będzie konieczność ich wzmocnienia;
- od km 1+400,00 do km 2+100 (koniec)
ustalono warunki budowy jako III DOSTATECZNE;
grunty określono jako przydatne dla budownictwa po wykonaniu ich wzmocnienia.

Z uwagi na występujące warunki geologiczne należy w dalszych etapach prac projektowych wykonać szczegółowe badania.

Ocena geotechnicznych warunków posadowienia

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U.2012.463), na badanym obszarze ustalono warunki gruntowe oraz kategorię geotechniczną w zakresie posadowienia korpusu drogowego oraz obiektów mostowych.

Po przeanalizowaniu warunków posadowienia nasypów drogowych wyznaczono tereny o następującym stopniu skomplikowania warunków gruntowych:

- od km 0+000,00 (początek) do km 0+700 – warunki gruntowe proste,
- od km 0+700,00 do km 2+100 (koniec) – warunki gruntowe złożone.

Uwzględniając przebieg drogi w nasypie oraz wykonane rozpoznanie podłoża przyjęto dla korpusu drogowego II kategorię geotechniczną.

Po przeanalizowaniu warunków posadowienia obiektów mostowych (oraz specyfiki i stopnia skomplikowania przyjętych konstrukcji mostowych ustalono dla niżej wymienionych obiektów:

- obiekt WD-01 - wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad droga powiatową warunki gruntowe złożone, II kategorię geotechniczną
- obiekt PZ-02 - przejście dla zwierząt - warunki gruntowe złożone, I kategoria geotechniczna
- obiekt PZ-03 - przejście dla zwierząt - warunki gruntowe złożone, II kategoria geotechniczna
- obiekt PP-01 - przejście dla pieszych - warunki gruntowe złożone, I kategoria geotechniczna
- obiekt PZ-04 - przejście dla zwierząt - warunki terenowe złożone, II kategoria geotechniczna
- obiekt PZ-05 - przejście dla zwierząt - warunki gruntowe złożone, I kategoria geotechniczna
- obiekt WD-02 - wiadukt w ciągu projektowanej DW 781 nad projektowaną obwodnicą - warunki gruntowe złożone, II kategoria geotechniczna obiektu.

Mając na uwadze powyżej ustalone warunki gruntowe i kategorie geotechniczne dla poszczególnych obiektów w zakresie projektowanych robót drogowo - mostowych określono wstępnie dla **całej inwestycji II kategorię geotechniczną**.

III. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miejscowości Zator – nowej drogi klasy GP, w ciągu drogi krajowej nr 28. W ramach inwestycji przewiduje się:

- budowę jednojezdniowej drogi klasy GP o długości ok. 2,1 km
- przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej o długości około 0,5 km
- budowę skrzyżowania typu rondo na włączeniu do drogi krajowej nr 28
- budowę systemu kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi
- przebudowę urządzeń infrastruktury nadziemnej i podziemnej kolidującej z projektowanymi odcinkami dróg
- budowę dróg dojazdowych
- budowę ekranów akustycznych
- budowę oświetlenia ulicznego
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego
- przebudowę linii wysokiego napięcia i innych sieci.

Lokalizacja zadania inwestycyjnego

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na południu Polski w województwie małopolskim, w powiecie oświęcimskim, w miejscowości Zator, w Kotlinie Oświęcimskiej, u stóp Pogórza Karpackiego nad rzeką Skawą. W obrębie miasta Zator krzyżują się droga krajowa nr 28 z drogą krajową nr 44 i droga wojewódzka nr 781. Główne kierunki dróg krzyżujących się w mieście prowadzą do: Chrzanowa (18 km), Oświęcimia (18 km), Wadowic (15 km), Andrychowa (18 km) i Krakowa (40 km). Rozpatruje się trzy warianty realizacji obwodnicy miejscowości Zator. Warianty obwodnicy mają wspólny początek (droga krajowa nr 44) i koniec (droga krajowa nr 28, ulica Wadowicka). Elementem różniącym warianty przedsięwzięcia jest sposób włączenia drogi wojewódzkiej 781:

- wariant 1

przewiduje włączenie DW781 do projektowanej obwodnicy łącznikiem skierowanym na południowy wschód poprzez rondo na połączeniu DK28 i projektowanej obwodnicy

- wariant 2

przewiduje włączenie DW781 do projektowanej obwodnicy poprzez łącznik skierowany na północny wschód i skrzyżowanie skanalizowane typu „T” w odległości ok. 600 m od ronda na końcu odcinka obwodnicy

- wariant 3

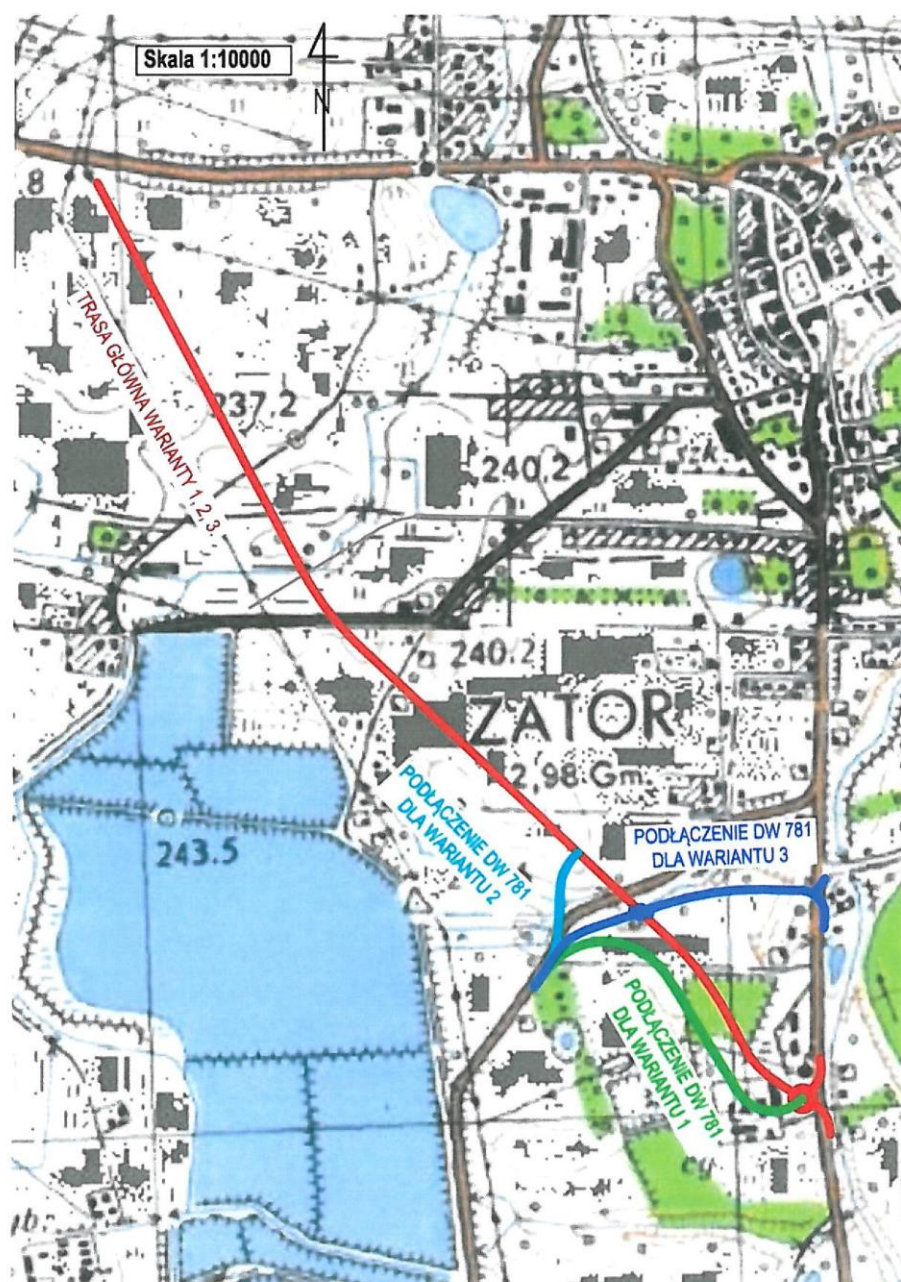
przewiduje poprowadzenie wschodniego odcinka DW781 nowym śladem nad projektowaną obwodnicą bez połączenia i włączenie jej do istniejącej DK28 poprzez skrzyżowanie skanalizowane.

Wariantem preferowanym jest wariant 2, ponieważ w porównaniu z pozostałymi wariantami:

- zajmuje najmniejszą powierzchnię terenu
- przewiduje najmniejszy zakres wycinki zieleni
- wymaga wyburzenia jedynie 1 budynku gospodarczego, który przewidziany jest do wyburzenia w każdym z wariantów
- zapewnia najprostsze rozwiązanie połączenia DW781 z obwodnicą
- w najmniejszym stopniu powoduje fragmentację terenów gdzie występuje migracja zwierząt
- najmniejsze koszty budowy
- rozwiązanie preferowane przez Burmistrza Miasta Zator
- rozwiązanie ma pozytywne uzgodnienie ZDW w Krakowie.

Głównymi zaletami poprawiającymi bezpieczeństwo ruchu drogowego w wariantie 2 jest: czytelna geometria, rozdzielenie natężenia ruchu tranzytowego i lokalnego pomiędzy dwa skrzyżowania oraz bezpieczna obsługa ruchu pieszego.

Lokalizację przedsięwzięcia z uwzględnieniem rozwiązań wariantowych przedstawiono na poniższym rysunku.



Wariant 0 bezinwestycyjny

Trasa bezinwestycyjnego wariantu 0 przebiega śladem istniejącej drogi krajowej nr 28 od skrzyżowania z drogą krajową nr 44 w miejscowości Zator. Następnie przechodzi przez ściśle centrum Zatora i wychodzi na północ. Wokół rynku zlokalizowana jest intensywna zabudowa typu miejskiego. Po wylocie z Rynku droga obudowana jest zabudową niską o dużej intensywności. Droga przechodząc przez centrum pełni funkcje gospodarcze, tranzytowe i komunikacji lokalnej. Wzdłuż drogi znajduje się chodnik o zmiennej szerokości. W pobliżu rynku chodnik jest obustronny zmiennej szerokości, natomiast na dalszym odcinku miejscami jednostronny o szerokości około 1m. Budynki zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie drogi w odległości od 1 do kilku metrów. W dalszym przebiegu droga krajowa krzyżuje się z drogami lokalnymi (ul. Cicha, ul. Kongresowa, ul. Jana Pawła II, ul. Księstwa Zatorskiego, ul. Żwirki i Wigury, ul. Słoneczna, ul. Parkowa) oraz z drogą wojewódzką DW 781 (ul. Sikorskiego). Ulica Parkowa stanowi dojazd do Parku Rozrywki Zatorland. Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nie posiada minimalnych wymaganych przepisami parametrów. Droga krajowa na analizowanym odcinku posiada przekrój uliczny o zmiennej szerokości jezdni min 6,5m. Nawierzchnia bitumiczna DK28 jest w dobrym stanie technicznym. Na drodze występują liczne zjazdy publiczne i indywidualne. Parametry geometryczne istniejącej drogi nie spełniają wymagań dla dróg krajowych.

Projektowane warianty przebiegu obwodnicy posiadają jeden przebieg sytuacyjny, różnią się przebiegiem wysokościowym i sposobem rozwiązania skrzyżowania z drogą wojewódzką 781. Trasa obwodnicy przebiega w korytarzu zarezerwowanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz studium do MPZP.

Warianty 1, 2, 3

Podstawowe parametry projektowe wspólne dla każdego z wariantów (1, 2, 3)

Obwodnica

- klasa techniczna drogi	GP
- prędkość projektowa	70 km/h
- obciążenie	115 kN/oś
- kategoria ruchu	KR 5
- szerokość pasa ruchu	3,50 m
- ilość pasów ruchu	1 x 2
- opaski obustronne	2 x 0,50 m
- pobocze gruntowe	1,50 – 2,50 m (w zależności od urządzeń zlokalizowanych na poboczu)
- spadek poprzeczny jezdni	daszkowy 2%

Parametry skrzyżowania na DK 28 – na końcu obwodnicy

- km 2+037,24	
- rondo jednopasowe o 4 wlotach z możliwością dobudowy 5 wlotu	
- średnica wyspy centralnej	34,00 m
- średnica zewnętrzna ronda	50,00 m
- szerokość pasa ruchu	6,00 m
- pierścień przejazdowy	2,00 m
- pobocze gruntowe	1,50 – 2,50 m (w zależności od urządzeń zlokalizowanych na poboczu)
- chodnik dla pieszych	2,00 m

- spadek poprzeczny jezdni 2%
- szerokość jezdni na wlotach 4,00 m
- szerokości jezdni na wylotach 4,50 m
- promienie wyokrąglające na wlotach 12 m
- promienie wyokrąglające na wylotach 15 m.

Na wlotach ronda zaprojektowano wyspy kanalizujące trójkątne, na wyniesionym krawężniku.

Na obecnym etapie projektowym sprawdzona została przejezdność skrzyżowań oraz widoczność w trójkątach widoczności na skrzyżowaniach. Przejezdność na skrzyżowaniach sprawdzono dla ciągnika siodłowego o długości 16,5m. Sprawdzono widoczność poziomą oraz pionową na zatrzymanie z uwzględnieniem lokalizacji obiektów i innych elementów zagospodarowania drogi.

Droga wojewódzka nr 781

- klasa techniczna drogi G
- prędkość projektowa 50 km/h
- obciążenie 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR 5
- szerokość pasa ruchu 3,50 m
- ilość pasów ruchu 1 x 2
- opaski obustronne 2 x 0,50 m
- pobocze gruntowe 1,50 – 2,50 m (w zależności od urządzeń zlokalizowanych na poboczu)
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%
- chodnik dla pieszych 2,0 m

Drogi dojazdowe

- prędkość projektowa 40 km/h
- kategoria ruchu KR 1
- szerokość jezdni 3,50 – 5,50 m
- pobocze gruntowe 1,00 m
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 2%.

Wariant 1

km 0+045,98 ÷ 2+111,70

Trasa rozpoczyna się od rodnia na DK 44 projektowanego wg oddzielnego opracowania - km 0+000,00 obwodnicy przyjęto w osi ronda. Od km 0+045,98 do ul. Jana Pawła II, po obu stronach, znajdują się tereny przeznaczone pod Strefę Aktywności Gospodarczej, częściowo zagospodarowane. W km 0+778,62 projektowana droga przecina ul. Jana Pawła II i przechodzi nad nią wiaduktem. Następnie rozcina ul. Hallera, która jest podłączona do dróg dojazdowych. W dalszym przebiegu obwodnica przechodzi przez tereny rolnicze, do przecięcia drogi wojewódzkiej 781. W tym wariantie DW 781 będzie podłączona do obwodnicy poprzez skrzyżowanie typu rondo na końcu odcinka. Istniejący przebieg drogi wojewódzkiej będzie podłączony do dróg dojazdowych. W km 1+593,00 obwodnica przecina jar głębokości około 4m. Od km 1+730 do 1+920 przebieg obwodnicy prowadzony jest po wyrobisku pocegielnianym o zmiennej głębokości. Wyrobisko obecnie jest zadrzewione i zakrzewione. W najniższym jego punkcie znajduje się woda stojąca. Przy włączeniu do istniejącej drogi krajowej 28 zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo o 4 wlotach z przyszłościową możliwością dobudowy 5 wlotu. Wariant kończy się na istniejącej DK 28, przed stacją paliw.

Parametry geometryczne dla obwodnicy:

- promienie łuków poziomych dobrano stosownie do przyjętej prędkości miarodajnej, wartość promieni łuków wynoszą R=1200m, R=500m, R=500m, R=150m - przy wlocie do ronda,
- na niwelecie zastosowano spadki od 0.5% do 3.29%, łuki pionowe wklęsłe o promieniach R=3500m, R=3500m, R=8000m oraz wypukłe o promieniach R=9000m, R=4500m, R=8000m, R=10000m.

Parametry geometryczne dla przebudowywanej drogi wojewódzkiej DW781:

- promienie łuków poziomych dobrano stosownie do przyjętej prędkości miarodajnej, wartość promieni łuków wynoszą R=125m, R=70m - przy wlocie do ronda,
- na niwelecie zastosowano spadki od 0.75% do 4.16%, łuki pionowe wklęsłe o promieniach R=3000m, R=3000m, oraz wypukły o promieniu R=5000m.

Skrzyżowania

Dostęp do drogi będzie się odbywał poprzez skrzyżowania typu rondo na początku odcinka (wg odrębnego opracowania) i skrzyżowanie typu rondo na końcu odcinka.

Pozostałe parametry dla wariantu 1:

- długość obwodnicy	2066 m
- długość drogi wojewódzkiej	651 m
- długość dróg dojazdowych	1880 m
- szacunkowe ilości robót ziemnych:	
- wykop	41 819 m ³
- nasyp	54 689 m ³
- powierzchnia nawierzchni	32 487 m ²
- powierzchnia chodników	1450 m ²
- wyburzenia:	
- budynki mieszkalne	1 szt.
- budynki inne	3 szt.
- zajętość terenu	146 000 m ² .

Wariant 2**km 0+045,98 ÷ 2+111,70**

Trasa rozpoczyna się od rodna na DK 44 projektowanego wg oddzielnego opracowania - km 0+000,00 obwodnicy przyjęto w osi ronda. Od km 0+045,98 do ul. Jana Pawła II, po obu stronach, znajdują się tereny przeznaczone pod Strefę Aktywności Gospodarczej, częściowo zagospodarowane. W km 0+778,62 projektowana droga przecina ul. Jana Pawła II i przechodzi nad nią wiaduktem. Następnie rozcina ul. Hallera, która jest podłączona do dróg dojazdowych. Następnie obwodnica przechodzi przez tereny rolnicze. W km 1+412,98 znajduje się skrzyżowanie skanalizowane typu „T” z drogą wojewódzką 781 po stronie prawej. Istniejący przebieg drogi wojewódzkiej po stronie lewej będzie podłączony do dróg dojazdowych. W celu zapewnienia bezpiecznego ruchu pieszego w km 1+546,20 zlokalizowano przejście dla pieszych pod obwodnicą. W km 1+593,00 obwodnica przecina jar głębokości około 4m. Od km 1+730 do 1+920 przebieg obwodnicy prowadzony jest po wyrobisku pocegielnianym o zmiennej głębokości. Wyrobisko obecnie jest zadrzewione i zakrzewione. W najniższym jego punkcie znajduje się woda stojąca. Przy włączeniu do istniejącej drogi krajowej 28 zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo o 4 wlotach z możliwością dobudowy 5 wlotu. Wariant kończy się na istniejącej DK 28, przed stacją paliw.

Parametry geometryczne dla obwodnicy:

- promienie łuków poziomych dobrano stosownie do przyjętej prędkości miarodajnej, wartość promieni
- łuków wynoszą R=1200m, R=500m, R=500m, R=150m - przy wlocie do ronda,
- na niwelecie zastosowano spadki od 0,5% do 3,29%, łuki pionowe wklęsłe o promieniach R=3500m,
- R=3500m, R=8000m oraz wypukłe o promieniach R=9000m, R=4500m, R=8000m, R=10000m.

Parametry geometryczne dla przebudowywanej drogi wojewódzkiej DW781:

- promienie łuków poziomych dobrano stosownie do przyjętej prędkości miarodajnej, wartość promieni
- łuków wynoszą R=250m, R=70m - przy wlocie do skrzyżowania,
- na niwelecie zastosowano spadki od 0,5% do 0,54%, łuk pionowy wklęsły o promieniu R=10000m

Skrzyżowania

Dostęp do drogi będzie się odbywał poprzez skrzyżowania typu rondo na początku odcinka (wg odrębnego opracowania), poprzez skrzyżowanie skanalizowane typu „T” w km 1+413,98 i skrzyżowanie typu rondo na końcu odcinka.

Skrzyżowanie skanalizowane typu T w km 1+413,98 na służy podłączeniu drogi wojewódzkiej. Na wlocie skrzyżowania wydzielono pas dla prawoskrętu, natomiast na wylocie zastosowano pas włączania. Wlot przeciwny posiada pas dla lewoskrętu. Na wlocie drogi wojewódzkiej wydzielono pas dla prawoskrętu.

Skrzyżowanie na końcu projektowanego odcinka w km 2+037,24 typu rondo o 4 wlotach z możliwością dobudowy 5 wlotu.

W celu obsługi lokalnego ruchu pieszego w km 1+546.20 zaprojektowano przejście dla pieszych pod obwodnicą.

Pozostałe parametry dla wariantu 2:

- długość obwodnicy	2066 m
- długość drogi wojewódzkiej	308 m
- długość dróg dojazdowych	1790 m
- szacunkowe ilości robót ziemnych:	
- wykop	35 815 m ³
- nasyp	54 924 m ³
- powierzchnia nawierzchni	32 697 m ²
- powierzchnia chodników i ciągu pieszego	710 m ²
- wyburzenia:	
- budynki mieszkalne	0 szt.
- budynki inne	1 szt.
- zajętość terenu	139 450 m ² .

Wariant 3**km 0+045,98 ÷ 2+111,70 T**

Trasa rozpoczyna się od rodnia na DK 44 projektowanego wg oddzielnego opracowania

- km 0+000.00 obwodnicy przyjęto w osi ronda. Od km 0+045,98 do ul. Jana Pawła II, po obu stronach, znajdują się tereny przeznaczone pod Strefę

Aktywności Gospodarczej, częściowo zagospodarowane. W km 0+778,62 projektowana droga przecina ul. Jana Pawła II i przechodzi nad nią wiaduktem. Następnie rozcina ul. Hallera, która jest połączona do dróg dojazdowych. W dalszym przebiegu obwodnica przechodzi przez tereny rolnicze do przecięcia drogi wojewódzkiej 781. W tym wariantie DW 781 przebiega po nowym śladzie nad projektowaną obwodnicą w km 1+612,08 z podłączeniem do DK 28 poprzez skrzyżowanie skanalizowane. Istniejący przebieg drogi wojewódzkiej będzie połączony do dróg dojazdowych. W km 1+593,00 obwodnica przecina jar głębokości około 4m. Od km 1+730 do 1+920 przebieg obwodnicy prowadzony jest po wyrobisku pocegielnianym o zmiennej głębokości. Wyrobisko obecnie jest zadrzewione i zakrzewione. W najniższym jego punkcie znajduje się woda stojąca. Przy włączeniu do istniejącej drogi krajowej 28 zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo o 4 wlotach z możliwością dobudowy 5 wlotu. Wariant kończy się na istniejącej DK 28, przed stacją paliw.

Parametry geometryczne dla obwodnicy:

- promienie łuków poziomych dobrano stosownie do przyjętej prędkości miarodajnej, wartość promieni łuków wynoszą R=1200m, R=500m, R=500m, R=150m - przy wlocie do ronda,
- na niwelecie zastosowano spadki od 0.5% do 3.29%, łuki pionowe wklęsłe o promieniach R=3500m, R=3500m, R=2500m, R=8000m oraz wypukłe o promieniach R=9000m, R=4500m, R=8000m, R=5000m, R=3500m.

Parametry geometryczne dla przebudowywanej drogi wojewódzkiej DW781:

- promienie łuków poziomych dobrano stosownie do przyjętej prędkości miarodajnej, wartość promieni łuków wynoszą R=140m, R=600m, R=40m - przy wlocie do skrzyżowania,
- na niwelecie zastosowano spadki od 0.30% do 7.50%, łuki pionowe wklęsłe o promieniach R=1200m, R=1000m, R=1200m oraz wypukły o promieniu R=2150m.

Skrzyżowania

Dostęp do drogi będzie się odbywał poprzez skrzyżowania typu rondo na początku odcinka (wg odrębnego opracowania) i skrzyżowanie typu rondo na końcu odcinka.

W celu obsługi lokalnego ruchu pieszego wzdłuż przebudowywanej drogi wojewódzkiej na całej długości po stronie prawej zaprojektowano chodnik.

Pozostałe parametry dla wariantu 3:

- długość obwodnicy	2066 m
- długość drogi wojewódzkiej	571 m
- długość dróg dojazdowych	1971 m
- szacunkowe ilości robót ziemnych:	
- wykop	60 635 m ³
- nasyp	65 092 m ³
- powierzchnia nawierzchni	33 957 m ²
- powierzchnia chodników	1260 m ²
- wyburzenia:	
- budynki mieszkalne	2 szt.
- budynki inne	2 szt.
- zajętość terenu	147 130 m ² .

IV. PROJEKTOWANE OBIEKTY I URZĄDZENIA DROGOWE

Obiekty drogowe

podano w pkt. III

Obiekty inżynierskie

W ciągu projektowanej obwodnicy, w zależności od jej wariantu występują następujące obiekty inżynierskie

Wariant 1

WD-01/PZ-01 - km 0+778,62

Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt. Wiadukt zaprojektowano dwuwariantowo jako obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej sprężonej lub konstrukcji stalowej zespolonej żelbetową płytą pomostową. Rozpiętości teoretyczna obiektu 24,00m; szerokość obiektu 12,30 m.

PZ-02 - km 1+213,50

Przejście dla małych zwierząt i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym lub obiekt ramowy z prefabrykowanych elementów skrzynkowych. Wymiary przejścia: 2,00 x 1,50 m (B x H).

PZ-03 - km 1+593,00

Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym lub obiekt z blach falistych. Wymiary obiektu: 6,00 x 2,00 m (B x H).

PZ-04 - km 1+775,40

Przejście dla zwierząt małych i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej sprężonej lub konstrukcji stalowej zespolonej żelbetową płytą pomostową. Rozpiętości teoretyczna obiektu 27,20 m; szerokość obiektu 12,30 m. Wymiary przejścia: 26,00 x 2,50 m (B x H).

PZ-05 - km 0+398,17

Przejście dla małych zwierząt i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym lub obiekt ramowy z prefabrykowanych elementów skrzynkowych. Wymiary przejścia: 2,00 x 1,50 m (B x H).

Przejście dla zwierząt na trasie DW 781:

km 0+398,17

Przejście dla zwierząt małych i płazów.

Wariant 2

WD-01/PZ-01 - km 0+778,62

Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt. Wiadukt zaprojektowano dwuwariantowo jako obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej sprężonej lub konstrukcji stalowej zespolonej żelbetową płytą pomostową. Rozpiętości teoretyczna obiektu 24,00m; szerokość obiektu 12,30 m.

PZ-02 - km 1+213,50

Przejście dla małych zwierząt i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym lub obiekt ramowy z prefabrykowanych elementów skrzynkowych. Wymiary przejścia: 2,00 x 1,50 m (B x H).

PP-01 - km 1+546,20

Przejście dla pieszych pod projektowaną obwodnicą. Obiekt zaprojektowano jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym. Wymiary przejścia: 4,50 x 2,50 m (B x H).

PZ-03 - km 1+593,00

Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym lub obiekt z blach falistych. Wymiary obiektu: 6,00 x 2,00 m (B x H).

PZ-04 - km 1+775,40

Przejście dla zwierząt małych i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej sprężonej lub konstrukcji stalowej zespolonej żelbetową płytą pomostową. Rozpiętości teoretyczna obiektu 27,20 m; szerokość obiektu 12,30 m. Wymiary przejścia: 26,00 x 2,50 m (B x H).

Wariant 3

WD-01/PZ-01 - km 0+778,62

Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt. Wiadukt zaprojektowano dwuwariantowo jako obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej sprężonej lub konstrukcji stalowej zespolonej żelbetową płytą pomostową. Rozpiętości teoretyczna obiektu 24,00m; szerokość obiektu 12,30 m.

PZ-02 - km 1+213,50

Przejście dla małych zwierząt i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym lub obiekt ramowy z prefabrykowanych elementów skrzynkowych. Wymiary przejścia: 2,00 x 1,50 m (B x H).

PZ-03 - km 1+593,00

Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako żelbetowy monolityczny obiekt ramowy o przekroju otwartym lub obiekt z blach falistych. Wymiary obiektu: 6,00 x 2,00 m (B x H).

PZ-04 - km 1+775,40

Przeście dla zwierząt małych i płazów. Obiekt zaprojektowano dwuwariantowo jako obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej sprężonej lub konstrukcji stalowej zespolonej żelbetową płytą pomostową. Rozpiętości teoretyczna obiektu 27,20 m; szerokość obiektu 12,30 m. Wymiary przejścia: 26,00 x 2,50 m (B x H).

WD-02 - km 0+231,64

Wiadukt w ciągu projektowanej DW 781 nad projektowaną obwodnicą. Wiadukt zaprojektowano dwuwariantowo jako obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej sprężonej lub konstrukcji stalowej zespolonej żelbetową płytą pomostową. Rozpiętości teoretyczna obiektu 29,00m; szerokość obiektu 11,70m.

Kanalizacja deszczowa i urządzenia podczyszczające

Zaprojektowano odwadnianie odcinków projektowanej drogi poprzez system kanalizacji deszczowej oraz poprzez rowy odwadniające. Wyloty kanałów odprowadzane są do projektowanych rowów bądź istniejących cieków lub do istniejącej kanalizacji deszczowej. Urządzenia podczyszczające, piaskowniki i separatory lamelowe zastosowane będą na ciągach kanalizacji bezpośrednio przed wylotem do rowów. W związku z koniecznością ograniczenia ilości wody zrzucanej do odbiorników na ciągach kanalizacji zaprojektowano rurowe zbiorniki retencyjne o średnicy DN1500 mm. Wypływ ze zbiorników będzie regulowany przez regulator odpływu tak aby odpływ ze zlewni drogowej był taki jak dla terenów zielonych przynależnych do danej zlewni.

Stan projektowany - warianty 1, 2, 3

Wody opadowe z przedmiotowej inwestycji będą kierowane do projektowanej kanalizacji deszczowej poprzez ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych. Ze względu na fakt, iż cały odcinek drogi odwadniany będzie poprzez ścieki trójkątne do wpustów deszczowych z osadnikami o głębokości min. 90cm, w których zatrzymywane będą piasek, liście i inne frakcje zawieszin niesionych przez wody opadowe. Wody opadowe odprowadzane będą w systemie grawitacyjnym zgodnie z kierunkiem spływu do rowów, cieków lub do istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej. Dla wszystkich wariantów zrzut wody odbywał się będzie do nowobudowanej gminnej sieci kanalizacji deszczowej w Strefie Aktywności Gospodarczej w km 0+550, w km 0+780 oraz w km 1+400 oraz do istniejących i projektowanych rowów drogowych lub do cieków w km 1+740, w km 2+010 oraz w km 2+090. Z uwagi na ograniczenie ilości wody opadowej z projektowanej zrzucanej do istniejącej kanalizacji deszczowej strefy przemysłowej oraz do rowów i cieków zastosowano retencje w zbiornikach rurowych o średnicy DN1500 mm. System kanalizacji deszczowej odprowadzającej wody opadowe i roztopowe z omawianej inwestycji został zaprojektowany w taki sposób, aby spełniał również funkcję retencji kanałowej poprzez zastosowanie regulatorów przepływu. Ma to na celu odciążenie odbiorników naturalnych (rowów) i istniejącej kanalizacji deszczowej.

Urządzenia infrastruktury technicznej w pasie drogowym i poza pasem drogowym

Sieć wodociągowa – wariant 1, 2, 3

Sieci wodociągowe zostaną przebudowane na kolidujących odcinkach drogi w taki sposób aby armatura odcinająca, zasuwę oraz hydranty znalazły się poza obszarem jezdni i rowów odwadniających. Sieci wodociągowe należy przebudować z rur PE SDR 11 lub z żeliwa sferoidalnego w dostosowaniu materiału do rur sieci istniejącej.

W przypadkach skrzyżowań z drogą lub przy przejściu pod rowami, zostaną zastosowane rury ochronne PE. Rury przewodowe zostaną wprowadzone do rur ochronnych na płozach dystansowych. Odcinki sieci wodociągowych DN1400 należy umartwić lub wyciągnąć z gruntu w porozumieniu z Zarządcą w/w sieci tj. Przedsiębiorstwem Usług Wodociągowych HKW.

Przy przebudowie w/w sieci uzbrojenia terenu dla każdego wariantu powstaną odpady: gruz betonowy, złom stalowy i żeliwny, odpady PP, PVC i PE.

Sieć kanalizacji sanitarnej – wariant 1, 2, 3

Sieci kanalizacji sanitarnej zostaną przebudowane na kolidujących odcinkach drogi w taki sposób aby studnie znalazły się poza obszarem jezdni i rowów odwadniających. Sieć kanalizacji sanitarnej należy wybudować z rur PE, PP, kamionkowych lub z żywicy poliestrowych w dostosowaniu materiału do rur sieci istniejącej.

W przypadkach skrzyżowań z drogą, zostaną zastosowane rury ochronne PE, stalowe lub z żywicy poliestrowych. Rury przewodowe zostaną wprowadzone do rur ochronnych na płozach dystansowych.

Przy przebudowie w/w sieci uzbrojenia terenu dla każdego wariantu powstaną odpady: gruz betonowy, złom stalowy i żeliwny, odpady PP, PVC i PE.

Sieć gazowa – wariant 1, 2, 3

Sieci gazowe zostaną przebudowane na kolidujących odcinkach drogi w taki sposób aby armatura odcinająca zasuwę poza obszarem jezdni i rowów odwadniających. Sieci gazowe należy przebudować z rur PE SDR 11 i SDR 17,6.

W przypadkach skrzyżowań z drogą, zostaną zastosowane rury ochronne PE. Rury przewodowe zostaną wprowadzone do rur ochronnych na płozach dystansowych.

Przy przebudowie w/w sieci uzbrojenia terenu dla każdego wariantu powstaną odpady: gruz betonowy, złom stalowy i żeliwny, odpady PE.

Sieci energetyczne – wariant 1, 2, 3

Sieć wysokiego napięcia WN 110kV

Zaprojektowano:

1. Budowę 4 nowych słupów z fundamentami, izolacją i osprzętem:
 - a) nr 51/ON150+5(O24) w osi linii istniejącej i 8m od ist.51 w kierunku sł. ist.50,
 - b) nr 51A/ON150+5(O24) – w odległości 168m od proj.51 i ok. 8m od osi istniejącej linii 110kV,
 - c) nr 52/ON150+5(O24) – w odległości 156m od proj.51A i ok.13,5m od osi istniejącej linii 110kV,
 - d) nr 53/ON150+5(O24) w osi linii istniejącej i 8m za ist.53 (w kierunku sł. nr 54).
2. Demontaż istniejących słupów z fundamentami, izolacją i osprzętem:
 - a) ist.51/PS+2,5(D2),
 - b) ist.52/PS(D2),

Sieci teletechniczne – wariant 1, 2, 3

W miejscach kolizji z projektowaną drogą przewiduje się przebudowę lub zabezpieczenie istniejącej infrastruktury teletechnicznej.

Przebudowa kanalizacji kablowej i kabli telekomunikacyjnych

Dla odtworzenia istniejącej sieci TT kolidującej z układem drogowym projektuje się budowę kanalizacji z rur 110 mm. (1 do 3 rur), oraz rurociągu dla kabla światłowodowego (2x40/3,7mm). Przekroczenie dróg projektuje się wykonać z rur osłonowych. Kolidujący kabel optyczny 72 J będzie ulegał przebudowie nowym odcinkiem na długości ok. 2km. pomiędzy istn. złączami. Kabel zostanie wdmuchnięty do rurociągu (2x40mm.) Budowa rurociągu jest ujęta w robotach ziemnych przy budowie kanalizacji. Po przebudowie na kablu należy wykonać pomiary reflektometryczne w pełnym zakresie a odcinek wyłączony z eksploatacji podlega demontażowi i zwrotowi do właściciela.

Kolidujące wiązki istniejących kabli doziemnych będą przebudowywane nowymi odcinkami poprzez wciąganie do wybudowanej kanalizacji kablowej oraz poprzez układanie w proj. rowach kablowych. Kable należy przebudować kablami o konstrukcji odpowiadającej stanowi istniejącemu i bez przerw w łączności. Przebudowie podlegają kable różnej pojemności od 5 do 100 par oraz różnej średnicy żył.

Przebudowa sieci napowietrznej

Podbudowę pod przekładki kabli napowietrznych projektuje się wykonać słupami drewnianymi 8,5 m.. Przebudowa polega na wykonaniu przełączeń kabla nowymi trasami. Do przebudowy będą zastosowane nowe kable o konstrukcji napowietrznej (z linką nośną) i średnicy żył 0,5mm. Pojemność przebudowywanych kabli nie przekracza 30 par.

Kanał technologiczny – wariant 1, 2, 3

Ustawa o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych z dnia 7 maja 2010r. (Dz. U. Nr 106, poz. 675) poprzez zmianę ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r. (Dz. U. z 2007r. Nr 19, poz. 115 z późn. zmianami) nałożyła na zarządcę drogi krajowej obowiązek lokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego w trakcie budowy lub przebudowy drogi.

Kanał technologiczny zaprojektowano w postaci ciągu rur osłonowych, studni kablowych oraz innych urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji:

- urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii energetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

Projektuje się kanał technologiczny 4-otworowy, z rur polietylenowych o średnicy 110 mm, ze studniami SKO-4. Studnie rozmieszczone są maksymalnie co 120m na odcinkach prostych oraz dodatkowo w rejonie skrzyżowań z istniejącym i projektowanym układem drogowym, w celu ułatwienia budowy i eksploatacji kabli.

V. URZĄDZENIA OCHRONY ŚRODOWISKA

Ekrany akustyczne

Wariant 1, 2

W wariantach 1 oraz 2 zaprojektowano następujące ilości ekranów:

- EA1 - km 0+900 do km 1+066 - ekran akustyczny pochłaniający po stronie lewej o wysokości 4 m,
- EA2 - km 0+957 do km 1+163 - ekran akustyczny pochłaniający po stronie prawej o wysokości 4 m,
- EA3 - km 1+515 do km 1+667 - ekran akustyczny pochłaniający po stronie prawej o wysokości 4 m.

Wariant 3

W wariantach 3 zaprojektowano następujące ilości ekranów:

- EA1 - km 0+900 do km 1+066 - ekran akustyczny pochłaniający po stronie lewej o wysokości 4 m,
- EA2 - km 0+957 do km 1+163 - ekran akustyczny pochłaniający po stronie prawej o wysokości 4 m.

Przejścia dla zwierząt

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania drogi na szlaki migracyjne zwierząt zaproponowano system przejść i przepustów dla płazów, gadów oraz drobnych ssaków. Przejścia zaproponowano tak, aby wykorzystać istniejące cieki i konfiguracje terenu. Brano pod uwagę występowanie obszarów podmokłych i zinwentaryzowane miejsca występowania płazów. Projektuje się wykonanie następujących przejść dla zwierząt:

Wariant 1

	km	typ przejścia	wymiary
WD-01 /PZ-01	0+778.62	Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt w postaci wyniesionej półki w korycie rowu Bugaj – w trakcie przebudowy rów zostanie otwarty na odcinku krzyżującym się z projektowaną obwodnicą.	Półka o szerokości 1m zabezpieczona od strony drogi powiatowej ogrodzeniem naprowadzającym
PZ-02	1+213.50	Przejście dla małych zwierząt i płazów	Przepust ramowy 1.5 x 2.0m
PZ-03	1+593.00	Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów	Przepust ramowy 3.5 x 6.0m z półkami dla zwierząt
PZ-04	1+775.40	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obiekt 26 x min 2.5m z półkami dla zwierząt
PZ-05	0+398.17	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Przepust ramowy 1.5 x 2.0m

Wariant 2

	km	typ przejścia	wymiary
WD-01 /PZ-01	0+778.62	Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt w postaci wyniesionej półki w korycie rowu Bugaj – w trakcie przebudowy rów zostanie otwarty na odcinku krzyżującym się z projektowaną obwodnicą.	Półka o szerokości 1m zabezpieczona od strony drogi powiatowej ogrodzeniem naprowadzającym
PZ-02	1+213.50	Przejście dla małych zwierząt i płazów	Przepust ramowy 1.5 x 2.0m
PZ-03	1+593.00	Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt małych i płazów	Przepust ramowy 2.0 x 6.0m z półkami dla zwierząt
PZ-04	1+775.40	Przejście dla zwierząt średnich, małych i płazów	Obiekt 26 x min 2.5m z półkami dla zwierząt

Wariant 3

	km	typ przejścia	wymiary
WD-01 /PZ-01	0+778.62	Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt w postaci wyniesionej półki w korycie rowu Bugaj – w trakcie przebudowy rów zostanie otwarty na odcinku krzyżującym się z projektowaną obwodnicą.	Półka o szerokości 1m zabezpieczona od strony drogi powiatowej ogrodzeniem naprowadzającym
PZ-02	1+213.50	Przejście dla małych zwierząt i płazów	Przepust ramowy 1.5 x 2.0m
PZ-03	1+593.00	Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt małych i płazów	Przepust ramowy 2.0 x 6.0m z półkami dla zwierząt
PZ-04	1+775.40	Przejście dla zwierząt średnich, małych i płazów	Obiekt 26 x min 2.5m z półkami dla zwierząt

W rejonie przejść dla zwierząt, na terenie przeznaczonym pod inwestycję będą zasadzone krzewy dające zwierzętom osłonę i naprowadzające do przejść i dodatkowo ogrodzenia naprowadzające i uniemożliwiające wtargnięcie zwierząt na jezdnię. Zaleca się, aby ogrodzenie nie było niższe niż 0,5m, miało szczelne połączenie z gruntem (wkopanie) i przewieszkę na górnej krawędzi.

W rejonie przejść dla zwierząt, dla dróg dojazdowych przewidziano nawierzchnię z kruszywa naturalnego.

VI. ZESTAWIENIE KOSZTÓW INWESTYCJI

Wskaźnikowe koszty budowy poszczególnych wariantów obwodnicy:

Lp.	Rodzaj robót	Wariat 1	Wariant 2	Wariant 3
1	DOKUMENTACJA PROJEKTOWA	1 886 913,82	1 886 913,82	1 886 913,82
2	WYKUPY TERENU POD INWESTYCJĘ	6 110 480,00	5 666 880,00	5 940 000,00
3	ROBOTY DROGOWE	24 166 348,00	19 987 530,00	21 445 095,00
4	ROBOTY MOSTOWE	4 180 876,89	4 790 010,22	12 815 693,64
5	INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	5 865 357,44	6 159 511,57	5 839 521,76
	RAZEM WARTOŚĆ INWESTYCJI	42 209 976,15	38 490 845,61	41 250 746,84

VII. PROBLEMY I USTALENIA W DYSKUSJI

Po zakończeniu prezentacji przedmiotowej dokumentacji projektowej, podczas dyskusji zostały zgłoszone następujące pytania, uwagi i wnioski:

1. W każdym wariantie występuje przekroczenie linii wysokiego napięcia, dlatego sugeruje się, aby nie pokazywać tego jako kryterium oceny wariantów, ponieważ wszystkie warianty otrzymują tą samą wagę do oceny

Odp. Projektanta: linia wysokiego napięcia nie będzie pokazana jako kryterium oceny.

2. Jaka jest odległość między rondem i skrzyżowaniem z DW871?

Odp. Projektanta: odległość ta jest większa niż wymagana w terenie zabudowy, czyli >600m.

3. W wariantie 3 roboty ziemne są największe, jednak nie jest wadą tego wariantu, ponieważ wykopy i nasypy bilansują się. Natomiast w wariantie 2 jest ponad 20 tys. m³ różnicy pomiędzy wykopami i nasypami. Czy w bilansie kosztów został uwzględniony fakt, że w wariantie 2 należy dowieźć 20 tys. m³ gruntu?

Odp. Projektanta: ilość robót ziemnych przyjęto szacunkowo. Grunty występujące w terenie są gruntami nawodnionymi, część nadaje się do wbudowania, część można uszlachetnić i wbudować, natomiast część gruntów i tak będzie trzeba dowieźć. Różnice w ilości robót ziemnych zostały ujęte w kosztach.

Sugeruje się dokonanie korekty w prezentacji, wskazując ilość wykopów, w tym ilość gruntu przydatnego do ponownego wbudowania oraz ilość do przywiezienia na wykonanie nasypów.

Odp. Projektanta: w prezentacji zostaną wyodrębnione szacunkowe ilości robót ziemnych nasypów z gruntu pozyskanego z wykopu oraz nasypów z gruntu z dokopu.

4. Prognozowany ruch na 2020r. jest o ok. 2000 pojazdów mniejszy niż dla 2030r. Z pomiarów GPR wynika, że co 5 lat ruch średnio wzrasta o ok. 18%. Czy zostały uwzględnione jakieś czynniki, wpływające na takie zmiany w prognozie na 2020r.?

Odp. Projektanta: Prognoza ruchu została opracowana zgodnie z przekazanymi przez Oddział założeniami, które przewidują oddanie do 2020r. do użytkowania drogi S1 węzeł Kosztowy – węzeł Suchy Potok (Mysłowice – Bielsko-Biała) oraz do roku 2030 Beskidzkiej Drogi Integracyjnej BDI - dane te zostały uwzględnione w wykonanej prognozie ruchu.

5. Jakie jest uzasadnienie dla wprowadzania zatoki autobusowej na obwodnicy, w rejonie północnego ronda (na DK 44). Projektujemy obwodnicę dla ruchu tranzytowego, obok znajduje się strefa gospodarcza, która ma swój własny układ komunikacyjny. Dlaczego wprowadzamy na obwodnicę ruch pieszy? Obwodnica nie jest drogą do obsługi ruchu lokalnego a zwłaszcza pieszego.

Odp. Projektanta: budowa zatoki autobusowej wynika z uzgodnień z Urzędem Miejskim w Zatorze; ruch pieszy będzie odbywał się tylko w obrębie ronda.

6. Pytanie dotyczące podpięcia czwartego wlotu - drogi dojazdowej do ronda na końcu obwodnicy: Czy projektant rozeznał jaki jest status drogi dojazdowej DD6, która stanowi czwarty wlot do ronda? Czy jest to droga wewnętrzna czy publiczna?

Odp. Projektanta: w MPZT droga ta jest przewidziana jako droga publiczna dojazdowa. Droga ta obsługuje budynki mieszkalne oraz teren przemysłowy.

7. Na skrzyżowaniu skanalizowanym został zaprojektowany półmetrowy pas pomiędzy jezdniami. Cemu ten pas ma służyć? Czy jest to forma wyspy? Jeśli tak, to brakuje wtedy miejsca na postawienie znaku C-9 (wymagana jest wtedy szerokość wyspy min. 1,6m). Proponuje się wprowadzenie wyspy w krawężnikach (szeroka wyspa), albo rezygnację z półmetrowego pasa i zastosowanie linii podwójna P-4.

Odp. Projektanta: zostanie wprowadzona do opracowania linia ciągła.

8. Na przekroju typowym przewidziane jest 1,5m odległości pomiędzy barierą a przeszkodą. Czy ta odległość zapewnia szerokość pracującą dla wybranego typu bariery?

Odp. Projektanta: w opracowaniu uwzględniono dwa typy barier, H1W3 o szerokości pracującej 1m oraz H1W4 o szerokości pracującej 1.3m w zależności od rodzaju i ilości elementów infrastruktury towarzyszącej występujących w poboczu i elementów podlegających ochronie. Ostateczne uszczegółowienie nastąpi na dalszych etapach projektowych.

9. Czy oświetlenie drogi było konsultowane z Gminą Zator? Po wybudowaniu oświetlenie zostaje przekazane do samorządów.

Odp. Projektanta: zakres projektowanego oświetlenia wynika z rozporządzenia. Projektowana obwodnica przebiega przez teren oświetlony, a odległość między strefami oświetlonymi i nieoświetlonymi dla wariantu 2 jest znikoma <500m, więc dla tego wariantu całość obwodnicy musi być oświetlona. Dla wariantu 1 i wariantu 3 na obwodnicy znajdują się strefy nieoświetlone.

Pomimo tych argumentów należy z samorządem uzgodnić oświetlenie i rodzaje źródeł światła.

Odp. Projektanta: Projektant wystąpi do urzędu o uzgodnienie zakresu projektowanego i przebudowywanego oświetlenia, podanie warunków technicznych oraz wszelkich niezbędnych informacji projektowych.

10. Należy dokonać drobnej korekty ronda zachodniego o ok. 5m, tak aby odsunąć włączenie DK28 od strony Wadowic bardziej w kierunku północnym, z uwagi na planowaną drogę wojewódzką, która miałaby się włączać w projektowane rondo.

Odp. Projektanta: w tym rejonie znajduje się nowo wybudowany budynek wraz z parkingiem, ale takie odsunięcie zostanie przeanalizowane.

11. Obiekt O1 – czy dla rozpiętości obiektu jednoprzęsłowego 24m analizowana była konstrukcja z belek prefabrykowanych sprężonych. Należałoby wskazać taki wariant do analizy. Czy była analizowana konstrukcja żelbetowa? Wskazano posadowienie na palach wierconych fi 1500mm? Czy aż takie mocne posadowienie jest konieczne?

Odp. Projektanta: Nie został wskazany wariant z belek prefabrykowanych z uwagi na fakt, iż koszty prefabrykacji i transportu są duże i taka konstrukcja staje się opłacalna w przypadku dużej ilości obiektów z belek prefabrykowanych. Jednak na przedmiotowy wniosek Inwestora wariant taki zostanie opracowany. Z uwagi na warunki gruntowe konieczne jest posadowienie na palach. Rodzaje pali i średnice zostaną ostatecznie określone na dalszych etapach projektowania.

12. Do kosztów obiektów przyjęto długość całkowitą a należy przyjąć rozpiętość przęsła. Dlaczego tak przyjęto? Jeżeli zostało przyjęte błędnie to należy to poprawić.

Odp. Projektanta: koszty obiektów zostaną zweryfikowane pod kątem przyjętych parametrów obiektów (długość i szerokość) i w razie konieczności zostaną skorygowane.

13. Jak jest uzasadnienie dla przyjętej kategorii geotechnicznej dla obiektów inżynierskich i korpusu drogowego?

Odp. Projektanta: Dla obiektów typu przepusty drogowe ustalono I kategorię geotechniczną obiektów (z uwagi na stopień skomplikowania obiektów w rozpoznanych warunkach gruntowych). Dla obiektów drogowych (wiadukty) ustalono II kategorię geotechniczną w złożonych warunkach gruntowych. Dla korpusu drogowego ustalono w początkowym odcinku około 700m proste warunki gruntowe, na pozostałym odcinku ustalono warunki gruntowe złożone, jednak ze względu na przebieg drogi w nasypie oraz wykonane wstępne rozpoznanie podłoża dla korpusu drogowego przyjęto II kategorię geotechniczną. Z uwagi na powyższe dla całości inwestycji ustalono II kategorię geotechniczną.

14. Czy na terenie inwestycji występują zbiorniki wód podziemnych?

Odp. Projektanta: Na terenie inwestycji nie występują zbiorniki wód podziemnych.

15. Czy projekt ma uzgodnienie Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego?

Odp. Projektanta: Projekt został wysłany do uzgodnienia przez Wojewódzki Sztab Wojskowy, oczekujemy na odpowiedź.

16. Czy na pewno mamy do przełożenia aż 5km sieci elektroenergetycznej?

Odp. Projektanta: Długość ta obejmuje komplet sieci, w tym likwidację kolizji oraz zasilanie do oświetlenia wzdłuż obwodnicy, stąd całkowita długość to ok. 5km. W opracowaniu wyodrębniono budowę oświetlenia oraz budowę i przebudowę pozostałych sieci.

17. Czy przestawiany słup WN został zlokalizowany na tej samej działce co uprzednio czy na innej? Jest to związane ze służebnością przesyłu.

Odp. Projektanta: Jeden słup mieści się w liniach rozgraniczających, a drugi jest w ramach tej samej działki na której się znajdował.

Przebudowy sieci należy objąć „liniami czasowego zajęcia” do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Odp. Projektanta: przebudowy sieci zostały objęte liniami „obowiązku dokonania przebudowy”.

Należy pamiętać, aby przy lokalizacji słupa przybliżyć się maksymalnie do krawędzi działki, żeby słup nie znajdował się na środku działki.

Odp. Projektanta: słup został zlokalizowany tak blisko krawędzi działki jak to możliwe, ale również w taki sposób, aby zapewnione były strefy ochronne.

18. Dla każdego obiektu inżynierskiego należy wskazać uzasadnienie doboru światła obiektu, np. dla obiektu PZ-04 i PZ-03.

Odp. Projektanta: Przyjęte światła obiektów wynikają z przyjętych szerokości przejść dla zwierząt i szerokości pokonywanej przeszkody. Rysunki zostaną uszczegółowione.

19. Czy nie byłoby dobrym rozwiązaniem wykonanie przepustu z blachy falistej?

Odp. Projektanta: przepust PZ-03 w drugim wariantie zaprojektowany jest jako konstrukcja powłokowo - gruntowa z blachy falistej.

20. Jaka jest zasadność zastosowania konstrukcji powłokowej na obiekcie PZ-03. Można zastosować inny przekrój, z rozwiązań typowych. Nie stosować barier typu H2, a zastosować L2 (konieczność dodatkowego przebadania przez pojazd).

Odp. Projektanta: Konstrukcja powłokowa stanowi wariant alternatywny dla ramy żelbetowej dla Wariant 2 i 3. Przepust PZ-03 został zaprojektowany w wariantcie ramy żelbetowej i konstrukcji powłokowej. Uwaga zostanie przeanalizowana. W opracowaniu zastosowano barierę typu H2 ze względu na małą dostępność w chwili obecnej barier typu L2 na rynku.

21. Czy na obiektach zastosowane jest oświetlenie? Jeżeli tak, to pokazać je na przekrojach typowych.

Odp. Projektanta: Lokalizacja słupów oświetleniowych na obiektach zostanie przeanalizowana, w przypadku wystąpienia oświetlenia na obiekcie zostanie skorygowany rysunek przekroju poprzecznego obiektu.

VIII. USTALENIA ZOPI

Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe STES II należy w terminie do dnia 31.01.2015r. uzupełnić o następujące uwagi:

- *ad.7 pkt. VII*
Należy dokonać korekty na skrzyżowaniu skanalizowanym, tj. zamiast zaprojektowanego półmetrowego pasa pomiędzy jezdniami, proponuje się wprowadzenie wyspy w krawężnikach lub zastosowanie linii podwójna P-4.
- *ad.9 pkt. VII*
Należy wystąpić do właściwego organu i uzyskać uzgodnienie zakresu projektowanego i przebudowywanego oświetlenia z podaniem warunków technicznych oraz wszelkich niezbędnych informacji projektowych.
- *ad.10 pkt. VII*
Należy dokonać drobnej korekty ronda o ok. 5m, tak aby odsunąć włączenie DK28 od strony Wadowic bardziej w kierunku północnym, z uwagi na planowaną drogę wojewódzką, która przyszłościowo mogłaby włączać się do projektowanego ronda.
- *ad.11 pkt. VII*
Dla obiektów jednoprzęsłowych o rozpiętości do 24m należy opracować dodatkowy wariant o konstrukcji z belek prefabrykowanych.
- *ad.12 pkt. VII*
Zweryfikować przyjęte koszty obiektów pod kątem przyjętych parametrów obiektów (długość i szerokość) i w razie konieczności dokonać ich korekty przyjmując koszty wg rozpiętości przęsła a nie długości całkowitej.
- *ad.15 pkt. VII*
Dołączyć uzgodnienie Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego.
- *ad.18 pkt. VII*
Dokonać uszczegółowienia rysunków dla obiektów, aby wynikało z nich uzasadnienie doboru światła obiektu, np. szerokości pokonywanej przeszkody.
- *ad.21 pkt. VII*
Przeanalizować lokalizację słupów oświetleniowych na obiektach. W przypadku wystąpienia oświetlenia na obiekcie należy dokonać korekty przekroju poprzecznego obiektu.

VIII. UCHWAŁA ZOPI

Biorąc pod uwagę wielokryterialną analizę porównawczą przedstawionych wariantów budowy obwodnicy m. Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, do dalszych prac projektowych oraz do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, **ZOPI wnioskuję przyjąć wariant 2.**

Sekretarz:

KIEROWNIK PROJEKTU
mgr inż. Anna Suwalska-Widlińska

Przewodniczący:

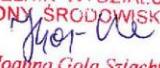
Z-ca Dyrektora Oddziału


mgr inż. Andrzej Kolthek

Uchwałę ZOPI zatwierdzam:

Dyrektor Oddziału
mgr inż. Tomasz Palasiński

Członkowie:


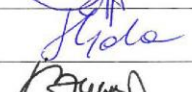
Naczelnik Wydziału Dokumentacji
mgr inż. Piotr Sroczyński**NACZELNIK
Wydziału Nieruchomości**
mgr inż. Sławomir Gola**NACZELNIK
Wydziału Planowania**
mgr inż. Halina Obara**NACZELNIK WYDZIAŁU
OCHRONY ŚRODOWISKA**
dr inż. Joanna Gola Szlachta**NACZELNIK
Wydział Dróg i Sieci Drogowej**
inż. Grzegorz Dyrda**Główny Specjalista
ds. Zarządzania Kryzysowego
i Przygotowań Obronnych**
Janusz Sikora**NACZELNIK
Wydziału Realizacji**
inż. Robert Jakubiak**Naczelnik
Wydziału Mostów GDDKiA O/KR**
mgr inż. Henryk Szmul**NACZELNIK
Wydziału BPD i Zarządzania Ruchem**
mgr inż. Ryszard Zakowski

LISTA OBECNOŚCI

z posiedzenia ZOPI (uzupełniającego) w dniu 19.12.2014r.

dotyczącego dokumentacji Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego Etap II dla budowy obwodnicy m. Zator w ciągu drogi krajowej nr 28

L.p.	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
1	Andrzej Koubela	GDDKiA O/Kr	[Podpis]
2	Anna Szwalska-Wolicka	GDDKiA O/Kr	[Podpis]
3	Tomasz Ścinianin	GDDKiA O/Kr	[Podpis]
4	Adam Mizielicz	GDDKiA O/Kr	[Podpis]
5	Halina Obare	GDDKiA O/Kr	[Podpis]
6	Anna Szpada	GDDKiA O/Kr	[Podpis]
7	Piotr Szarynki	GDDKiA O/Kr	[Podpis]
8	MARIUSZ KOZODÓJ	MP-MOSTY Sp. z o.o.	[Podpis]
9	TOMASZ NIEDZIEMIAŁ	— II —	[Podpis]
10	Kamila Wyroba - Malinowska	MP-MOSTY Sp. z o.o.	[Podpis]
11	ROBERT SECTA	— II —	[Podpis]
12	PAWEŁ SAMEL	— II —	[Podpis]
13	ANNA LESNA	— II —	[Podpis]
14	KRYSZTOF GATUSZKA	— II —	[Podpis]
15	Tomasz Tarnowski	— II —	[Podpis]
16	TOMASZ CWAJNT	— II —	[Podpis]
17	EWA WIKID	— II —	[Podpis]
18	Janusz Sikora	GDDKiA	[Podpis]
19	Urszula Jędrzej	GDDKiA I-2	[Podpis]
20	Grzegorz Dyrda	GDDKiA O/Kraków	[Podpis]

L.p.	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
21	Joanna Gola-Szuchta	GDDKiA O/Kraków	Joanna
22	Henryk Szmul	GDDKiA O/Kr.	
23	Roman Kemiński	GDDKiA O/Kr.	
24	Stanisław Gola	GDDKiA O/Kr.	St.Gola
25	Ryszard Biskowski	— " —	Biskowski
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			

2. Protokół nr 02/2015 z posiedzenia KOPI z dnia 02.03.2015 r.

PROTOKÓŁ Nr 02/2015

z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającej przy Generalnym Dyrektorsie Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 02 marca 2015 r. w Warszawie.

OBECNI

Wg załączonej listy.

PRZEDMIOT OBRAD.

Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla inwestycji: „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”, wykonane przez MP-MOSTY Sp. z o.o.

I. OPIS SPRAWY**1. Informacje ogólne**

Inwestycja znajduje się w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023

2. Stan istniejący

Droga krajowa nr 28 odchodzi na południe od drogi krajowej nr 44. Przechodzi przez ścisłe centrum miejscowości. Pełni funkcje tranzytowe, komunikacji lokalnej i turystycznej. Na całej długości miejscowości jest obudowana niską zabudową o dużej i średniej intensywności. Budynki zlokalizowane są w zmiennej odległości od krawędzi drogi od kilku do kilkunastu metrów.

Wzdłuż istniejących dróg krajowych zlokalizowane są przystanki autobusowe. Droga nie posiada ograniczenia dostępności. Występują skrzyżowania z drogami lokalnymi, liczne zjazdy publiczne i indywidualne. Droga krajowa nr 28 na analizowanym odcinku posiada przekrój uliczny z jezdnią o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości jezdni min. 6,50 m. Nawierzchnia jest miejscami nierówna z wybojami i ubytkami w nawierzchni. Odwodnienie korpusu drogi odbywa się przez spływ wód powierzchniowych w stronę rowów odwadniających lub na tereny przyległe. W centrum Zatora woda jest odprowadzana do kanalizacji deszczowej. Brak jest urządzeń podczyszczających.

Droga wojewódzka nr 781 (przebieg wschód-zachód) krzyżuje się z drogą krajową nr 28 (przebieg północ-południe) w miejscowości Zator. Na drodze występują liczne zjazdy publiczne i indywidualne. Ma ona nawierzchnię bitumiczną z poboczeniami gruntowymi o zmiennej szerokości. Droga jest kręta, bez chodników. Nawierzchnia jest miejscami nierówna z wybojami i ubytkami w nawierzchni. Pobocza drogi są na znacznej długości nierówne ze schodkowym przejściem pomiędzy nawierzchnią a poboczem. Odwodnienie korpusu drogi odbywa się przez spływ wód powierzchniowo w stronę rowów odwadniających lub na tereny przyległe. Brak jest urządzeń podczyszczających.

3. Podstawowe parametry techniczne**Parametry techniczne drogi krajowej nr 28**

- klasa techniczna – GP
- kategorię ruchu – KR5
- prędkość projektowa – 70 km/h
- liczba pasów ruchu 1x2
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m
- opaski obustronne 2x0,50 m
- pobocze gruntowe 1,50 m – 2,50 m w zależności od urządzeń zlokalizowanych na poboczu
- skrajnia drogi – min. 4,70 m
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś

Parametry techniczne drogi wojewódzkiej nr 781

- klasa techniczna – G
- kategoria ruchu – KR5
- prędkość projektowa – 50 km/h
- liczba pasów ruchu 1x2
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m
- pobocze gruntowe 1,50 m – 2,50 m w zależności od urządzeń zlokalizowanych na poboczu
- skrajnia drogi – min. 4,70 m
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś

4. Stan projektowany

Przebieg wariantów drogi krajowej nr 28

Warianty obwodnicy posiadają jeden przebieg sytuacyjny, różnią się przebiegiem wysokościowym i sposobem rozwiązania połączenia z drogą wojewódzką 781.

Trasa obwodnicy przebiega w korytarzu zarezerwowanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz studium do MPZP.

Brak jest informacji na temat planów przebudowy drogi krajowej nr 44 lub budowy obwodnicy w ciągu tej drogi.

Obwodnica rozpoczyna się od ronda na drodze krajowej nr 44, opracowanego wg oddzielnego opracowania. Km 0+000 obwodnicy przyjęto w osi ronda.

Od km 0+045 do ul. Jana Pawła II po obu stronach projektowanej drogi znajdują się tereny przeznaczone pod Strefę Aktywności Gospodarczej, częściowo zagospodarowane. W km 0+778 obwodnica przechodzi wiaduktem nad ul. Jana Pawła II. Następnie rozcina ul. Hallera, która jest podłączona do dróg dojazdowych. W dalszym przebiegu droga przechodzi przez tereny rolnicze do przecięcia drogi wojewódzkiej 781. W km 1+593 obwodnica przecina jar głębokości około 4 m, od km 1+730 do 1+920 przebiega po wyrobisku pocegielnianym o zmiennej głębokości.

Trasa kończy się na istniejącej drodze krajowej nr 28 w km 2+112. Na włączeniu zaprojektowano rondo czterowłotowe z możliwością dobudowy 5 wlotu.

W **Wariantie 1** droga wojewódzka 781 będzie podłączona do obwodnicy poprzez rondo na końcu odcinka. Istniejący przebieg drogi wojewódzkiej będzie podłączony do dróg dojazdowych.

W **Wariantie 2** w km 1+413 znajduje się skrzyżowanie skanalizowane typu T z drogą wojewódzką 781 po stronie prawej. Istniejący przebieg drogi wojewódzkiej po stronie lewej będzie podłączony do dróg dojazdowych. W celu zapewnienia bezpiecznego ruchu pieszego w km 1+546 zlokalizowano przejście dla pieszych pod obwodnicą.

W **Wariantie 3** droga wojewódzka nr 781 przebiega po nowym śladzie nad projektowaną obwodnicą w km 1+612 z podłączeniem do drogi krajowej nr 28 poprzez skrzyżowanie skanalizowane.

Skrzyżowania

Wariant 1 i 3

- skrzyżowanie z drogą krajową nr 44,
- skrzyżowanie z drogą krajową nr 28.

Odległość pomiędzy skrzyżowaniami wynosi 2037 m.

Wariant 2

- skrzyżowanie z drogą krajową nr 44,
- skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 781 – nowy przebieg,
- skrzyżowanie z drogą krajową nr 28.

Odległość pomiędzy rondem przy drodze krajowej nr 44 a skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 781 wynosi 1414 m, odległość do ronda południowego wynosi 623 m.

Zestawienie danych charakterystycznych wariantów

		Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3
Budowa obwodnicy długości	[m]	2066	2066	2066
Skrzyżowania	[szt.]	2	3	2
Budowa drogi wojewódzkiej długości	[m]	651	308	571
Budowa dróg dojazdowych długości	[m]	1878	1789	1971
Szacunkowe ilości robót ziemnych:				
- wykop do wbudowania	[m ³]	33 930	29 060	49 198
- wykop do odwiezienia	[m ³]	5 988	5 130	8 682
- nasyp z gruntu z wykopu	[m ³]	33 930	29 060	49 198
- nasyp z gruntu z dokopu	[m ³]	20 760	25 870	15 894
Powierzchnia nawierzchni	[m ²]	32 490	32 697	34 257
Wyburzenia:				
- budynki mieszkalne	[szt.]	1	0	2
- budynki inne	[szt.]	3	1	2
Zajętość terenu	[m ²]	153 762	141 672	148 500

Długość ekranów akustycznych	[m]	522	522	372
Sieci elektroenergetyczne - budowa i przebudowa	[km]	2,37	1,95	2,34
Budowa oświetlenia drogowego	[km]	2,94	3,63	2,84
Sieci teletechniczne - budowa i przebudowa	[km]	3,34	3,1	3,45
Sieci kanalizacji deszczowej - budowa i przebudowa	[km]	3,52	3,94	3,49
Sieci gazowe - budowa i przebudowa	[km]	0,42	0,45	0,37
Sieci kanalizacji sanitarnej - budowa i przebudowa	[km]	0,26	0,26	0,26
Sieci wodociągowe - budowa i przebudowa	[km]	0,43	0,43	0,43
Długość ogrodzeń naprowadzających	[m]	2200	1350	1950
Liczba obiektów ogółem	[szt.]	5	5	5
Długości obiektów	[m]	141,46	145,46	171,38

5. Obiekty inżynierskie

Ilość obiektów inżynierskich w poszczególnych wariantach [szt.]

Wariant	1	2	3
Wiadukty w ciągu obwodnicy	1	1	1
Wiadukty w ciągu drogi wojewódzkiej	0	0	1
Przejście dla pieszych	0	1	0
Przejścia dla zwierząt	4	3	3
Łączna ilość obiektów	5	5	5

Zestawienie kosztów obiektów inżynierskich dla poszczególnych wariantów

Wariant 1

Nr obiektu	Rozpiętość [m]	Szerokość [m]	Długość obiektu [m]	Powierzchnia [m ²]	Rodzaj konstrukcji	Koszt obiektu [tys. zł]	Uwagi:
WD-01 /PZ-01 0+778	24,00	12,30	25,80	317,34	belkowa sprężona	1 817,35	wariant alternatywny
			25,80	317,34	belkowa zespolona	2 507,24	wariant alternatywny
			25,40	312,42	belkowa pref. typu T	1 635,25	wariant preferowany
PZ-02 1+213	2,00 x 1,50		14,55	29,10	żelbetowa ramowa	79,44	wariant alternatywny
			14,55	29,10	przepust prefab.	79,44	wariant preferowany
PZ-03 1+593	6,00 x 2,50	12,30	7,20	88,56	żelbetowa ramowa	493,78	wariant preferowany
PZ-04 1+775	27,20	12,30	29,00	356,70	belkowa sprężona	2 042,76	wariant alternatywny
			29,00	356,70	belkowa zespolona	2 818,22	wariant alternatywny
			29,00	356,70	belkowa pref. typu T	1 867,02	wariant preferowany
PZ-05 0+398	2,00 x 1,50	2,00	19,30	38,60	żelbetowa ramowa	105,38	wariant alternatywny
			19,30	38,60	przepust prefab.	105,38	wariant preferowany

Wariant 2

Nr obiektu	Rozpiętość [m]	Szerokość [m]	Długość obiektu [m]	Powierzchnia [m ²]	Rodzaj konstrukcji	Koszt obiektu [tys. zł]	Uwagi:
WD-01 /PZ-01 0+778	24,00	12,30	25,80	317,34	belkowa sprężona	1 817,35	wariant alternatywny
			25,80	317,34	belkowa zespolona	2 507,24	wariant alternatywny
			25,40	312,42	belkowa pref. typu T	1 635,25	wariant preferowany
PZ-02 1+213	2,00 x 1,50		14,55	29,10	żelbetowa ramowa	79,44	wariant preferowany
			14,55	29,10	przepust prefab.	79,44	wariant alternatywny
PP-01 1+546	4,50 x 2,50	23,30	5,50	128,15	żelbetowa ramowa	714,51	wariant preferowany
PZ-03 1+593	6,00 x 2,50	12,30	7,20	88,56	żelbetowa ramowa	493,78	wariant preferowany
			7,20	88,56	Konstrukcja grunto- powłokowa z blach falistych	373,17	wariant alternatywny
PZ-04 1+775	27,20	12,30	29,00	356,70	belkowa sprężona	2 042,76	wariant alternatywny
			29,00	356,70	belkowa zespolona	2 818,22	wariant alternatywny
			29,00	356,70	belkowa pref. typu T	1 867,02	wariant preferowany

Wariant 3

Nr obiektu	Rozpiętość [m]	Szerokość [m]	Długość obiektu [m]	Powierzchnia [m ²]	Rodzaj konstrukcji	Koszt obiektu [tys. zł]	Uwagi:
WD-01 /PZ-01 0+778	24,00	12,30	25,80	317,34	belkowa sprężona	1 817,35	wariant alternatywny
			25,80	317,34	belkowa zespolona	2 507,24	wariant alternatywny
			25,40	312,42	belkowa pref. typu T	1 635,25	wariant preferowany
PZ-02 1+213	2,00 x 1,50		14,55	29,10	żelbetowa ramowa	79,44	wariant alternatywny
			14,55	29,10	przepust prefab.	79,44	wariant preferowany
PZ-03 1+593	6,00 x 2,50	12,30	7,20	88,56	żelbetowa ramowa	493,78	wariant preferowany
			7,20	88,56	przepust zespolony	373,17	wariant alternatywny
			29,00	356,70	belkowa sprężona	2 042,76	wariant alternatywny
PZ-04 1+775	27,20	12,30	29,00	356,70	belkowa zespolona	2 818,22	wariant alternatywny
			29,00	356,70	belkowa pref. typu T	1 867,02	wariant preferowany
			30,8	360,36	belkowa sprężona	2 063,72	wariant preferowany
WD-02 0+196	29,00	11,70	30,8	360,36	belkowa sprężona	2 063,72	wariant preferowany
			30,8	360,36	belkowa zespolona	2 847,13	wariant konstrukcyjny

Zbiórce zestawienie kosztów obiektów inżynierskich [tys. zł]

Wariant drogowy	Obiekty w wariantach konstrukcyjnych preferowanych	Obiekty w wariantach konstrukcyjnych alternatywnych o najwyższych kosztach
1	4 180,88	5 883,46
2	4 790,01	6 492,60
3	6 139,22	8 625,22

6. Ochrona środowiska**Ochrona przeciwhałasowa**

Dla ochrony przed hałasem zostały zaprojektowane ekrany akustyczne pochłaniające o wysokości 4 m.

Wariant 1, Wariant 2

- EA1 - km 0+900 ÷ km 1+066 - po stronie lewej,
- EA2 - km 0+957 ÷ km 1+163 - po stronie prawej,
- EA3 - km 1+515 ÷ km 1+667 - po stronie prawej.

Wariant 3

- EA1 - km 0+900 ÷ km 1+066 - po stronie lewej,
- EA2 - km 0+957 ÷ km 1+163 - po stronie prawej.

Przejścia dla zwierzątZestawienie przejść dla zwierząt - **wariant 1**

Nazwa przejścia	Lokalizacja	Typ przejścia	Wymiary [m]
PZ-01 /WD-01	0+778	Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt w postaci wyniesionej półki w korycie rowu Bugaj.	Półka o szerokości 1 m zabezpieczona od strony drogi powiatowej ogrodzeniem naprowadzającym
PZ-02	1+213	Przejście dla małych zwierząt i płazów	Przepust ramowy 1,5 x 2,0 m
PZ-03	1+593	Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów	3,5 x 6,0 m z półkami dla zwierząt
PZ-04	1+775	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obiekt 26 x min 2,5 m z półkami dla zwierząt
PZ-05	0+398	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Przepust ramowy 1,5 x 2,0 m

Zestawienie przejść dla zwierząt - **wariant 2 i 3**

Nazwa przejścia	Lokalizacja	Typ przejścia	Wymiary [m]
PZ-01 /WD-01	0+778	Wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt w postaci wyniesionej półki w korycie rowu Bugaj.	Półka o szerokości 1 m zabezpieczona od strony drogi powiatowej ogrodzeniem naprowadzającym
PZ-02	1+213	Przejście dla małych zwierząt i płazów	Przepust ramowy 1,5 x 2,0 m
PZ-03	1+593	Przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów	Przepust ramowy 2,0 x 6,0 m z półkami dla zwierząt
PZ-04	1+775	Przejście dla zwierząt średnich, małych i płazów	Obiekt 26 x min 2,5 m z półkami dla zwierząt

7. Analizy i prognozy ruchu

Średniodobowe natężenie ruchu według Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 r. (SDR [poj./dobę])

Droga	Odcinek	GPR 2010
44	Przeciszów - Zator	8540
44	Zator - Skawina	6688
28	Zator - Wadowice	8699
781	Zator - Andrychów	6561

Średniodobowe natężenie ruchu według prognozy ruchu (SDR [poj./dobę]) dla wariantów drogi krajowej i dla drogi wojewódzkiej

Dla drogi wojewódzkiej					
Rok prognozy	Droga krajowa nr 28				Droga wojewódzka nr 781
	1	2		3	
		Odc. 1	Odc. 2		
2020	14085	15054	12094	14054	7521
2030	12055	13227	10903	12013	8059
2040	13554	14689	11966	14327	8913

8. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

Wskaźnikowe koszty inwestycji netto [mln. zł]

Lp	Rodzaj robót	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3
1	Przygotowanie inwestycji	1,89	1,89	1,89
2	Wykupy terenu pod inwestycję	6,11	5,67	5,94
3	Roboty drogowe	24,17	19,99	21,44
4	Roboty mostowe	4,18	4,79	6,14
5	Infrastruktura techniczna	5,86	6,16	5,84
	Razem wartość inwestycji	42,21	38,49	41,25

Efektywność ekonomiczna [%]

	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3
IRR	42,73	44,16	43,77

II. USTALENIA KOPI

W wyniku przeanalizowania przesłanej dokumentacji oraz rozwiązań zaprezentowanych na posiedzeniu KOPI, po zweryfikowaniu przedstawionej na KOPI analizy ekonomicznej (opinia przesłana przy piśmie nr GDDKiA-DPU-WPS-2-dp/4117/OBW/DK28-Zator/7/2012/26/2015 z 23 marca 2015 r.) przyjęto następujące ustalenia.

1. Przyjąć przebieg obwodnicy Zatora w ciągu drogi krajowej nr 28 według **wariantu 2**. Wariant ten rekomendować we wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne:

drogi krajowej nr 28

- klasa techniczna – GP
- kategorię ruchu – KR5
- prędkość projektowa – 70 km/h
- liczba pasów ruchu 1x2
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m
- opaski obustronne 2x0,50 m
- pobocze gruntowe 1,50 m – 2,50 m w zależności od urządzeń zlokalizowanych na poboczu
- skrajnia drogi – min. 4,70 m
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś

drogi wojewódzkiej nr 781

- klasa techniczna – G
- kategoria ruchu – KR5
- prędkość projektowa – 50 km/h
- liczba pasów ruchu 1x2
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m

- pobocze gruntowe 1,50 m – 2,50 m w zależności od urządzeń zlokalizowanych na poboczu
 - skrajnia drogi – min. 4,70 m
 - dopuszczalne obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś
3. Odnosnie powiązań z przyległym terenem przyjąć skrzyżowania:
- km 0+000 - z drogą krajową nr 44,
 - km 1+413 - z drogą wojewódzką nr 781,
 - km 2+037 - z drogą krajową nr 28.
- Przeanalizować zasadność uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych w zakresie odległości pomiędzy skrzyżowaniami na projektowanej obwodnicy.

4. Odnosnie obiektów inżynierskich: przyjąć do dalszych opracowań warianty preferowane konstrukcji obiektów.

Nr obiektu	Kilometraż	Rodzaj konstrukcji
WD-01/PZ-01	0+778	belkowa prefabrykowana typu T
PZ-02	1+213	żelbetowa ramowa
PP-01	1+546	żelbetowa ramowa
PZ-03	1+593	żelbetowa ramowa
PZ-04	1+775	belkowa prefabrykowana typu T

5. Obwodnica m. Zator w ciągu drogi krajowej nr 28 zastąpi istniejący odcinek drogi nr 28 od skrzyżowania z drogą nr 44 do ronda średniego. Na mocy art. 10 ust 4 ustawy o drogach publicznych, obwodnicy nadana będzie kategoria drogi krajowej. Istniejący odcinek drogi nr 28, zastąpiony przez obwodnicę, z mocy art. 10 ust.5 ustawy o drogach publicznych zostanie pozbawiony drogi kategorii drogi krajowej i zaliczony do kategorii drogi gminnej.
6. Po wykonaniu obwodnicy przebudowany, po nowym przebiegu, odcinek drogi wojewódzkiej nr 781, razem z jej pasem drogowym i infrastrukturą, zostanie wydzielony z linii rozgraniczających i przekazany zarządcy drogi wojewódzkiej.
7. Linie rozgraniczające pas drogowy obwodnicy, tj. drogi krajowej mogą naruszać nieruchomości stanowiące pas drogowy istniejącej drogi wojewódzkiej nr 781 tylko w niezbędnym zakresie.
8. Po wykonaniu obwodnicy wykonane i przebudowane, po nowym przebiegu, drogi dojazdowe, razem z ich pasami drogowymi i infrastrukturą, zostaną wydzielone z linii rozgraniczających obwodnicy i przekazane, jako drogi gminne, zarządcy dróg gminnych.
9. Inwestor budowy obwodnicy m. Zator zawrze porozumienia z zarządcami dróg wojewódzkich i gminnych, w których ustali granice zarządów poszczególnych dróg, sposób przekazania wykonanych dróg oraz sposób wygaszenia trwałego zarządu GDDKiA na nieruchomościach tworzących ich pasy drogowe.
10. Obiekty w ciągu projektowanej drogi zaprojektować na klasę obciążenia A + pojazd specjalny klasy 150 wg STANAG 2021 „Wojskowe obliczenia klasyfikacji mostów, promów, tratw i pojazdów”.
11. Uzupełnić dokumentację o zapisy dotyczące danych technicznych obiektów inżynierskich, z których jednoznacznie wynika, że inwestycja drogowa spełnia wymagania techniczno-obronne określone przez Ministra Infrastruktury w Zarządzeniu Nr 11 z dnia 4 lutego 2008 roku w sprawie wdrożenia wymagań techniczno-obronnych w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne państwa.
12. Uwzględnić zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczące przygotowania inwestycji.
13. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach:
- MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430, z późn. zm.) i MIR z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2015 poz. 329),
 - MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie i MIR z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U.2015 poz. 331).

III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla **Budowy obwodnicy Zatora w ciągu drogi krajowej nr 28** pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w punkcie II.

Członkowie:

Przewodniczący


mgr inż. Marek Rolka

DYREKTOR
Departamentu Przygotowania Inwestycji

w/z Tomasz Stańczak

Naczelnik Wydziału Oceny
Przedsięwzięć Inwestycyjnych

mgr inż. Zofia Jaroszevska-Krak

Departament Realizacji Inwestycji


Marcin Nowacki
Zastępca Dyrektora

Zatwierdzam uchwałę KOPI

Z-CIA GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD


dr inż. Tomasz Rudnicki

Warszawa, dnia 01.04. 2015 r.

ZZ %
Departament Zarządzania Drogami i Mostami

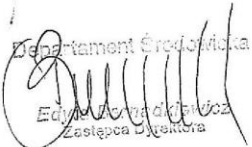
mgr inż. Norbert Wyrwich
DYREKTOR

Departament Technologii



Wacław Michałowski
DYREKTOR
Naczelnik Wydziału Dokumentacji
Obiektów Inżynierskich

mgr inż. Krzysztof Belza

Departament Środowiska


Edyta Tomaszewska
Zastępca Dyrektora

GŁÓWNY INSPEKTOR MOSTOWY


mgr inż. Adam Kaszyński

Lista obecności

na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającej przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu **02 marca 2015 r.** w siedzibie GDDKiA przy ul. Wroniej 53 w Warszawie.

Przedmiot obrad:

Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla zadania: „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

	Imię i nazwisko	Instytucja – stanowisko	Podpis
1.	Tomasz Stawiarz	GDDKiA - DPI	[Podpis]
2.	Marek Rolie	GDDKiA - DPI	[Podpis]
3.	Zofia Janowska-Król	GDDKiA DPI	[Podpis]
4.	Monika Bielewska	GDDKiA DPI	[Podpis]
5.	ROBERT SKOPEK	MP-MOSTY	[Podpis]
6.	Andrzej Mularski	MP-MOSTY	[Podpis]
7.	Grzegorz Paliński	MP-MOSTY	[Podpis]
8.	Wojciech Nawrocki	— / —	[Podpis]
9.	Tomasz Cwajna	MP-MOSTY	[Podpis]
10.	Anna Lesna	MP-MOSTY	[Podpis]
11.	Kamila Wysocka-Malinowska	MP-MOSTY Sp. z o.o.	[Podpis]
12.	Anna Lesna	MP-MOSTY Sp. z o.o.	[Podpis]
13.	PAWEŁ SAWCZAK	MP-MOSTY Sp. z o.o.	[Podpis]
14.	Marek Moszumanski	ZDW w KRAKOWIE	[Podpis]
15.	Rafał Brzozowski	GDDKiA-D2-WZM	[Podpis]
16.	Adam Kasprzycki	GDDKiA-D2-EM	[Podpis]
17.	LESZEK BEDNARSKI	UM ZATOR	[Podpis]
18.	Wojciech BERNAT	UM ZATOR	[Podpis]
19.	Tomasz Siemach	GDDKiA O/Kraków	[Podpis]
20.	URSULA SZLECITER	GDDKiA O/Kraków	[Podpis]
21.	Roman Kominek	GDDKiA O/Kraków	[Podpis]
22.	Maciej Jędrzejewski	GDDKiA O/Kraków	[Podpis]
23.	Anna Świątek-Adamczyk	GDDKiA O/Kraków	[Podpis]
24.	Grzegorz Adamczyk	GDDKiA O/Kraków	[Podpis]

25.	DEBRY GIESEK	MUR RADCA MINISTRA	
26.	Romuald Bohowski	GDDKiA - WSD	
27.	Włodzisław Brzozowski	DC GDDKiA	
28.	Krzysztof Biliński	DPI GDDKiA	
29.	Ena Zia	DPI - WMA	
30.	Marek Biedrzycki	DZ-WSD	
31.	ANITA ZICHE	DT GDDKiA	
32.	Jan Jankowski	DPI WMA	
33.	Anna Olszewska	DT WSD	
34.	JACEK GACPARSKI	GDDKiA - BRD	
35.	Marek Michalski	GDDKiA - DT	
36.	Henryk Staszewski	GDDKiA - DSR	
37.	Włodzisław Brzozowski	GDDKiA - DPL	
38.	Janusz Kulig	GDDKiA - DPL	
39.	Włodzisław Brzozowski	MUR	
40.	Magdalena Słaga	GDDKiA p/Kraków	
41.	ARTUR ŁADON	GDDKiA - DT	
42.	Paweł Zysk	GDDKiA - DT	
43.	Anna Olszewska	GDDKiA - DSR	
44.	Łukasz Kępczyński	GDDKiA - DSR - 201	
45.			
46.			
47.			
48.			
49.			
50.			
51.			
52.			
53.			
54.			

3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 28.04.2016r.

Burmistrz Zatora

DZ-6220.5 2015

Zator, 2016-04-28

Decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt.2, art.75 ust.1 pkt 4 oraz art.82 i art.85 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013, poz. 1235 z późn. zm.) a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 późn. zm.) w związku z art. 104 i 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r., poz. 267 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pełnomocnika Pana Tomasza Tarnowskiego, działającego z upoważnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków, w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. pn. „**Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28**”, po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla realizacji przedsięwzięcia pn. „**Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28**” planowanego do realizacji wg. wariantu II, którego inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków,

I. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy miejscowości Zator – nowej drogi klasy GP, w ciągu drogi krajowej nr 28 w wariantie drugim. W ramach inwestycji przewiduje się:

- budowę jednojezdniowej drogi klasy GP o długości ok. 2,2 km,
- przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej o długości około 0,5 km,
- budowę skrzyżowania typu rondo na włączeniu do drogi krajowej nr 28,
- budowę systemu kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi,
- przebudowę urządzeń infrastruktury nad- i podziemnej kolidującej z projektowanymi odcinkami dróg,
- budowę dróg dojazdowych,
- budowę ekranów akustycznych,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę linii wysokiego napięcia i innych sieci.

Na trasie obwodnicy w wybranym wariantie 2 zaprojektowano następujące obiekty mostowe:

- ok. km 0+778 - wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową, zintegrowany z przejściem dla zwierząt.

- ok. km 1+213 - przejście dla małych zwierząt i płazów,
- ok. km 1+546 - przejście dla pieszych pod projektowaną obwodnicą,
- ok. km 1+593 - przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów,
- ok. km 1+775 - przejście dla zwierząt średnich, małych i płazów.

Teren przewidziany pod budowę obwodnicy Zatora obecnie zajęty jest przede wszystkim przez pola uprawne. Na początkowych 800 m trasy nie występują żadne zabudowania mieszkalne, ani gospodarcze, a jedynie zabudowa przemysłowa – hale związane z rozwijającą się Strefą Aktywności Gospodarczej. Obecnie zabudowa rozwija się przede wszystkim po wschodniej stronie projektowanej drogi.

Projektowana obwodnica przecnie istniejące drogi lokalne: ul. Jana Pawła II (droga powiatowa nr 951), ul. Bugajską, ul. Gen. Józefa Hallera, oraz drogę wojewódzką nr 781. Zabudowa znajduje się przy ul. Gen. Józefa Hallera, przeważnie w postaci zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej.

II. warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

1. W trakcie realizacji inwestycji należy zapewnić wykonywanie ciągłego nadzoru przyrodniczego, w tym przez specjalistów z dziedzin herpetologia, ornitologia oraz stosować się do udzielanych wskazań. Zajęcie nowego terenu pod roboty budowlane powinno być poprzedzone lustracją przeprowadzoną przez specjalistę herpetologa w celu zapewnienia ochrony płazów, ich ewentualnego odłowienia i uwolnienia w bezpiecznych siedliskach.
2. Nadzór przyrodniczy powinien niezwłocznie informować Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o stwierdzonych istotnych zagrożeniach dla środowiska przyrodniczego, wymagających natychmiastowej interwencji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w celu przeciwdziałania tym zagrożeniom.
3. Po uzyskaniu ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie (a jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki to od terminu wypełnienia warunków wynikających z decyzji o pozwoleniu na użytkowanie) należy przekazać do RDOŚ w Krakowie raport końcowy przedstawiający całokształt prac zrealizowanych przez nadzór przyrodniczy, oraz analizę zgodności wykonanych robót z warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Raport powinien kończyć się wnioskami oraz ewentualnymi zaleceniami dla inwestora w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego.
4. Wycinkę drzew i krzewów należy wykonywać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się wycinkę w tym okresie po uzgodnieniu i według wskazań nadzoru przyrodniczego (z udziałem ornitologa).
5. Należy zabezpieczyć drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w trakcie prac budowlanych (dotyczy systemów korzeniowych oraz pni) – należy stosować gradzenie, szalowanie pni deskami lub obłożenie matami ze słomy. W przypadku konieczności prowadzenia wykopów w obrębie rzutu koron drzew należy minimalizować czas takich prac, a odsłonięte korzenie chronić przed przesuszeniem, np. przez ich osłonięcie materiałem długo utrzymującym wilgotność.
6. Prace budowlane należy prowadzić w sposób możliwie najmniej ingerujący w tereny przyległe do pasa drogowego, minimalizować zajętość terenu i przekształcenie jego powierzchni.

7. Ze względu na możliwość oddziaływania prac budowlanych na organizmy wodne wskazuje się na konieczność ograniczenia ich prowadzenia w obrębie rowów melioracyjnych oraz w wyrobisku pocegielnianym do niezbędnego minimum oraz maksymalnego skrócenia czasu wykonywania robót w wodzie.
8. Należy wyznaczyć utwardzone zaplecza budowy, miejsca tymczasowego składowania materiałów budowlanych, ziemi (w tym humusu), sprzętu oraz posegregowanych odpadów, a także drogi przejazdu dla transportu materiałów i maszyn budowlanych na terenach zajętych przez inwestycję, poza korytami cieków i innymi miejscami występowania płazów, wraz ze strefą buforową ok. 100 m w sposób minimalizujący wpływ do rowów, cieków, naturalnych terenów podmokłych oraz na tereny przyległe zanieczyszczeń i zawiesin pochodzących z ziemi i materiałów stosowanych do budowy. W miarę możliwości należy skorzystać z obecnie istniejącej infrastruktury (np. istniejące drogi, place itp.).
9. Zaplecze socjalne budowy należy wyposażać w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno – bytowych do oczyszczalni ścieków.
10. Przy wszelkich robotach związanych ze zdjęciem warstwy urodzajnej gleby (tzw. humusu) należy stosować oddzielne magazynowanie tej ziemi, a następnie jej wykorzystanie przy rekultywacji terenu na końcowym etapie budowy.
11. Odhumusowanie należy prowadzić od środka ku brzegom zajmowanego terenu w terminie pomiędzy 15 sierpnia, a końcem października. Dopuszcza się wykonywanie tego działania w innym czasie jedynie po uzgodnieniu i według wskazań nadzoru przyrodniczego.
12. Powstałe odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu, w zabezpieczonych przyzmach, odpowiednich pojemnikach, w sposób eliminujący ich negatywny wpływ na środowisko, zapewniając ich odbiór przez uprawnione podmioty.
13. Należy zapewnić odpowiednią organizację i prowadzenie prac budowlanych, poprzez stosowanie sprawnych technicznie maszyn i środków transportu, ze szczelnymi układami paliwowymi, hydraulicznymi i płynów eksploatacyjnych. Należy zapewnić dostępność sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych i taboru samochodowego.
14. Urządzenia służące odwodnieniu drogi należy tak zaprojektować lub trwale zabezpieczyć aby nie stały się pułapką dla drobnych zwierząt - płazów, gadów i drobnych ssaków. Należy stosować odpowiednie, pełne zamknięcia i inne rozwiązania. Uwaga ta dotyczy w szczególności rowów krytych, separatorów i studzienek wpustowych. Umocnienia betonowe urządzeń odwadniających należy stosować tylko w miejscach niezbędnych. Zabrania się stosowania tzw. „korytek krakowskich” stanowiących pułapki dla płazów. W urządzeniach, których nie da się trwale zabezpieczyć należy stosować pochylnie umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz, rury wyjściowe (ucieczkowe), pływające miniplatformy i in. Wszelkie prace projektowe nad urządzeniami do odwodnienia drogi oraz prace realizacyjne w tym zakresie powinny być konsultowane i nadzorowane przez specjalistę herpetologa.
15. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy należy ująć w szczelny system kanalizacyjny.
16. Wody opadowe i roztopowe z jezdni przed odprowadzeniem do rowów melioracyjnych należy oczyścić w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych (np. w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych).
17. W celu ograniczenia dopływu wód opadowych i roztopowych do odbiorników, należy przewidzieć czasowe retencjonowanie ich nadmiaru.

18. W sytuacji wystąpienia awarii, w skutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
19. Należy stosować jak najmniejsze nachylenie skarp przy rowach odwadniających wzdłuż drogi. Rowy powinny być zadarniane trawami gatunków rodzimych.
20. Ze względu na bliską obecność licznych miejsc występowania płazów w odległości mniejszej niż zasięgi migracji, wzdłuż planowanej trasy głównej i przebudowywanych odcinków dróg, na maksymalnych możliwych do realizacji odcinkach, należy zainstalować wygrodzienia herpetologiczne. Role tego typu wygrodzień mogą dodatkowo pełnić ekrany akustyczne pod warunkiem szczelnego połączenia z podłożem gruntowym. Wygrodzienia herpetologiczne – płotki powinny również naprowadzać na obiekty pełniące funkcję przejść dla płazów i małych zwierząt, należy je montować na maksymalnej możliwej długości w każdą stronę. Minimalna wysokość części nadziemnej 40 cm, długość przewieszki 10 cm oraz minimum 10 cm zagłębienie w grunt. Urządzenia te należy wykonać w taki sposób aby umożliwiały swobodną migrację płazów i innych drobnych zwierząt w obie strony (zejście z powierzchni terenu do przejścia, wyjście z przejścia na powierzchnię) i nie stanowiły pułapek. Urządzenia powinny być wykonane starannie i powinny szczelnie łączyć się z przepustem, a także powinny być zespolone z urządzeniami zabezpieczającymi przed wchodzeniem płazów na drogę. Wspomniane urządzenia powinny być odporne na uszkodzenia mechaniczne i wpływ czynników atmosferycznych. Jeżeli układ terenu to umożliwia pełne płotki powinny być wkomponowane w skarpe drogową (aby nie stanowiły przeszkody dla zwierząt przekraczających pas drogowy), z zakończeniami U kształtnymi. Płotki należy wykonać z prefabrykatów betonowych lub innych materiałów panelowych charakteryzujących się wysoką trwałością. Nie zaleca się stosowania siatek, w szczególności siatek polimerowych.
21. W rejonie przejść dla zwierząt należy wprowadzić gęste (szpalerowe) nasadzenia krzewów, dające zwierzętom osłonę i dodatkowo pełniące funkcję naprowadzającą.
22. Na etapie eksploatacji drogi obiekty pełniące funkcje przejść dla zwierząt należy utrzymywać w stanie nie powodującym pogarszania się warunków migracji.
23. Umocnienia brzegów cieków (rowów) związane z budową obiektów inżynierskich nie powinny stwarzać zagrożeń okaleczenia lub uwięzienia zwierząt. Przy budowie tego typu umocnień należy stosować przede wszystkim narzut kamienny oraz płyty ażurowe wypełnione utwardzonym materiałem okrucowym. Umocnienia te powinny być dodatkowo pokryte warstwą gleby i zadarnione. Nie zaleca się stosowania pełnych prefabrykatów betonowych oraz koszy siatkowo – kamiennych. Powierzchnia utwardzonych skarp powinna być jak najmniejsza.
24. Nawierzchnię dróg serwisowych należy tam gdzie nie jest przewidywany większy ruch pojazdów wykonać bez asfaltowego pokrycia, z utwardzonego materiału drobnoklastycznego.
25. Zaleca się stosowanie akustycznych ekranów nieprzeźroczystych (np. „zielona ściana”) lub przeźroczystych ekranów akustycznych z poziomymi, czarnymi pasami o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź ekranów z pionowymi pasami koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne. Dopuszcza się stosowanie mniejszych odstępów – 5 cm, przy szerokości pasów 2 lub 1 cm. Nie dopuszcza się stosowania ekranów przeźroczystych bez pasów, bądź ekranów przeźroczystych z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych, niezależnie od powierzchni przeźroczystego panelu. Nie dopuszcza się również stosowania przeźroczystych ekranów oklejonych tylko kolorową folią ochronną, bez

- pasów. Ekrany powinny być wyposażone w pasy fabrycznie, według trwałej technologii, odpowiadającej trwałości samych paneli. Nie dopuszcza się montowania nowych paneli bez pasów i ich naklejania w późniejszym terminie. Opcjonalnie dopuszcza się również stosowanie pasów poziomych o szerokości 1 lub 2 cm w odstępach 5 cm, koloru białego lub czarnego, bądź stosowanie na danym odcinku kombinacji pasów poziomych z pasami pionowymi.
26. Zaleca się aby forma i kolorystyka wyniesionych obiektów (mosty, estakady) trwale ingerujących w przestrzeń krajobrazową była zharmonizowana z walorami wizualnymi krajobrazu.
27. Na placu budowy należy eliminować zastoiska wody oraz unikać pozostawiania nieufornowanych skarp. Wody zbierające się w wykopach lub zagłębieniach terenu, powstałych w wyniku prowadzonych prac, należy niezwłocznie odpompowywać do odbiorników po ich wcześniejszym podczyszczeniu. Konieczne do wykonania tymczasowe wykopy lub odwierty pod fundamenty, rowy, studzienki, odstojniki itp., a także trwałe urządzenia typu separatory i studnie wpustowe na etapie ich realizacji, należy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów poprzez tymczasowe grodzenie lub stosowanie szczelnych pokryw oraz poddawać regularnym kontrolom przez osobę odpowiedzialną za nadzór przyrodniczy. Przed zasypaniem otwartych wykopów oraz zamykaniem studzienek należy wykonać ich kontrolę na okoliczność obecności małych zwierząt. W przypadku zaobserwowania drobnych zwierząt w ciekach lub rowach melioracyjnych na odcinkach objętych robotami ziemnymi, wykopach lub urządzeniach odwadniających, a także w przypadku stwierdzenia ich wchodzenia na plac budowy (np. migrujących płazów), zwierzęta należy odłowić i przenieść na odległość nie mniejszą niż 100 metrów od miejsca wykonywanych prac, w odpowiednie dla danego gatunku siedlisko. W przypadku stwierdzenia masowej migracji zwierząt przez plac budowy teren ten należy zabezpieczyć stosując stosowne rozwiązania, np. grodzenie.
28. W przypadku stwierdzenia miejsc występowania lub migracji płazów lub gadów należy teren inwestycji zabezpieczyć płótkami herpetologicznymi o wysokości minimum 40 cm – zaleca się stosowanie płótków panelowych. Przed przystąpieniem do wykonywania robót ziemnych osobniki chronionych płazów i gadów należy przenieść z miejsc wygrodzonych poza granice inwestycji do siedlisk zastępczych położonych nie dalej niż 500 m od miejsca, z którego zostaną zabrane.
29. W związku z wycinką drzew należy zrehabilitować stratę w środowisku poprzez wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów nieowocowych przeznaczonych do wycinki na obszarze odpowiadającym wielkością obszarowi wycinki, z gatunków rodzimego pochodzenia. Nasadzenia należy wykonać w postaci szpalerów drzew przydrożnych lub w skupiskach (na wyspach, rondach itp.), w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy drogi, w miejscach nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Nasadzenia powinny być wykonane z drzew i krzewów nie młodszych niż 8 lat, z gatunków odpornych na zanieczyszczenia gleby (zasolenie) oraz zanieczyszczenia powietrza, a także odpornych na złamanie oraz mało wrażliwych na cięcia. Przed wprowadzeniem nasadzeń należy odpowiednio przygotować podłoże gruntowe, dla zapewnienia optymalnych warunków rozwoju roślin. Nasadzenia należy kompleksowo pielęgnować co najmniej przez 1 rok od ich wykonania, w następnych 5 latach należy wykonywać cięcia kształtujące koronę drzew i krzewów oraz uzupełniać braki. Prawidłowo ukształtowane pokroje drzew i krzewów nie będą wymagały w przyszłości kosztownych i radykalnych cięć, które są najczęstszą przyczyną obumierania roślin.
30. Dla projektu wykonawczego prac prowadzonych w obrębie wyrobiska pocegielnianego i budowy w tej lokalizacji całorocznych zbiorników kompensacyjnych dla płazów należy

- uzyskać pozytywną opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Przy projektowaniu zbiorników i ich otoczenia należy uwzględnić konieczność uzyskania optymalnych i trwałych warunków siedliskowych (gruntowych, wodnych) dla gatunków płazów występujących w tym miejscu, na powierzchni odpowiadającej siedlisku aktualnie wykorzystywanym przez płazy lub większym.
31. Prace związane z likwidacją części zbiornika w wyrobisku pocegielnianym oraz budową stawów kompensacyjnych należy prowadzić w okresie jesiennym, optymalnie w miesiącu wrześniu.
 32. Zabrania się odprowadzania wód opadowych z pasa drogowego do wyrobiska pocegielnianego jak również odwadniania samego wyrobiska.
 33. Od 1 marca roku następującego po uzyskaniu ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie (a jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki to od terminu wypełnienia warunków wynikających z decyzji o pozwoleniu na użytkowanie) rozpocząć i wykonywać przez 3 lata monitoring porealizacyjny w poniższym zakresie:
 - a) Całoroczny monitoring śmiertelności zwierząt w wyniku zderzeń z pojazdami lub elementami konstrukcyjnymi mostów, estakad, uwiecznienia w pułapkach, na całym odcinku drogi na jezdni, poboczach i rowach oraz w przestrzeniach podmostowych.
 - b) Całoroczny monitoring wygradzeń herpetologicznych oraz obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, w tym obszaru pocegielnianego pod estakadą w celu określenia stopnia ich wykorzystania oraz w celu wykrycia ewentualnych zniszczeń, pułapek dla zwierząt oraz przeszkód utrudniających migrację. Monitoringiem należy objąć również urządzenia odwadniające, które mogą stać się ewentualną pułapką dla zwierząt drobnych.
 - c) Całoroczny monitoring wykorzystania przez płazy zbiorników wodnych w wyrobisku pocegielnianym.
 34. Monitoring w odniesieniu do płazów powinien być prowadzony w szczególności w okresach ich wiosennej i jesiennej migracji oraz w okresie dyspersji. Kontrole w tych okresach należy prowadzić w odstępach nie większych niż 2-3 dni, minimalnie około 10 kontroli dla każdego okresu.
 35. Monitoringiem w okresie 3 letnim należy objąć również siedliska i osobniki gatunków przeniesionych na inne siedliska zastępcze (jeżeli taka czynność będzie miała miejsce). W przypadku stwierdzonego zagrożenia dla przeniesionych w te miejsca osobników należy znaleźć dla nich inne siedlisko o bardziej korzystnych uwarunkowaniach siedliskowych.
 36. Sprawozdanie z monitoringu zawierać powinno wyniki dokonanych obserwacji oraz jeżeli zaistnieje taka potrzeba wskazania co do poprawy wprowadzonych rozwiązań dla ochrony zwierząt lub ewentualnie wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń. Ostatnie zbiorcze sprawozdanie powinno dodatkowo zawierać zestawienie wprowadzonych rozwiązań chroniących zwierzęta, w tym dodatkowych zaleconych w trakcie monitoringu porealizacyjnego wraz z analizą ich skuteczności i zaleceniami co do dalszego zabezpieczenia zwierząt występujących w zasięgu oddziaływania drogi.
 37. Sprawozdania z monitoringu należy składać corocznie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie, do dnia 15 kwietnia roku następnego po rozpoczęciu monitoringu. Sprawozdanie zbiorcze należy złożyć w okresie do 3 miesięcy po zakończeniu monitoringu.
 38. Prace budowlane w rejonie terenów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego mogą być prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00.

39. Na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji niezorganizowanej.
40. Na przebudowywanym odcinku DW781 od ok. km 0+000 do ok. km 0+307 oraz na rondzie na połączeniu obwodnicy z DK28 wraz z drogami dojazdowymi do ronda na odcinku 50 m należy zastosować nawierzchnię typu SMA 0/8.
41. Należy zastosować ekrany akustyczne w następującej lokalizacji i parametrach:
 - Ekran EA1 – ok. km 0+900 – 1+066, lewa strona obwodnicy, ekran pochłaniający o wysokości 4 m,
 - Ekran EA2 – ok. km 0+957 – 1+163, prawa strona obwodnicy, ekran pochłaniający o wysokości 4 m, (z zastrzeżeniem jak w pkt III 1.8)
 - Ekran EA3 – ok. km 1+515 – 1+667, prawa strona obwodnicy, ekran pochłaniający o wysokości 4 m.

III. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

1. Należy zaprojektować obiekty inżynierskie umożliwiające migracje zwierząt wg poniższego zestawienia:
 - a) WD-01/PZ-01 Wiadukt w km ok. 0+778, w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową zintegrowany z przejściem dla zwierząt w postaci wyniesionej półki dla małych zwierząt i płazów w korycie rowu Bugaj
 - b) PZ-02 Przejście w km ok. 1+213 dla małych zwierząt i płazów -, przejście suche bez półek;
 - c) PZ-03 Obiekt mostowy w km ok. 1+593 nad ciekiem w jarze, zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich małych i płazów, bez półek –
 - d) PZ-04 Estakada nad rozlewiskiem w ciągu projektowanej obwodnicy w km ok. 1+775 bez półek.
2. Przy projektowaniu przepustu w km ok. 1+213 zaleca się zastosowanie przekroju eliptycznego z otwartym dnem lub skrzynkowego o przekroju prostokątnym z otwartym dnem dla zachowania odpowiednich warunków mikroklimatycznych (wilgotności).
3. Pod wiaduktem w km ok. 0+778 należy wykonać w korycie rowu Bugaj jednostronną półkę z betonu C(25/30) lub tworzywa sztucznego pokrytego wtopionym piaskiem, o szerokości minimum 50 cm (optymalnie 100 cm), z zewnętrzną krawędzią zabezpieczającą obsypywaniu się gruntu, z pokryciem humusowym o grubości minimum 5 cm. Półkę zlokalizować/zawiesić minimum 50 cm nad dnem cieku.
4. Przy projektowaniu zbiorników i ich otoczenia należy uwzględnić konieczność uzyskania optymalnych i trwałych warunków siedliskowych (gruntowych, wodnych) dla gatunków płazów występujących w tym miejscu, na powierzchni odpowiadającej siedlisku aktualnie wykorzystywanym przez płazy lub większym.
5. Ze względu na wnioski mieszkańców na dalszych etapach projektowania, w celu zapewnienia lepszej geometrii połączenie ul. Hallera z drogą dojazdową DD-02 należy zaprojektować połączenia ul. Hallera z drogą dojazdową nr DD-02. poprzez łuk poziomy o odpowiednich parametrach, pozwalających na swobodną komunikację pojazdów poruszających się po drodze.
6. Ze względu na wnioski mieszkańców na dalszych etapach projektowania należy zapewnić połączenie drogi dojazdowej DD-4 z drogą wojewódzką 781

7. Ze względu na wnioski mieszkańców na dalszych etapach projektowania należy zapewnić wymaganą przez normy i przepisy szczegółowe właściwą odległość projektowanej zmiany przebiegu linii wysokiego napięcia od istniejących budynków mieszkalnych.
8. Ze względu na wnioski mieszkańców na dalszych etapach projektowania zapewnić wydłużenie ekranu akustycznego EA-2 od km ok. 1+163 do km ok. 1+183
9. W fazie projektowania, realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy zachować warunki i zalecenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, opracowanym przez MP-Mosty Sp. z o.o. 30-703 Kraków ul. Dekerta 18

IV. wymagania w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Planowane przedsięwzięcie nie jest zaklasyfikowane zgodnie z obowiązującym prawem do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

V. wymagania w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko

Nie określa się gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie ze względu na znaczną odległość od najbliższej granicy państwa (ok. 42,0 km), nie ma charakteru oddziaływania transgranicznego

VI. Obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia:

Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu ochronę akustyczną terenów wymagających ochrony przed hałasem. Analizę należy wykonać w ciągu 6 miesięcy po zakończeniu inwestycji oraz oddaniu obwodnicy do eksploatacji i przedstawić jej wyniki w ciągu 12 miesięcy od dnia oddania do użytkowania

Należy wykonać całodobowe, monitoringowe pomiary hałasu, lokalizując punkty pomiaru przedstawiające pełny zakres oddziaływania drogi, ze szczególnym uwzględnieniem terenów podlegających ochronie akustycznej. Wykonana analiza pozwoli na stwierdzenie, czy standardy jakości środowiska na tych terenach przy zastosowaniu rozwiązań technicznych zostaną zachowane, oraz w razie ich przekroczenia pozwoli na wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń bądź stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

VIII Wymogi w zakresie ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zasady tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania określa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn.zm.). W przypadku, gdy z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko z analizy porealizacyjnej lub z przeglądu ekologicznego wynika, że pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy ochrony środowiska, tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W przypadku analizowanej drogi obszar ograniczonego użytkowania tworzy Starosta w drodze rozporządzenia, określając m. innymi granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu. W analizowanym przypadku ewentualny przebieg obszaru ograniczonego użytkowania wyznaczy się na podstawie analizy porealizacyjnej.

IX. NADAJE NINIEJSZEJ DECYZJI RYGOR NATYCHMIASTOWEJ WYKONALNOŚCI

Uzasadnienie

- Wnioskiem z dnia 29.04.2015r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków zwróciła się do tut. organu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”**.

- W dniu 27.05.2015 r. Burmistrz Zatora wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie i stosownym obwieszczeniem zawiadomił strony postępowania.

- Pismem znak DZ.6220.5.2015 z dnia 27-05-2015 Burmistrz Zatora wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oświęcimiu o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, oraz ustalenia ewentualnego zakresu raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie opinią znak: OO.4240.1.228.2015.JS z dnia 18-06-2015r., Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oświęcimiu opinią znak PSE-ONNZ-420-58-1/15/2062 z dnia 09-06-2015, uznali, że **istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko**.

- Biorąc pod uwagę dotychczas zgromadzony materiał dowodowy a więc wniosek Inwestora, Kartę Informacyjną przedsięwzięcia, zakres, skalę planowanego przedsięwzięcia, oraz stanowisko organów opiniujących, Burmistrz Zatora, przeprowadzający przedmiotowe postępowanie, postanowieniem znak DZ-6220.5.2015 z dnia 03-08-2015r uznał za niezbędne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

- W dniu 9.11.2015r. Inwestor Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

- W dniu 25-11-2015 Burmistrz Zatora wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oświęcimiu o uzgodnienie przedłożonego raportu.

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: OO.4242.76.2015.JS z dnia 15-01-2016r. oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oświęcimiu opinią znak PSE-ONNZ-420-148-1/15/5903 z dnia 21-12-2015, uzgodnili pozytywnie przedłożony raport

- Na podstawie art. 79 ust. 1 ww. ustawy przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Udział ten, zgodnie z przepisem art. 29 ww. ustawy przysługuje każdemu.

Stosownie do cytowanego art.79 Burmistrz Zatora stosownym obwieszczeniem z dnia 01-02-2016r poinformował społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dotychczasowym przebiegiem postępowania administracyjnego oraz wyznaczył termin 21 dni na składanie w przedmiotowej sprawie uwag i wniosków.

W wyznaczonym terminie zostały złożone trzy wnioski z uwagami dotyczącymi inwestycji, w tym jedna zbiorowa podpisana przez 46 osób.

Wobec tak licznych zainteresowania społeczeństwa budową przedmiotowej obwodnicy Burmistrz Zatora zdecydował o przeprowadzeniu rozprawy administracyjnej otwartej dla

społeczeństwa, która odbyła się w dniu 22 marca 2016 r. w siedzibie Urzędu Miejskiego w Zatorze.

W dniu 25-02-2015 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków poprzez ustanowionego pełnomocnika w osobie Pana Tomasza Tarnowskiego złożyła w tutejszym Urzędzie wniosek o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie art. 108 kpa rygoru natychmiastowej wykonalności wraz z odpowiednim uzasadnieniem.

Planowane przedsięwzięcie zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 („drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”), zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 68 („rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezdotykową”) oraz zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 7 („stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6”) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.).

Przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniem, spełnia wymogi prawne oraz merytoryczne i pozwala na określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji. Analizy warunków w fazie realizacji przedsięwzięcia i jego eksploatacji dokonano w zakresie zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 1232), zabezpieczenia środowiska gruntowo –wodnego zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 roku Prawo wodne (Dz. U. z 2015 roku, poz. 469 z późniejszymi zmianami), gospodarki odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Dz. U. z 2013 roku, poz. 21), ochrony środowiska przyrodniczego zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 627 z późniejszymi zmianami), ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 roku, Nr 162, poz. 1568 z późniejszymi zmianami).

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy miejscowości Zator – nowej drogi klasy GP, w ciągu drogi krajowej nr 28. W ramach inwestycji przewiduje się:

- budowę jednojezdniowej drogi klasy GP o długości ok. 2,2 km,
- przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej o długości około 0,5 km,
- budowę skrzyżowania typu rondo na włączeniu do drogi krajowej nr 28,
- budowę systemu kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi,
- przebudowę urządzeń infrastruktury nad- i podziemnej kolidującej z projektowanymi odcinkami dróg,
- budowę dróg dojazdowych,
- budowę ekranów akustycznych,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- przebudowę linii wysokiego napięcia i innych sieci.

Rozpatruje się trzy warianty realizacji obwodnicy miejscowości Zator. Warianty obwodnicy mają wspólny początek (droga krajowa nr 44, ulica Oświęcimska) i koniec (droga krajowa nr 28, ulica Wadowicka). Elementem różniącym warianty przedsięwzięcia jest sposób włączenia drogi wojewódzkiej 781:

- wariant 1 przewiduje włączenie DW781 do projektowanej obwodnicy łącznikiem skierowanym na południowy wschód poprzez rondo na połączeniu DK28 i projektowanej obwodnicy,
- wariant 2 przewiduje włączenie DW781 do projektowanej obwodnicy poprzez łącznik skierowany na północny wschód i skrzyżowanie skanalizowane typu „T” w odległości ok. 600 m od ronda na końcu odcinka obwodnicy,
- wariant 3 przewiduje poprowadzenie wschodniego odcinka DW781 nowym śladem nad projektowaną obwodnicą bez połączenia i włączenie jej do istniejącej DK28.

Wariantem preferowanym przez inwestora jest wariant 2.

Na trasie obwodnicy w wybranym wariantcie 2 zaprojektowano następujące obiekty mostowe:

- ok. km 0+778 - wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową, zintegrowany z przejściem dla zwierząt,
- ok. km 1+213 - przejście dla małych zwierząt i płazów,
- ok. km 1+546 - przejście dla pieszych pod projektowaną obwodnicą,
- ok. km 1+593 - przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów,
- ok. km 1+775 - przejście dla zwierząt średnich, małych i płazów.

Teren przewidziany pod budowę obwodnicy Zatora obecnie zajęty jest przede wszystkim przez pola uprawne. Na początkowych 800 m trasy nie występują żadne zabudowania mieszkalne, ani gospodarcze, a jedynie zabudowa przemysłowa – hale związane z rozwijającą się Strefą Aktywności Gospodarczej. Obecnie zabudowa rozwija się przede wszystkim po wschodniej stronie projektowanej drogi.

Projektowana obwodnica przetnie istniejące drogi lokalne: ul. Kopernika, ul. Jana Pawła II (droga powiatowa nr 951), ul. Gen. Józefa Hallera, oraz drogę wojewódzką nr 781. Zabudowa znajduje się przy ul. Kopernika oraz ul. Gen. Józefa Hallera, przeważnie w postaci zabudowy zagrodowej.

Jedno z większych skupisk zabudowy znajduje się w rejonie skrzyżowania planowanej obwodnicy z ul. Hallera. Po północnej stronie obwodnicy, w pierwszej linii zabudowy znajdują się dwa budynki mieszkalne: jeden trójkondygnacyjny (nr 6), jeden dwukondygnacyjny (nr 7), oraz jeden budynek gospodarczy. Po południowej stronie obwodnicy najbliższą zabudowę stanowią dwa budynki dwukondygnacyjne (nr 8 i 9), dwa budynki trójkondygnacyjne (nr 10 i 11), dwa jednokondygnacyjne (nr 15 i 17), oraz pięć budynków gospodarczych, z których jeden (na działce 116) zostanie wyburzony. Mała odległość tych budynków od projektowanej obwodnicy, oraz jej oddziaływanie zostało uwzględnione poprzez zaplanowanie ekranów akustycznych wzdłuż projektowanej drogi.

Natężenia ruchu pojazdów na analizowanych odcinkach dróg przyjęto na podstawie opracowania: „Prognoza ruchu dla zadania: „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”, wykonanego przez Pracownię Planowania i Projektowania Systemów Transportu „Altrans” z Krakowa. Obliczenia rozprzestrzeniania hałasu wykonano na podstawie prognoz ruchu na lata 2020 i 2030. Wykorzystane do obliczeń prognozy ruchu obejmują drogę główną, drogę wojewódzką oraz rozploty na skrzyżowaniach (rondo). W

analizie akustycznej nie uwzględniano ruchu na drogach dojazdowych. Drogi dojazdowe prowadzą ruch lokalny (dojazd do posesji), który jest znikomy. Głównym źródłem hałasu jest ruch pojazdów na planowanej obwodnicy, drodze wojewódzkiej oraz projektowanym rondzie.

Na analizowanym odcinku przedsięwzięcia oprócz trasy głównej inwestycją objęty jest także krótki fragment ul. Wadowickiej (DK 28) z projektowanym rondem. Ul. Wadowicka charakteryzuje się tym, że bezpośrednio przy niej znajduje się zabudowa, która zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego jest położona na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową.

Zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska „*W przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach*”. Przepis ten ma zastosowanie do zabudowy znajdującej się przy ul. Wadowickiej, dlatego ochrona przed hałasem w tym przypadku będzie polegać na zapewnieniu właściwych warunków akustycznych w budynkach.

W celu eliminacji przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w rejonie ul. Hallera oraz ul. Sikorskiego zaproponowano zabezpieczenia przed emisją hałasu jakimi są ekrany akustyczne i zastosowanie nawierzchni typu SMA 0/8.

Cichą nawierzchnię typu SMA 0/8 zaprojektowano na przebudowywanym odcinku DW781 od ok. km 0+000 do ok. km 0+307 oraz na rondzie na połączeniu obwodnicy z DK28 wraz z drogami dojazdowymi do ronda na odcinku 50 m.

Ekran akustyczny został zaprojektowany w następującej lokalizacji:

- Ekran EA1 – ok. km 0+900 – 1+066, lewa strona obwodnicy, ekran pochłaniający o wysokości 4 m,
- Ekran EA2 – ok. km 0+957 – 1+163, prawa strona obwodnicy, ekran pochłaniający o wysokości 4 m, (z zastrzeżeniem jak w pkt III 1.8)
- Ekran EA3 – ok. km 1+515 – 1+667, prawa strona obwodnicy, ekran pochłaniający o wysokości 4 m.

Funkcjonowanie obecnego układu drogowego wiąże się z intensywnym ruchem pojazdów przez centrum Zatora. Ruch odbywa się z utrudnieniami i z niewielką prędkością. Utrudnienia w ruchu pojazdów powodują wzrost oddziaływania akustycznego drogi, któremu w analizowanym przypadku nie można przeciwdziałać, gdyż nie jest możliwe wprowadzanie skutecznych zabezpieczeń przed hałasem (np. ekranów) na rynku miejskim.

Ze względu na oddziaływanie akustyczne, najlepszym rozwiązaniem jest przeniesienie ruchu pojazdów z terenów zagrożonych hałasem na obwodnicę, poprowadzoną w korzystniejszej akustycznie lokalizacji, gdzie dodatkowo jest możliwość zastosowania zabezpieczeń w razie takiej konieczności.

Wyprowadzenie ruchu poza centrum miasta, na obwodnicę będzie rozwiązaniem korzystnym, pozwalającym na zmniejszenie emisji substancji do powietrza z układu drogowego Zatora. Analiza rozprzestrzeniania substancji wykazała, że droga nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu w wariancie realizacyjnym.

Sposób postępowania z odpadami, zwłaszcza niebezpiecznymi, sposób i miejsce magazynowania odpadów będzie zgodne z rozporządzeniami wykonawczymi do ustawy o

odpadach co sprawi, iż zagospodarowanie odpadów nie będzie oddziaływać niekorzystnie na jakość środowiska gruntowo-wodnego.

W okresie budowy wystąpi emisja gazów i pyłów do powietrza, związana z pracami budowlanymi. Prace te będą prowadzone w taki sposób, aby uciążliwość związana z nimi była jak najmniejsza. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, przemijające.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji deszczowej poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych z projektowanej obwodnicy będą rowy melioracyjne „Bugaj” i „Od Stawu”, istniejąca kanalizacja opadowa, a także projektowane rowy drogowe doprowadzające wody opadowe do rowu melioracyjnego w obrębie projektowanego ronda w km ok. 2+037 obwodnicy. Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do odbiorników naturalnych będą oczyszczane w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach. Ze względu na konieczność ograniczenia ilości wód opadowych i roztopowych doprowadzanych do poszczególnych odbiorników przewidziano zastosowanie zbiorników retencyjnych o pojemnościach: ok. 190 m³ (przed wylotem w km ok. 0+550), ok. 115 m³ (przed wylotem w km ok. 0+780), ok. 195 m³ (przed wylotem w km ok. 1+560) oraz ok. 40 m³ (przed wylotem w km ok. 2+010). Ostateczne ilości, pojemności oraz lokalizację zbiorników należy określić na późniejszym etapie realizacji opracowań projektowych.

Trasa projektowanej obwodnicy przecinać będzie rów melioracyjny Bugaj oraz rów przy ul. Sikorskiego. Rów melioracyjny Bugaj w rejonie gdzie przecinać go będzie projektowana obwodnica jest zarurowany. W czasie budowy obwodnicy konieczna będzie jego przebudowa w miejscu przecięcia z obwodnicą, a w ramach przebudowy rów ten zostanie ponownie otwarty.

Projektowana obwodnica w całości zlokalizowana będzie w obrębie zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) *Skawa od Kłęczanki bez Kłęczanki do ujścia* o europejskim kodzie PLRW200015213499 i statusie silnie zmienionej części wód. Celem środowiskowym dla silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Zgodnie z wynikami klasyfikacji i oceny stanu jednolitych części wód powierzchniowych w województwie małopolskim w roku 2014 opracowanymi przez WIOŚ w Krakowie, zarówno potencjał ekologiczny jaki i stan chemiczny *JCWP Skawa od Kłęczanki bez Kłęczanki do ujścia* oceniony został jako dobry. Projektowana obwodnica położona jest również w granicach jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) *nr 148* o europejskim kodzie PLGW2200148, dla której zarówno stan chemiczny jak i ilościowy określone zostały jako dobre. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Z powyższego wynika, iż celem środowiskowym dla *JCWPd nr 148* jest utrzymanie dobrego stanu.

Odbiornikami wód opadowych i roztopowych z projektowanej obwodnicy Zatora będą rowy melioracyjne oraz istniejąca kanalizacja opadowa. Wody opadowe przed doprowadzeniem do odbiorników naturalnych oczyszczane będą w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych. Ze względu na ograniczoną przepustowość niektórych odbiorników przewiduje się zastosowanie zbiorników retencyjnych na wody opadowe. W trakcie realizacji inwestycji sposób prowadzenia prac oraz odpowiednie przygotowanie zaplecza budowy pozwolą na zminimalizowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska

gruntowo – wodnego, a ewentualne oddziaływania będą krótkoterminowe o małym zasięgu i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Dlatego należy uznać, iż realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Zatora w ciągu drogi krajowej nr 28 nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla *JCWP Skawa od Kłęczanki bez Kłęczanki do ujścia* oraz *JCWPd nr 148* oraz nie pogorszy ich aktualnego stanu.

Zaproponowane warunki właściwie zabezpieczą funkcjonowanie środowiska przyrodniczego w czasie realizacji i funkcjonowania obwodnicy Zatora.

Dla zapewnienia skutecznej ochrony wartości przyrodniczych wskazano na konieczność prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym i stosowania się do jego wskazań. Wprawdzie raport w dostateczny sposób rozpoznaje stan środowiska przyrodniczego obszaru objętego przedsięwzięciem i możliwe zagrożenia związane z jego realizacją jednak naturalna zmienność i wrażliwość tego środowiska wymaga czynności nadzorczych i konieczności zaproponowania ewentualnych dodatkowych działań ochronnych jeżeli taka potrzeba zostanie stwierdzona w toku prowadzonych prac budowlanych. Od osób z nadzoru przyrodniczego wymagane jest doświadczenie w prowadzeniu tego typu prac oraz specjalizacja przynajmniej z takich dziedzin jak herpetologia, ornitologia, dendrologia. Osoby nadzoru powinny brać udział w przedsięwzięciu począwszy od prac przygotowawczych. Na tym etapie wskazana jest konsultacja lokalizacji zapleczy budowy, sposobu prowadzenia prac w miejscach wrażliwych, sposobu wycinki drzew i zabezpieczenia drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki, sposobu zagospodarowania obszaru pocegielnianego jako siedliska płazów, sposobu zabezpieczenia terenu budowy przed niepożądanym wchodzeniem zwierząt. Na etapie budowy nadzór przyrodniczy powinien kontrolować sposoby wykonywania prac, w tym wykopy, studzienki, osadniki, które mogą stanowić zagrożenie dla zwierząt, nadzorować prace prowadzone w korytach cieków, lokalizować miejsca migracji zwierząt i nadzorować budowę przejść dla zwierząt, nadzorować wycinkę drzew i krzewów, miejsca i sposoby prowadzenia nasadzeń zastępczych itp. Jeżeli zaistnieje konieczność wykonania prac poza optymalnymi i wcześniej wyznaczonymi terminami nadzór powinien rozpoznać taką możliwość i określić warunki prowadzenia prac. W razie sytuacji istotnego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, któremu nadzór przyrodniczy nie może przeciwdziałać we własnym zakresie, wymagana jest konsultacja z pracownikami Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Nadzór powinien również przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie raport końcowy po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.

W trakcie wykonywania prac budowlanych nakazano minimalizować zajętość terenu i możliwie najmniej ingerować w obszary sąsiadujące z budową drogi. Warunek ten obliguje wykonawców budowy do oszczędnego gospodarowania terenem i rozważnego planowania kolejnych prac tak aby nie dochodziło do niepożądanych zajętości, szczególnie terenów przyrodniczo cennych. Literalnie wskazano miejsca gdzie nie powinny być lokalizowane zaplecza budowy i składowiska - cieki i przyległe tereny, miejsca występowania płazów. Wskazano również na właściwy sposób składowania ziemi i materiałów, w sposób zabezpieczający przed sływem zanieczyszczeń i osadów z tych składowisk do wód i na tereny przyległe. Ze względu na możliwość oddziaływania prac związanych z ingerencją w koryta cieków i rowów na organizmy wodne nakazano inwestorowi ograniczenie ich do niezbędnego minimum.

Uwzględniając informacje dotyczące miejsc migracji zwierząt zaplanowano budowę 4 obiektów wraz z urządzeniami i nasadzeniami naprowadzającymi, tak aby poprzez odpowiednią konstrukcję mogły spełniać funkcje przejść dla zwierząt. Wskazano uwagi

dotyczące konstrukcji tych obiektów. Przedstawiono również uwagi dotyczące konstrukcji ekranów akustycznych.

Jednym z elementów środowiska przyrodniczego, które podlegać mają ochronie są drzewa i krzewy. Warunki zawarte w niniejszym postanowieniu wskazują na konieczność ograniczenia do niezbędnego minimum ilości usuwanych drzew i krzewów oraz określają sposoby odpowiedniej ochrony nadziemnych i podziemnych części zadrzewień nie przeznaczonych do wycinki ale zagrożonych pracami budowlanymi. Usuwanie drzew i krzewów nakazano prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, poza tym terminem jest to dopuszczone tylko przy udziale i według wskazań nadzoru przyrodniczego.

W zamian za usuwane drzewa i krzewy inwestor został zobligowany do wprowadzenia zieleni zastępczej przydrożnej drzew nieowocowych, na obszarze odpowiadającym wielkością obszarowi wycinki. Przedstawione zostały wytyczne dotyczące składu gatunkowego i jakościowego drzew i krzewów przeznaczonych do nasadzeń, sposobu prowadzenia nasadzeń oraz okresu ich pielęgnacji.

Szczególne uwagi należy zwrócić na prace prowadzone w korytach cieków. Prace takie należy ograniczyć do niezbędnego minimum, przy zachowaniu drożności ekologicznej cieków oraz maksymalnym ograniczeniu zmętnienia i zakłócenia przepływu wody. Odcinkom brzegów poddanych ingerencji budowlanej należy przywrócić warunki zbliżone do ich pierwotnego kształtu oraz również zapewnić drożność ekologiczną.

Dla ochrony żyznej, powierzchniowej warstwy gleby i licznych organizmów z nią związanych zobowiązano inwestora do szczególnych czynności przy zdejmowaniu humusu, jego odrębnym składowaniu i wreszcie wykorzystaniu do rekultywacji terenu budowy. Humus zdejmowany ma być w okresie możliwie największej aktywności zwierząt mogących zasiedlać tę warstwę, (poza okresem rozrodczym lub zimowych hibernacji). Prowadzenie prac w niesprzyjających terminach wymagać będzie akceptacji nadzoru przyrodniczego.

W dalszym etapie prac budowlanych niezwykle istotne jest zorganizowanie wszelkich robót ziemnych, oraz stosowanie stałych urządzeń odwadniających, w sposób maksymalnie ograniczający tworzenie różnego rodzaju pułapek dla drobnych zwierząt. Wskazano możliwe zagrożenia w tym zakresie oraz sposoby ich eliminacji, a także sposoby postępowania ze zwierzętami, których obecność zostanie stwierdzona na placu budowy.

Dla obiektów mostowych i estakad stanowiących nową dominantę krajobrazową oraz element ingerujący w przestrzeń przyrodniczą, wskazano ogólne zalecenia odnoszące się do formy i kolorystyki dla uzyskania maksymalnego zharmonizowania z walorami wizualnymi krajobrazu.

Jedną z ważniejszych czynności realizowanych w ramach przedsięwzięcia jest przebudowa obszaru wyrobiska pocegielnianego, które inwestycja przekracza częściowo w sposób bezkolizyjny (estakadą). Ponieważ ten podmokły obszar jest ważnym siedliskiem chronionych płazów, wskazano na konieczność budowy całorocznych zbiorników dla płazów, zlokalizowanych w tym miejscu.

W niniejszej decyzji wskazano ponadto na konieczność wykonania monitoringu porealizacyjnego, który powinien zweryfikować trafność dokonanej oceny i przyjętych rozwiązań, a w razie stwierdzenia takiej potrzeby będzie podstawą do podjęcia dodatkowych działań chroniących środowisko przyrodnicze. Monitoringowi będą podlegać przejścia dla zwierząt, a także pas drogowy na całej długości. Działania te zaplanowano w okresach całorocznych.

Obwodnica Zatora przebiega poza obszarami chronionymi, jednak w sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się kompleks stawów Bugaj wchodzących w skład obszaru sieci Natura 2000 Dolina Dolnej Skawy PLB 120005. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych obszar ten obejmuje największe kompleksy stawów w dolinie górnej Wisły i jej dopływu – rzeki Skawy. Prowadzona jest tu intensywna hodowla ryb, ale wiele stawów jest mocno zarośniętych roślinnością wodną. W ostoi znajdują się stawy z wyspami, chętnie zasiedlanymi przez ptaki. Występuje tu co najmniej 16 gatunków ptaków z Załącznika Dyrektywy Ptasiej oraz 6 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Znajduje się tu jedno z nielicznych w Polsce stanowisk lęgowych podgorzałki, bardzo liczna populacja rybitwy zwyczajnej, rybitwy białowąsej, rybitwy białoskrzydłej i ślepowrona. W okresie lęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej bączka, mewy czarnogłowej, podgorzałki, rybitwy białowąsej, rybitwy rzecznej, ślepowrona, cyranki, czernicy, gęgawy, głowienki, kokoszki, krakwy, perkoza dwuczubego, sieweczki rzecznej, śmieszki, zauszniaka. Stosunkowo wysoka liczebność osiąga również bąk, krwawodziób, perkozek.

Wariant preferowany przedsięwzięcia przechodzi przez tereny z występującą zabudową mieszkaniową, przecięte 4 drogami, w tym wojewódzką nr 781, w większości przeznaczone w obowiązującym mpzp pod zabudowę mieszkaniową, usługową i techniczną – przemysłową. Tereny te są pozbawione cennych siedlisk przyrodniczych. Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków roślin wymienionych w załączniku II Dyrektywy Rady EWG nr 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. Na tym terenie lub w jego pobliżu stwierdzono występowanie sześciu gatunków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa oraz w załączniku II Dyrektywy Rady EWG nr 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory - bączka, gąsiorka, kropiatki, zimorodka, muchołówki białoszyjej oraz kumaka nizinnego. Stwierdzono również występowanie gatunków roślin i zwierząt chronionych prawem polskim.

Dokonane w raporcie analizy pozwoliły na ocenę, że realizacja zamierzenia nie spowoduje zagrożenia dla funkcjonowania regionalnych populacji gatunków prawnie chronionych, w tym przedmiotów ochrony ww. obszaru sieci Natura 2000, których występowanie stwierdzono w zasięgu oddziaływania drogi. Najbardziej zagrożone populacje płazów, w szczególności kumaka nizinnego, występujące w wyrobisku pocegielnianym zostaną utrzymane dzięki realizacji dwóch zbiorników wodnych na tym terenie i utrzymaniu jego podmokłego charakteru.

Inwestor zobowiązany będzie do uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących wobec gatunków chronionych. Uwzględniając ustalenia przeprowadzonej oceny, uzyskanie derogacji powinno być możliwe.

Wykonując procedury formalno-prawne zapewniono stronom czynny udział w postępowaniu administracyjnym informując o poszczególnych jego etapach poprzez zamieszczanie stosownych obwieszczeń.

W trakcie trwającego postępowania złożone zostało 5 pisemnych wniosków a to:

1. złożony w dniu 18-06-2015 przez pana Krzysztofa Romańskiego zam. Zator ul. Hallera 17

W piśmie przedstawiono zaniepokojenie projektowaną w bezpośrednim sąsiedztwie jego nieruchomości obwodnicą i obawy jej negatywnego wpływu na ich zdrowie, budynki, otoczenie, obszary Natura 2000, Zatorskie Stawy Bugaj (gatunki ujęte w Załączniku I Dyrektywy „Ptasiej” oraz Czerwonej Liście Ginących i Zagrożonych gatunków w Polsce), podtapianie nieruchomości ze względu na usytuowanie w obniżeniu w stosunku do sąsiednich

terenów. Przede wszystkim przedstawiono obawy, odnośnie możliwości wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych normy hałasu czy emisji zanieczyszczenia powietrza.

Wskazane pismo Pana Krzysztofa Romańskiego zostało przekazane łącznie z opiniami RDOŚ i PPIS jako materiał do uwzględnienia w opracowywanym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

W opracowanym raporcie między innymi znajdują się zagadnienia poruszane w piśmie Pana Krzysztofa Romańskiego. Dodatkowo zagadnienia te były poruszane i wyjaśnione na rozprawie administracyjnej, która odbyła się dnia 22.03.2016 r. w Urzędzie Miejskim w Zatorze w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pod nazwą: „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” – „Przedmiotowy raport nie potwierdza obaw, odnośnie możliwości wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu czy emisji zanieczyszczenia powietrza.

2. złożony w dniu 22-02-2016 przez pana Piotra Rychlika. W piśmie tym Pan Rychlik wnioskuje o wydłużenie ekranu dźwiękochłonnego o ok. 20 mb tj. do końca jego działki budowlanej nr 124/8 obreb 7 w Zatorze. Wniosek ten został również omówiony podczas rozprawy administracyjnej. Na której przedstawiciele Inwestora zadeklarowali przyjęcie tego wniosku do realizacji.

3. złożony w dniu 24.02.2016 jako zbiorowy podpisany przez 46 osób. W piśmie tym wnioskują o zorganizowanie rozprawy administracyjnej w przedmiocie przedsięwzięcia a w szczególności na wyjaśnieniu następujących kwestii:

- ochrony ludzi przed hałasem
- ochrony ludzi przed szkodliwą emisją gazów i pyłów
- odwodnienia terenów przeciętych drogą
- dojazd do działek pozostających po przecięciu droga
- zabezpieczenie kolizji z istniejącą infrastrukturą
- dojeżdżenie do szkoły dzieci z ul. Hallera

Zgodnie z wolą wnioskodawców wymienione wyżej zagadnienia zostały omówione i wyjaśnione w czasie rozprawy administracyjnej, która odbyła się w Urzędzie Miasta w Zatorze dnia 22 marca 2016 r.

4. złożony w dniu 24-02-2016 przez pana Stanisława Kurnika. W piśmie tym Pan Stanisław Kurnik porusza następujące kwestie.

Brak spójności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Udzielono wyjaśnień, że przedmiotowe przedsięwzięcie jest realizowane w trybie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zgodnie z art. 11i ust. 2 tej ustawy zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego nie jest wymagana, jednak w celu uwzględnienia lokalnego prawa, przebieg trasy głównej projektowanej obwodnicy pokrywa się z ustaleniami miejscowego planu.

Brak zgodności z planem miejscowym występuje w przypadku połączenia obwodnicy z drogą wojewódzką nr 781 – w celu uniknięcia wyburzeń budynków mieszkalnych oraz w przypadku poprowadzenia jednej z dróg dojazdowych – na poprowadzenie drogi dojazdowej zgodnie z miejscowym planem nie pozwalają przepisy drogowe.

Brak możliwości wyjazdu z garażu na działkę Pana Stanisława Kurnika w wyniku zaprojektowanego przebiegu drogi dojazdowej DD-02.

Udzielono wyjaśnień, że sposób poprowadzenia drogi dojazdowej DD-02 wg Pana Stanisława Kurnika uniemożliwi wyjazd z garażu, a także wyjazd z działki na drogę publiczną – ul. Hallera.

Udzielono wyjaśnień, że rozwiązanie projektowe pozwala na wykonanie zjazdu i zapewnienie dostępu do działki. Dodatkowo poinformowano uczestników, że obecnie przedstawiony

przebieg linii rozgraniczających przedstawia ich maksymalny zasięg, który na etapie projektu budowlanego przedsięwzięcia może zostać zachowany lub zmniejszony, zapewniono także że sposób poprowadzenia drogi DD-02 względem działki Pana Stanisława Kurnika zostanie dodatkowo przeanalizowany. W tej kwestii zalecono w niniejszej decyzji aby na dalszych etapach projektowania, celu zapewnienia lepszej geometrii połączenia ul. Hallera z drogą dojazdową DD-02 zaprojektować połączenia ul. Hallera z drogą dojazdową nr DD-02. poprzez łuk poziomy o odpowiednich parametrach, pozwalających na swobodną komunikację pojazdów poruszających się po drodze.

Bliskie zlokalizowanie drogi dojazdowej spowoduje przekroczenie norm dopuszczalnego hałasu, przedstawione w raporcie komputerowe modelowania hałasu nie uwzględniają ruchu pojazdów po drogach dojazdowych.

Udzielono wyjaśnień, że głównym źródłem emisji hałasu będzie główna trasa obwodnicy. Ruch na drodze dojazdowej będzie na tyle mały, że droga ta nie będzie wymagała ekranowania i nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Wyjaśniono, że zgodnie z prawem oddziaływanie akustyczne dróg rozpatruje się w odniesieniu do 16 godzin pory dnia ($6^{00} - 22^{00}$) i ośmiu godzin pory nocy ($22^{00} - 6^{00}$), w związku z czym przejazdu pojedynczego samochodu nie można traktować jako istotnego źródła hałasu, będącego przesłanką do budowy ekranów akustycznych.

Ponadto wyjaśniono, że prace budowlane będą prowadzone z uwzględnieniem konieczności ograniczania drgań. Konstrukcja drogi będzie eliminować powstawanie drgań w czasie eksploatacji. Przed rozpoczęciem prac budowlanych będą wykonane oględziny budynków, które określą stan ich konstrukcji. Oględziny te zostaną powtórzone po oddaniu drogi do użytku w celu ustalenia czy realizacja przedsięwzięcia miała negatywny wpływ na budynki. Koszty ewentualnych szkód będą oceniane przez rzeczoznawcę.

Przedstawiony raport nie uwzględnia wycinki kilkunastu krzewów na działce Pana Stanisława Kurnika.

Udzielono wyjaśnień, że inwentaryzacja zieleni będzie przeprowadzana na dalszym etapie przedsięwzięcia, w ramach projektu budowlanego. Wtedy, na podstawie wyników inwentaryzacji i ostatecznego przebiegu linii rozgraniczającej drogi (obecnie znany jest jej roboczy – maksymalny zasięg), zostanie szczegółowo określony zakres wycinki zieleni.

Obliczenia rozprzestrzeniania hałasu są błędnie przedstawione i niewiarygodne.

Udzielono wyjaśnień, że obliczenia rozprzestrzeniania hałasu zostały wykonane poprawnie, poprawnie wyznaczono również izofony poziomu hałasu przedstawione na mapach załączonych do raportu. Błąd wystąpił w legendzie rysunków dla wariantów 1, 2 i 3 – nie dotyczy to wariantu zerowego.

Błędny opis izofon na legendzie rysunków załączonych do raportu (2.1.1. – 2.3.4.) ma postać:

- linia niebieska przerywana – izofona 56 dB nocna z zabezpieczeniami,
- linia niebieska ciągła – izofona 56 dB nocna bez zabezpieczeń,
- linia zielona przerywana – izofona 61 dB nocna z zabezpieczeniami,
- linia zielona ciągła – izofona 61 dB nocna bez zabezpieczeń,
- linia czerwona przerywana – izofona 65 dB nocna z zabezpieczeniami,
- linia czerwona ciągła – izofona 65 dB nocna bez zabezpieczeń.

Poprawny opis izofon na legendzie rysunków powinien być następujący:

- linia niebieska przerywana – izofona 56 dB nocna z zabezpieczeniami,

- linia niebieska ciągła – izofona 56 dB nocna bez zabezpieczeń,
- linia czerwona przerywana – izofona 61 dB nocna z zabezpieczeniami,
- linia czerwona ciągła – izofona 61 dB nocna bez zabezpieczeń,
- linia zielona przerywana – izofona 65 dB nocna z zabezpieczeniami,
- linia zielona ciągła – izofona 65 dB nocna bez zabezpieczeń.

Błąd zauważony w legendzie nie spowodował błędnej interpretacji wyników analizy akustycznej, przyjęte na podstawie analizy zabezpieczenia przed hałasem i wnioski z analizy także są poprawne.

W części opisowej autorzy raportu posługują się określeniami ogólnikowymi a wręcz sprzecznymi co widać w zamieszczonych fragmentach raportu np. na stronie 73.

Udzielono wyjaśnień, że przedstawione w piśmie Pana Stanisława Kurnika fragmenty raportu dotyczą dwóch różnych faz przedsięwzięcia: pierwszy fragment dotyczy fazy realizacji, drugi fazy eksploatacji. W każdym z tych etapów oddziaływanie akustyczne jest inne, jak zauważono w raporcie, w fazie realizacji nieco większe.

Wyjaśniono, że zmiana lokalizacji stanowisk ptaków nie wpłynie na sytuację tego gatunku, ponieważ nie spowoduje zmniejszenia liczebności osobników, a jedynie może spowodować zmianę lokalizacji ich stanowisk, która w przypadku fazy budowy może być tymczasowa. Wyjaśniono stosowaną w raporcie metodykę analizy oddziaływania hałasu na ptaki (Ulrich Mierwald – Wpływ hałasu komunikacyjnego na ptaki), zgodnie z którą różne gatunki ptaków wykazują różną wrażliwość na hałas. Gąsiorek wykazuje podrzędną wrażliwość, bączek wysoką. Zgodnie z lokalizacją stanowisk ptaków (zamieszczoną w raporcie) stanowiska gąsiorka stwierdzono w rejonie, gdzie planuje się rozbudowę Strefy Aktywności Gospodarczej, a bączka w zbyt dużej odległości od obwodnicy aby miała ona wpływ na jego bytowanie (ok. 800 m). W przypadku gąsiorka faktyczną przyczyną zmiany lokalizacji gniazd będzie rozbudowa Strefy Aktywności Gospodarczej.

Oddziaływanie inwestycji na wody

Udzielono wyjaśnień, że zgodnie z założeniami projektowymi wody opadowe z dróg budowanych w ramach przedsięwzięcia będą odprowadzane szczelną siecią odwodnieniową z urządzeniami podczyszczającymi wody z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. Dzięki temu wody wprowadzane do odbiorników spełnią wymagania przepisów odnośnie zawartości tych zanieczyszczeń. Zastosowanie urządzeń podczyszczających, zbiorników retencyjnych, otwarcie zarurowanego odcinka Rowu Bugaj i utworzenie tam przejścia dla zwierząt spowoduje, że inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Wyjaśniono, że nie ma sprzeczności pomiędzy tabelą przedstawiającą najbliższe JCWP, a projektem Planów gospodarowania wodami – tabela przedstawia wartości z obowiązujących obecnie Planów gospodarowania wodami, które różnią się od wartości znajdujących się w projekcie Planu gospodarowania wodami.

Analiza wpływu przedsięwzięcia na siedliska i gatunki chronione

Udzielono wyjaśnień, że przedstawiono najbliższej zlokalizowane formy ochrony przyrody (rezerwat, park krajobrazowy, pomniki przyrody, obszary Natura 2000). Wskazano na rysunkach miejsca występowania gatunków chronionych i pokazano miejsca, w których zaplanowano przejścia dla zwierząt, jako działania chroniące środowisko i łagodzące efekt bariery dla zwierząt jaką może być każda inwestycja liniowa. Podano parametry tych przejść i przedstawiono rysunki. Raport omawia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko

przyrodnicze, wykonana została także inwentaryzacja przyrodnicza, która przed wykonaniem raportu była aktualizowana.

Raport nie zakłada żadnych innych wariantów wymaganych prawem lokalizacji ze względu na ochronę środowiska, przedstawione są tylko warianty techniczne połączenia z drogą 781

Udzielono wyjaśnień, że poprowadzenie głównej trasy obwodnicy zgodnie z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego, czyli z uwzględnieniem lokalnego prawa, ograniczyło możliwości wariantowania przebiegu trasy głównej – została ona wytyczona w korytarzu przewidzianym w planie miejscowym, co umożliwia wykorzystanie obwodnicy do obsługi rozwijającej się Strefy Aktywności Gospodarczej. Wariantowanie przebiegu połączenia trasy głównej z drogą wojewódzką nr 781, było rozpatrywane w odniesieniu do środowiska. Zależnie od przebiegu łącznika zmieniała się ilość zabezpieczeń przed hałasem oraz ich lokalizacja, ilość budynków mieszkalnych przewidzianych do wyburzenia, rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze na terenie wyrobiska pocegielnianego. Wariant 2 wybrany do lokalizacji zakłada:

- najmniejszą ilość wyburzeń,
- najmniejszy zakres wycinki zieleni,
- czytelniejszy układ komunikacyjny,
- brak konieczności stosowania ochrony przed hałasem dla budynków przy DW781.

Ponadto na wcześniejszych etapach inwestycji rozważany był wariant 4 – wschodni, przebiegający po południowo-wschodniej stronie Zatora. Wariant ten został odrzucony z powodu kolizji o terenami chronionymi przyrodniczo, niezgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, braku możliwości obsługi Strefy Aktywności Gospodarczej, najmniejszych możliwości przejęcia ruchu tranzytowego, istotnej ingerencji w krajobraz.

5. złożony w dniu 25-03-2016 przez Pana Marka Trojaka. W piśmie tym Pan Trojak wyraził protest w związku z projektowanym przesunięciem linii wysokiego napięcia w kierunku jego budynku mieszkalnego, jego zdaniem odległość ta jest mniejsza niż dopuszczają to odpowiednie normy i zagrażać będzie bezpośrednio życiu jego i jego rodziny. Wniosek ten uwzględniono zapisem w niniejszej decyzji zalecając aby na dalszych etapach projektowania zapewnić wymaganą przez normy i przepisy szczegółowe właściwą odległość projektowanej zmiany przebiegu linii wysokiego napięcia od istniejących budynków mieszkalnych.

W czasie rozprawy administracyjnej, która odbyła się w Urzędzie Miasta w Zatorze dnia 22 marca 2016 r. zostały poruszane głównie zagadnienia przedstawione we wcześniej wymienionych pismach mieszkańców Zatora. Wnioski z tej rozprawy uwzględniono w punkcie III od 6 do 8 zapisów niniejszej decyzji w ustaleniach dotyczących **wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym**

W toku postępowania w dniu 25-02-2015 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków poprzez ustanowionego pełnomocnika w osobie Pana Tomasza Tarnowskiego złożyła w tutejszym Urzędzie wniosek o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie art. 108 kpa rygoru natychmiastowej wykonalności wraz z uzasadnieniem które przedstawia się następująco .

Istniejący przebieg drogi krajowej nr 28 przy skrzyżowaniu z drogą krajową nr 44 jest prowadzony przez centrum Zatora. Jest tam zlokalizowana intensywna zabudowa typu miejskiego, m.in. zabytkowy rynek, przez który przebiega droga. Droga pełni funkcje gospodarcze, tranzytowe, komunikacji lokalnej i turystyczne. Na całej długości miejscowości

Zator droga jest obudowana niską zabudową o dużej i średniej intensywności. Największe skupiska zabudowań występują w rejonie rynku. Budynki zlokalizowane są w zmiennej odległości od krawędzi drogi od kilku do kilkunastu metrów. Wzdłuż istniejących dróg krajowych zlokalizowane są przystanki autobusowe. Parametry geometryczne tej drogi (DK28) w centrum miasta nie spełniają wymagań dla dróg krajowych. Niepodejmowanie inwestycji będzie powodowało pozostawienie w samym centrum miasta bardzo dużego poziomu natężenia ruchu. Będzie to utrudniało komunikację pieszą i lokalną samochodową w mieście oraz powodowało większą ilość wypadków z udziałem pieszych.

Na prawie całym odcinku odwodnienie występuje w formie powierzchniowej do przydrożnych rowów i cieków należących do zlewni rzeki Wisły i jej dopływu rzeki Skawy. Co za tym idzie część wód wprowadzana jest na obszar Natura 2000. Wody zagrożone są zanieczyszczeniem zarówno spływami wód opadowych jak i spływami w czasie zdarzeń drogowych. Brak jest urządzeń zabezpieczających wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego.

Istniejący przebieg drogi wojewódzkiej nr 781 jest planowany do przebudowy i zmiany przebiegu. Droga jest kręta, bez chodników. Nawierzchnia istniejących odcinków jest miejscami nierówna z wybojami i ubytkami. Pobocza drogi są na znacznej długości nierówne, ze schodkowym przejściem pomiędzy nawierzchnią a poboczem. Odwodnienie korpusu drogi odbywa się przez spływ wód powierzchniowo w stronę rowów odwadniających lub na tereny przyległe.

Istniejąca droga wojewódzka nr 781 posiada nawierzchnię bitumiczną i generalnie wyposażona jest w pobocza gruntowe o zmiennej szerokości.

Na drodze występują liczne zjazdy publiczne i indywidualne. W chwili obecnej droga nie posiada ograniczeń, co do dostępności.

Ocena bezpieczeństwa: Efektem dużej dostępności, złego stanu nawierzchni oraz niekorzystnego włączenia do DK 28, na tej klasie drogi jest zmniejszenie bezpieczeństwa.

Wariant zerowy – tj. zachowanie bez zmian stanu istniejącego, naraża mieszkańców miejscowości Zator na ciągłe pogarszanie klimatu akustycznego, naraża wody i gleby na wprowadzanie zanieczyszczeń z wód opadowych i spływowych z drogi, nie zapewnia należytego bezpieczeństwa ani użytkownikom, ani sąsiadom drogi.

Warianty realizacyjne były uwzględnione w MPZP (miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego) i miały ułatwić dostęp do stref aktywności gospodarczej.

Analiza parametrów technicznych i funkcjonalnych istniejącej drogi dokumentuje jej niskie standardy użytkowe. Stan taki powoduje negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko i mieszkańców zurbanizowanych terenów miejskich. Funkcjonalnie i technicznie klasa drogi nie spełnia w pełni swoich zadań i funkcji poprzez wysoką gęstość włączeń i wyłączeń dróg lokalnych i dojazdowych, a także zjazdów do posesji. Sytuacja ta przynosi w konsekwencji bardzo wysokie straty czasu oraz niesie wiele zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poprawie bezpieczeństwa drogowego będzie służyć wybudowanie obwodnicy miejscowości Zator poprzez:

- przeniesienie ruchu poza tereny intensywnie zabudowane
- dostosowanie parametrów technicznych i klasy drogi do istniejących i prognozowanych natężeń ruchu drogowego
- zastosowanie nowoczesnych rozwiązań projektowych podwyższających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Realizacja inwestycji, w ramach przyjętego wariantu budowy, w wyniku upłynięcia czasu przyczyni się do spadku emisji substancji w powietrzu w rejonie zwartej zabudowy miejskiej Zatora. Przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy, jakości powietrza w centrum Zatora, z uwagi na odsunięcie znacznej części ruchu pojazdów od istniejącej DK28, będącej obecnie głównym korytarzem komunikacyjnym. Można, zatem wnioskować, iż najmniej korzystnym w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne jest wariant bezinwestycyjny (zerowy), a więc pozostawienie trasy komunikacyjnej w stanie istniejącym.

W aspekcie akustycznym, rozważając wariant „0”, należy wziąć pod uwagę skutki wzrostu natężenia ruchu, które będą powodować wzrost przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na omawianych terenach. Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu trudno byłoby przystosować istniejącą drogę pod względem bezpieczeństwa komunikacyjnego, a także wprowadzić wystarczające zabezpieczenia chroniące poszczególne elementy środowiska i ludzi.

Zaprojektowana droga wg najnowszych norm i wymogów ma szansę stać się nowoczesnym szlakiem transportowym, zapewniającym zarówno wszelkie ułatwienia komunikacyjne, jak i posiadającym wszelkie konieczne zabezpieczenia środowiskowe.

W aspekcie pozytywnych wpływów realizacji przedsięwzięcia do najważniejszych skutków realizacji przedsięwzięcia można wymienić:

- poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego wobec wzrastającego natężenia ruchu na istniejących drogach.
- wzrost aktywności życia społecznego, kulturalnego i działalności ekonomicznej, ogólny rozwój regionu poprzez udrożnienie i zwiększenie komfortu na głównym korytarzu komunikacyjnym, łączącym tereny z innymi regionami;
- należy podkreślić, iż efektem budowy będzie dostosowanie (wykonanie nowych) urządzeń ochrony środowiska, które pozwolą zachować standardy jakości środowiska z uwagi na zdrowie i warunki życia ludzi na przyległych terenach

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia przewidywane jest ubieganie się o środki finansowe z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Opóźnienie w przygotowaniu inwestycji może wpłynąć na niedotrzymanie terminów o dofinansowanie, a to z kolei może skutkować cofnięciem dotacji.

Otrzymana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędna do przygotowania projektu budowlanego i uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz pozwoleń wodnoprawnych. Rygor natychmiastowej wykonalności pozwoli na zamknięcie procedury przygotowania dokumentacji projektowej oraz umożliwi dotrzymanie terminów przedmiotowego zadania.

Podsumowując, należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia jest najkorzystniejsza z punktu widzenia interesu społecznego, jak również znacznie ogranicza aktualne zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi płynące z istniejącego układu drogowego.

Tutejszy organ wnikliwie przeanalizował powyższy wniosek i uznał, że argumenty zawarte we wniosku wyczerpują przesłanki zawarte w 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r Kodeks postępowania administracyjnego i przychylił się do tego wniosku nadając niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Mając zatem na uwadze cały tok postępowania w powyższej sprawie orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 72 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie , udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013, poz. 1235 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Wniosek ten powinien być złożony nie później niż sześć lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie za moim pośrednictwem, w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia.

Załącznik:

1. charakterystyka planowanego przedsięwzięcia



/pieczęć okrągła/

otrzymują:

1. Adresat

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

2. Pełnomocnik Tomasz Tarnowski

MP-Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
31-703 Kraków

3. strony postępowania poprzez obwieszczenie:
na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zatorze
na stronie internetowej Urzędu Miasta Zator (www.zator.pl)

4. a/a AW

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
ul. Plac na Stawach 3
31-112 Kraków

2. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
ul. Więźniów Oświęcimia 10
32-600 Oświęcim

Burmistrz Zatora
M. Makuch
mgr Mariusz Makuch
pieczęć imienna i podpis
osoby upoważnionej

Załącznik do decyzji Burmistrza Zatora
znak DZ-6220.5.2015, z dnia 28-04-2016r

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy miejscowości Zator – nowej drogi klasy GP, w ciągu drogi krajowej nr 28 w wariancie drugim. W ramach inwestycji przewiduje się:

- budowę jednojezdniowej drogi klasy GP o długości ok. 2,2 km,
- przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej o długości około 0,5 km,
- budowę skrzyżowania typu rondo na włączeniu do drogi krajowej nr 28,
- budowę systemu kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi,
- przebudowę urządzeń infrastruktury nad- i podziemnej kolidującej z projektowanymi odcinkami dróg,
- budowę dróg dojazdowych,
- budowę ekranów akustycznych,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę linii wysokiego napięcia i innych sieci.

Na trasie obwodnicy w wybranym wariancie 2 zaprojektowano następujące obiekty mostowe:

- ok. km 0+778 - wiadukt w ciągu projektowanej obwodnicy nad istniejącą drogą powiatową, zintegrowany z przejściem dla zwierząt,
- ok. km 1+213 - przejście dla małych zwierząt i płazów,
- ok. km 1+546 - przejście dla pieszych pod projektowaną obwodnicą,
- ok. km 1+593 - przepust zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich, małych i płazów,
- ok. km 1+775 - przejście dla zwierząt średnich, małych i płazów.

Projektowana obwodnica przetnie istniejące drogi lokalne: ul. Jana Pawła II (droga powiatowa nr 951), ul. Bugajską, ul. Gen. Józefa Hallera, oraz drogę wojewódzką nr 781.

Burmistrz Zatora
mgr Mariusz Makuch

4. Decyzja SKO z dnia 16.08.2016r. podtrzymująca zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Samorządowe Kolegium Odwoławcze
w Krakowie
30-048 Kraków, ul. J. Lea 10
tel. 12 633-61-89, 12 632-89-16
fax: 12 632-11-12

SKO.OŚ/4170/274/2016

Kraków, dnia 16 sierpnia 2016 r.

DECYZJA

Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Krakowie w składzie:

1. Joanna Sapeta (sprawozdawca)
2. Barbara Kunysz-Syrytczyk
3. Teresa Pieprzyca

w związku z odwołaniem P. Macieja Fierdonek oraz P. Marioli Fierdonek oraz **po rozpoznaniu odwołania P. Adama Fierdonek, Pana Henryka Fierdonek, P. Marka Trojak, P. Władysława Stańczyka** od decyzji Burmistrza Zatora z dnia 28 kwietnia 2016r., nr DZ-6220.5.2015 orzekającej o ustaleniu środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”,

działając na podstawie przepisów art. 59, art. 71, art. 77, art. 80, art. 82, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2016, poz. 353 z późniejszymi zmianami), § 3 ust. 1 pkt 60 oraz pkt 7 i 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie określania rodzajów przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 71) oraz art. 138 § 1 pkt 1 oraz art. 138 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz.U. 2016, poz. 23 z późniejszymi zmianami):

1. **umarza postępowanie odwoławcze z odwołania P. Macieja Fierdonek oraz P. Marioli Fierdonek**
2. **utrzymuje w mocy zaskarżoną decyzję organu I instancji.**

UZASADNIENIE

Zaskarżoną decyzją organ I instancji ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

W decyzji organ określił rodzaj i miejsce przedsięwzięcia, warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (w 41 punktach), wymagania dot. ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (w 9 punktach), stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie jest zaklasyfikowane do zakładów o zwiększonym ryzyku, nie określono wymagań w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na znaczną odległość od najbliższej granicy państwa (42 km). Organ stwierdził konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowania rozwiązań mających na celu ochronę akustyczną terenów wymagających ochrony przed hałasem. Stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W zakresie ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania stwierdzono, iż ewentualny przebieg obszaru wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. Nadano decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi zał. do decyzji.

W uzasadnieniu decyzji organ I instancji przedstawił szczegółowo przebieg postępowania w sprawie. Wskazano na uzyskane w toku postępowania opinie i uzgodnienia i uwzględnienie warunków z nich wynikających w wydanej decyzji.

Podkreślono zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu i wskazano na złożenie trzech wniosków indywidualnych i zbiorowego pisma z uwagami. Podkreślono przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa.

Wskazano na mające w sprawie zastosowanie przepisy prawa w tym dotyczące kwalifikacji przedsięwzięcia jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Podkreślono, iż sporządzony w toku postępowania raport wraz z uzupełnieniem spełnia wymogi prawne oraz merytoryczne i pozwala na określenie uwarunkowań środowiskowych.

Podano dokonanie analizy warunków w fazie realizacji przedsięwzięcia i jego eksploatacji zgodnie z przepisami ustaw szczególnych.

Podkreślono przeprowadzenie wielokryterialnej analizy rozwiązań projektowych poszczególnych wariantów przedsięwzięcia i wybranie wariantu 2. Dokonano uzasadnienia wybranego wariantu wskazując zwłaszcza na charakter i cechy terenu w którym obwodnica Zatora ma być usytuowana (pola uprawne, brak zabudowań na początkowych 800m trasy, występowanie zabudowy przemysłowej) wskazując na pozytywne aspekty wyprowadzenia ruchu z centrum miasta do lokalizacji, gdzie istnieje możliwość zastosowania zabezpieczeń w razie konieczności. Wskazano na uwzględnienie małej odległości istniejących budynków od projektowanej obwodnicy poprzez zaplanowanie ekranów akustycznych oraz zastosowanie nawierzchni SMA 0/8. Podkreślono, że natężenia ruchu pojazdów przyjęto na podstawie opracowania dot. prognozy ruchu dla przedmiotowego zadania tj. budowy obwodnicy w Zatorze. Dokonano szczegółowej analizy pozostałych oddziaływań na środowisko tj. w zakresie postępowania z odpadami (zgodnie z przepisami), emisji gazów i pyłów (oddziaływanie krótkotrwałe, przemijające), wód opadowych i roztopowych i ochrony wód (przebudowa rowu melioracyjnego, odprowadzenie wód do projektowanej kanalizacji deszczowej, zastosowanie zbiorników retencyjnych), ochrony środowiska przyrodniczego (prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym, określenie szczegółowych wymagań na etapie realizacji inwestycji, ograniczenie usuwania drzew i krzewów do niezbędnego minimum, nasadzenia zstępcze, zbiornik dla płazów, monitoring porealizacyjny). Dalej dokonano analizy z punktu widzenia obszarów chronionych. Stwierdzono, że realizacja zamierzenia nie spowoduje zagrożenia dla funkcjonowania regionalnych populacji gatunków prawnie chronionych.

Wskazano na zapewnienie czynnego udziału stron w postępowaniu i złożenie przez strony 5 pisemnych wniosków i wskazano na sposób uwzględnia tych uwag (przedłożenie jako materiału do uwzględnia w raporcie, przeprowadzenie rozprawy, przedłożenie wniosku o wydłużenie ekranu Inwestorowi). Odniesiono się szczegółowo do konkretnych zarzutów zawartych w piśmie P. Stanisława Kurnika.

Omówiono pozytywne aspekty planowanej inwestycji, a także wskazano na podstawy do nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Od powyższej decyzji odwołania odrębnymi pismami ale o zbliżonej treści w terminie złożyli: **P. Adama Fierdonek, Pana Henryka Fierdonek, P. Marka Trojak, P. Władysława Stańczyka**. Wskazano na wydanie decyzji z naruszeniem art. 68, 77, 80 i 97 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W uzasadnieniu odwołań sformułowano zastrzeżenia co do rzetelności przygotowanych przez inwestora dokumentów.

W odwołaniu podniesiono, iż pomimo zastosowania ekranów akustycznych hałas na terenie nieruchomości będzie wyższy niż dopuszczalne normy, co nie zostało wyjaśnione w postępowaniu. Nadto w dostępnej dokumentacji oraz raporcie nie dokonano analizy ilości drzew przeznaczonych do wycinki. Jako niewystarczający uznano zapis o nasadzeniach zastępczych. Zarzucono raportowi brak wymaganej wnikliwości i szczegółowości zwłaszcza w zakresie ochrony ptaków i zagadnień wodnych (zagrożeń dla obiektu stawu rybnego i braku zgody właściciela). Wskazano na brak właściwej analizy wariantów alternatywnych. Poddano w wątpliwość zasadność wybranego wariantu i wskazano, iż właściwszym rozwiązaniem byłoby oddalenie obwodnicy od miasta.

Dodatkowo p. Marek Trojak wskazał na kwestię zmiany słupa wysokiego napięcia w zbliżeniu do granicy działki budowlanej, co spowoduje oddziaływanie i znaczne utrudnienia planowanej na tej działce inwestycji.

Odwołanie P. Adama Fierdonek zostało podpisane także przez P. Mariolę Fierdonek oraz P. Macieja Fierdonek.

Po zapoznaniu się z materiałem dowodowym zebrany w aktach Samorządowe Kolegium Odwoławcze stwierdza co następuje:

W dniu 29 kwietnia 2015r. Inwestor -Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w imieniu którego wystąpił P. Tomasz Tarnowski wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

W ramach inwestycji przewiduje się: budowę jednojezdniowej drogi klasy GP o długości ok. 2,2 km, przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej o długości około 0,5 km, budowę

skrzyżowania typu rondo na włączeniu do drogi krajowej nr28, budowę systemu kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi, przebudowę urządzeń infrastruktury nad- i podziemnej kolidującej z projektowanymi odcinkami dróg, budowę dróg dojazdowych, budowę ekranów akustycznych, budowę oświetlenia ulicznego, budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, przebudowę linii wysokiego napięcia i innych sieci.

Jak wynika z raportu podstawowym celem przedsięwzięcia jest:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi krajowej nr DK-28, DK-44 i drogi wojewódzkiej DW781,
- poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku DK-28, DK-44 i DW781,
- przeniesienie ruchu tranzytowego poza centrum Zatora,
- usprawnienie układu komunikacyjnego,
- poprawa warunków ekologicznych mieszkańców miasta i gminy Zator mieszkających w korytarzu drogi krajowej DK-28, DK-44 i drogi wojewódzkiej DW781,
- umożliwienie zwiększenia aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w korytarzu i w sąsiedztwie korytarza drogi DK-28, DK-44 i DW 781,
- obsługa projektowanych obszarów „strefy przemysłowej”.

Zgodnie z art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 353 ze zm.), zwanej dalej „ustawą” Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia (ust. 1) .

Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych:

- 1)przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- 2)przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko(ust. 2)

W myśl natomiast art. 59 przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja następujących planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

- 1)planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;

2) planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 (tj. w drodze postanowienia).

Wyjaśnić też trzeba, iż zgodnie z art. 3 pkt 8 ustawy przez ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

- a) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- b) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
- c) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zaznaczyć zatem trzeba, iż czym innym jest ocena oddziaływania na środowisko, a czym innym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ustawa przewiduje natomiast przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko m.in. w ramach procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ale tylko w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został w wymagany prawem sposób stwierdzony (tj. na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy).

W celu prawidłowego ustalenia zakresu przedsięwzięć wymagających uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych niezbędne jest łączne uwzględnienie postanowień zarówno art. 71, jak i art. 72 ustawy. Jednocześnie należy zauważyć, że z postanowień tych przepisów wynika, iż organ właściwy do wydania takiej decyzji nie ma swobody kwalifikacji przedsięwzięć w zakresie obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Nie ulega wątpliwości, że postępowanie o którym wyżej mowa zwane często postępowaniem środowiskowym uregulowane w przywołanej ustawie przeprowadza się dla tych przedsięwzięć, które wymienione są aktualnie w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2016, poz. 71) zwanego dalej „rozporządzeniem”.

Zatem podstawowym obowiązkiem organów prowadzących postępowanie jest powinność jednoznacznego ustalenia czy przedmiotem inwestycji jest przedsięwzięcie wymienione w rozporządzeniu .

Od tego ustalenia bowiem zależy dalszy tok postępowania. Ustalenie, że inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu wymagałoby dalszego prowadzenia postępowania środowiskowego (z przeprowadzeniem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub bez niej) i w zależności od jego wyniku rozstrzygnięcia sprawy decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, bądź odmową jej wydania, bądź decyzją stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko. W rozważanej sprawie Organ I instancji stwierdził, iż przedsięwzięcie zaliczone zostało do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Kolegium podziela ustalenia organu I instancji w tym zakresie.

Planowane przedsięwzięcie wymienione zostało bowiem w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia. – tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Przy czym dodatkowo zakresem przedsięwzięcia objęto także przebudowę linii wysokiego napięcia i innych sieci i budowę systemu kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi co wypełnia dyspozycję § 3 ust. 1 pkt 68 i pkt 7 rozporządzenia.

W takim wypadku zatem konieczne było wydanie decyzji w tej sprawie.

W rozważanej sytuacji obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 tj. w drodze ostatecznego postanowienia (k227) przez Burmistrza Zatora. W takim wypadku zatem konieczne było przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu .

Zgodnie z wymogami art. 33 ustawy – organ I instancji wydał obwieszczenie (k209) w którym podał do publicznej wiadomości m.in., iż zostało wszczęte przedmiotowe postępowanie i istnieje możliwość składania uwag i wniosków.

W toku postępowania złożone zostały uwagi do których organ I instancji odniósł się szczegółowo w decyzji i zawarł informacje o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę, i w jakim zakresie

zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa (m.in. wskazano na przedłożenie uwag jako materiału do uwzględnienia w raporcie, przeprowadzono rozprawę, przedłożono wniosek o wydłużenie ekranu Inwestorowi). Odniesiono się także szczegółowo do konkretnych zarzutów zawartych w piśmie P. Stanisława Kurnika.

Jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji:

- 1) uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska;
- 2) zasięga opinii organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3 i pkt 10-15.

W przedmiotowej sprawie organ I instancji wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oświęcimiu Krakowie o zajęcie stanowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie - postanowieniem z dnia 15 stycznia 2016 r. Nr OO.4242.76.2015.JS uzgodnił pozytywnie w zakresie ochrony środowiska, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ww. przedsięwzięcie i określił warunki jego realizacji, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę, stwierdził natomiast konieczność przeprowadzania analizy porealizacyjnej, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko (karta akt 247-259). Natomiast Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 21 grudnia 2015 r. (karta akt 247) zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia formułując zalecenia m.in. warunek uwzględnienia warunków i zaleceń zawartych w opracowanym raporcie i wskazano na zlecenie wykonania analizy porealizacyjnej.

Jeżeli była przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ wydaje następnie decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, biorąc pod uwagę:

- 1) **wyniki uzgodnień i opinii**, o których mowa w art. 77 ust. 1;
- 2) **ustalenia zawarte w raporcie** o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- 3) **wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa**;

4) wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

Co do zasady właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu także zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego *planu* zagospodarowania przestrzennego, jeżeli *plan* ten został uchwalony. Nie dotyczy to jednakże decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej (por. art. 80 ust. 2 ustawy).

Odnosząc się do zarzutów odwołań wskazać trzeba na wstępie, iż w przedmiotowej sprawie treść uzgodnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie - zostały uwzględnione w całości w zaskarżonej decyzji poprzez nałożenie szeregu stosownych warunków na Inwestora a szczegółowo wskazanych w zaskarżonej aktualnie decyzji do czego wprost zobowiązują przepisy prawa nakazujące uwzględnić wyniki uzgodnień i opinii jednostek wyspecjalizowanych.

Przed wszystkim określono warunki w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania) przedsięwzięcia w zakresie: zabezpieczenia przed hałasem, zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, ochrony przed odpadami, ochrony środowiska przyrodniczego, ochrony zdrowia ludzi. Decyzja zawiera konieczne ustalenia z zakresu środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia.

W ocenie Kolegium także raport o oddziaływaniu na środowisko przedstawiony w niniejszej sprawie odpowiada wymaganiom jakie stawia ustawa prawo ochrony środowiska (art. 66) i prawidłowo został przyjęty przez organ I instancji jak i RDOS w Krakowie oraz PPIS w Oświęcimiu jako podstawa ustaleń faktycznych.

Kolegium zgadza się z Odwołującymi, iż ocena oddziaływania inwestycji na środowisko winna być przeprowadzona wszechstronnie i wyczerpująco. Ocena inwestycji musi opierać się na dowodach i ustaleniach faktycznych. Żeby dokonać obiektywnej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, a przede wszystkim jej uciążliwości, należy dokładnie ustalić dane związane m.in. z emisją hałasu, oddziaływaniem na środowisko wodne itp.. Nie można jednak zapominać, iż dane podawane na etapie postępowania dotyczącego uwarunkowań środowiskowych stanowią jedynie przewidywania inwestora, a precyzyjne informacje przedłożone być mogą dopiero na etapie postępowania w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (np. w zakresie szczegółowej inwentaryzacji zieleni).

Oczywiście nie zwalnia to jednak inwestora od podania szacunkowych danych liczbowych oraz dokonania starannej oceny wpływu inwestycji na środowisko. I taką zadaniem Kolegium została dokonana w przedłożonym Raporcie. Tym samym więc wymagane jest, co także podziela Kolegium odnośnie zarzutów odwołania, iż raport winien być rzetelny, spójny i być wolny od niejasności i nieścisłości. Zaaprobowanie przez organ raportu zawierającego którąkolwiek z wymienionych wad i nie podjęcie próby wyeliminowania wadliwości stanowi naruszenie przepisów postępowania w stopniu znacznym, mogącym mieć wpływ na treść rozstrzygnięcia. Niemniej zdaniem Kolegium raport przedstawia pełną i spójną ocenę wpływu inwestycji na środowisko. Zauważyć trzeba, iż raport sporządzany jest na zlecenie inwestora (taką możliwość przewidują przepisy ustawy) nie oznacza to jednak, iż z tego powodu jest on obciążony wadliwością. Raport przygotowywany jest przez osoby mające wiedzę specjalistyczną w danej dziedzinie i w rozważanej sprawie został sporządzony przez projektantów z biura Projektowego MP MOSTY o specjalności ochrona środowiska.

Zdaniem Kolegium zakres raportu w rozważanej sprawie jest dostosowany do charakteru i wielkości oddziaływania zamierzonego przedsięwzięcia na środowisko. Raport sporządzony jest ze szczegółowością odpowiadającą rozwiązaniom na etapie koncepcji. Podkreślić trzeba, iż szczegółowo autorzy raportu a następnie organ I instancji odnieśli się też do uwag składanych przez społeczeństwo i strony w trakcie postępowania.. Kolegium podziela argumentację organu I instancji zawartą wyczerpująco w kwestionowanej aktualnie decyzji i uznaje ją także za własną.

Ponownie natomiast odnosząc się do konkretnych problemów opisanych w odwołaniach wyjaśnić należy co następuje:

Odwołujący wskazali na kwestię ekranów akustycznych i ich parametrów, które w ich opinii w niedostateczny sposób będą zabezpieczały przed hałasem.

Należy podkreślić w tym względzie, iż organy orzekające w sprawie (w tym uzgadniający i opiniujący) nie powzięły wątpliwości co do zawartych w raporcie wariantów, analiz oraz ocen możliwych zagrożeń. Co więcej z Raportu tego wynika, że klimat akustyczny analizowanego terenu kształtowany będzie przez hałas komunikacyjny układu drogowego i wyniki obliczeń akustycznych wykazały możliwość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w niektórych punktach na terenie chronionych akustycznie stąd właśnie przewidziano zabezpieczenia akustyczne, jak i tzw. cichą nawierzchnię. Jak wynika z Raportu wykonanie proponowanych zabezpieczeń przed emisją hałasu pozwoli jednak na wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. To twierdzenie zostało poparte

zawartymi w Raporcie obliczeniami (tabele 32 do 37, str. 114 do 116 Raportu). Nadto warunki akustyczne przedstawiono także na mapach rozprzestrzeniania hałasu, z których wynika, że na terenach chronionych przed hałasem i zabezpieczonych ekranami akustycznymi nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Należy również mieć na względzie, iż zgodnie z przepisami obowiązującymi w zakresie ochrony przed hałasem, oddziaływanie akustyczne rozpatruje się w formie poziomu równoważnego, który jest powszechnie stosowany również w większości krajów do oceny jakości akustycznej środowiska. Najczęściej jest on mierzony z zastosowaniem charakterystyki korekcyjnej A. Tak przeprowadzony pomiar dźwięku (hałasu) oznaczany jest symbolem L_{Aeq} i podawany w dB (decybelach). Równoważny poziom dźwięku określa uśrednianie w czasie oddziaływania akustycznego niesionego przez falę dźwiękową, stąd odnoszenie się do wartości hałasu pojedynczego źródła w czasie jego oddziaływania nie znajduje na gruncie przepisów uzasadnienia. Kwestia ta była także wyjaśniona podczas rozprawy, podczas której współautor Raportu wskazał m.in., iż jeżeli mowa o akustyce to mowa o akustyce równoważnej (str. 8 Protokołu, k298 vide). Co więcej nałożono na Inwestora dodatkowe obowiązki dotyczące m.in. monitorowania przedsięwzięcia poprzez nałożenie obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej w tym, w zakresie przeprowadzenia pomiarów kontrolnych z zakresu emisji hałasu. Wykonana analiza pozwoli na stwierdzenie, czy standardy jakości środowiska na terenach w szczególności podlegających ochronie akustycznej zostaną zachowane oraz w razie ich przekroczenia pozwoli na wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń bądź stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Wskazać przy tym należy, że nałożenie w stanie faktycznym obowiązku analizy porealizacyjnej nie oznacza, że procedura oceny oddziaływania na środowisko została przeprowadzona w sposób niewłaściwy, czy też wadliwy. Należy mieć na względzie, że prowadzenie w ramach przedmiotowej procedury szczegółowych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska oraz modelowanie stanu środowiska w kolejnych horyzontach czasowych, nigdy nie pozwoli uzyskać idealnie precyzyjnego odwzorowania wielkości oddziaływań, które będą miały miejsce w rzeczywistości. Pamiętać bowiem trzeba, że ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzedza nie tylko użytkowanie, ale i realizację przedsięwzięcia, toteż musi opierać się na hipotezach czy na prognozach dotyczących rodzaju i wielkości oddziaływań, jakie dopiero wystąpią w obu tych fazach. Zgodnie bowiem z art. 83 ust. 1 ustawy podczas analizy dokonuje się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności dotyczących przewidywanego

charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Szczegółowe natomiast parametry i elementy konstrukcyjne ekranów ustalane są na etapie projektu budowlanego. Przedmiotem rozpoznawanego postępowania nie są natomiast kwestie z zakresu prawa budowlanego czy zagospodarowania przestrzennego lecz określenie standardów, jakie musi spełniać konkretne przedsięwzięcie.

W kwestii natomiast zarzutów dotyczących analizy wariantowej i propozycji oddalenia inwestycji od centrum miasta należy wskazać, że nie są one zasadne. Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać opis analizowanych wariantów, w tym: a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Z postanowień powołanego przepisu wynika zatem ustawowy nakaz przedstawienia w raporcie wariantów o których mowa, to jest: wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, racjonalnego wariantu alternatywnego oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. W niniejszej sprawie raport przedstawia i analizuje wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia, którego opis i konsekwencje jego przyjęcia znajdują się w rozdziale 6 Raportu (str. 56-59), oraz trzy warianty inwestycyjne tj. wariant 2 proponowany przez wnioskodawcę, który został uznany równocześnie za najkorzystniejszy dla środowiska ze względu m.in. na mniejszą niż w przypadku wariantu 1 i 3 zajętość terenu, najmniejszą ilość zieleni do wycinki, brak kolizji z wyjściami z dwóch przepustów-przejeżdż dla zwierząt, nadto przedstawiono racjonalne warianty alternatywne 1 oraz 3. Należy wskazać, że dokonano szczegółowej analizy wielokryterialnej wszystkich wariantów m.in. w zakresie zajętości terenu, ilości budynków w oddziaływaniu akustycznym, wpływu na krajobraz. Warianty te zostały przeanalizowane, uzasadniono również zarówno w raporcie jak i decyzji wariant wybrany przez wnioskodawcę.

Ze szczegółowej charakterystyki wariantów dokonanej w raporcie wynika, iż przesunięcie przebiegu obwodnicy w stosunku do wybranego wariantu powodowałoby odmienne oddziaływanie na środowisko - mniej korzystne z analizowanego punktu widzenia.

Odnosząc się natomiast do kwestii braku inwentaryzacji drzew wskazać trzeba, iż szczegółowa ewidencja przeprowadzana jest ona na etapie projektu budowlanego.

Z przepisów ustawy nie wynika na niniejszym etapie obowiązek szczegółowego zinterwentaryzowania drzew, a więc nie jest konieczne przedstawienie szczegółowych danych

wskazujących dokładną ilość gatunków drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, jednakże istotne jest przedstawienie w raporcie opracowanym na potrzeby oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wskazań dotyczących skutków środowiskowych z tym związanych. W badanej sprawie przedłożono Inwentaryzację Przyrodniczą (TOM IV) w której opisano zespoły i zbiorowiska oraz siedliska przyrodnicze m.in. roślin w tym drzew w rejonie przedsięwzięcia (str. 15 do 22 Tomu IV). Z raportu wynika przy tym, że oddziaływanie w fazie realizacji inwestycji dotyczące usunięcia drzew i krzewów będą dotyczyły zadrzewień i siedlisk zlokalizowanych poza obszarem NATURA 2000 i nie będą niszczone gatunki podlegające ochronie (nie występują one na trasie wariantów). Nadto z warunków narzuconych w decyzji wynika obowiązek rekompensaty strat w środowisku (pkt II.29 decyzji) w związku z wycinką drzew, która jak wskazuje doświadczenie życiowe związane jest z większością inwestycji budowlanych, w tym więc względnie zarzut braku kompensacji przyrodniczych jest nieuzasadniony.

Dodatkowo, jak wynika z raportu, inwestycja nie będzie istotnie wpływać na utratę siedlisk gatunków ptaków. W związku z zarzutami odwołania w tym względzie jaki i braku rzetelności raportu oraz wskazań na stanowisko RDOŚ w Krakowie oraz art. 97 ustawy dot. stwierdzenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 wyjaśnić wypada, iż RDOŚ w Krakowie postanowieniem z dnia 18 czerwca 2015r., OO.4240.1.228.2015.JS w zakresie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko nie wskazał na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000. Właściwej oceny oddziaływań na obszar Natura 2000 dokonuje – w myśl art. 97 ust. 1 ustawy właśnie regionalny dyrektor ochrony środowiska, a więc organ wyspecjalizowany i z mocy art. 131 ustawy powołany do ochrony i zarządzania obszarami Natura 2000 i innymi formami ochrony przyrody, na zasadach i w zakresie określonym ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Dodatkowo należy wskazać, iż RDOŚ w Krakowie, jak już o tym była mowa, postanowieniem z dnia 15 stycznia 2016 r. Nr OO.4242.76.2015.JS uzgodnił pozytywnie w zakresie ochrony środowiska, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ww. przedsięwzięcie i określił warunki jego realizacji, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę, stwierdził natomiast konieczność przeprowadzania analizy porealizacyjnej, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko (karta akt 247-259). Dodatkowo zaznaczyć wypada, iż przywołane w odwołaniach fragmenty dotyczące oddziaływania na ptaki dotyczą różnych etapów przedsięwzięcia (fazy realizacji i fazy

eksploatacji). Ponieważ różne są zakresy oddziaływań i przemijalności skutków środowiskowych na tych etapach w tym względzie zarzut sprzeczności zapisów nie jest uzasadniony.

Zupełnie nieuzasadniony jest także zarzut dotyczący braku uwzględnienia w raporcie jak i postanowieniu Burmistrza Zatora dot stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia zakresu raportu konieczności dokonania analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na siedliska i gatunki chronione w tym na przedmioty ochrony obszaru Natura 200 PLB 120005 „Dolina Dolnej Skawy”. Taki bowiem obowiązek został narzucony postanowieniem Burmistrza Zatora pkt. 2a.12 postanowienia z dnia 3 sierpnia 2015r., DZ-6220.5.2015 (k228) i następnie uwzględniony przy sporządzaniu raportu. Szczegółowe informacje dotyczące środowiska przyrodniczego, w tym, w zakresie wyżej wskazanym, zawarto w załączonej do raportu inwentaryzacji przyrodniczej (str.26 do 36) jak i następnie w raporcie oceniono oddziaływanie na gatunki ptaków stanowiących przedmiot ochrony Natura 2000 (str. 74 i następne).

W odwołaniach sformułowano także zarzut nie wyjaśnienia w sposób właściwy zagadnień wodnych.

W szczególności zakwestionowano, iż inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych, w sytuacji, gdy opracowujący raport nie uwzględnili, że rów melioracyjny Bugaj (który obwodnica będzie przecinać) doprowadza wodę do stawu rybnego na Podlipkach i nie odniesiono się do ewentualnych zagrożeń dla tego obiektu, jak również nie uzyskano zgody właściciela stawu na takie odprowadzania ścieków i wód opadowych i został w ten sposób naruszony art. 97 ustawy.

W odpowiedzi na powyższe należy wyjaśnić po pierwsze, iż zarzut naruszenia art. 97 ustawy jest zupełnie nieuzasadniony bowiem przepis ten odnosi się do obowiązku stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, o czym była już mowa wyżej.

Po wtóre nie znajduje uzasadnienia twierdzenie odwołania, iż nie odniesiono się do ewentualnych zagrożeń dla stawu rybnego. W raporcie przeanalizowano bowiem stan rowu melioracyjnego Bugaj jak również oddziaływania na środowisko wód roztopowych i opadowych wprowadzanych do rowu oraz kwestię przemieszczania się zwierząt. W szczególności przewidziano w raporcie (str. 28), iż budowa drogi spowoduje zmiany w przekraczanym rowie jednak zmiany te nie zmienią w sposób istotny jego charakteru, ponieważ został on utracony w efekcie wcześniejszych przebudów. Podano bowiem, iż został on

zarzurowany w miejscach przecięcia z ul. Grabskiego, Staszica i Jana Pawła II w miejscu przecięcia tej ulicy z projektowaną obwodnicą. Stwierdzono konieczność jego przebudowy celem umożliwienia przemieszczania zwierząt, nadto z raportu wynika, iż wprowadzane do rowu oczyszczone w osadnikach i separatorach wody opadowe i roztopowe będą miały stężenia zanieczyszczeń mniejsze od poziomów dopuszczalnych określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (str. 30 Raportu). A więc również dla stawu w Podlipkach sposób gospodarowania wodami nie będzie stanowił zagrożenia. Nadto z raportu wynika, iż realizacja inwestycji nie będzie wiązała się m.in. z zrzutem ścieków komunalnych i przemysłowych bezpośrednio do gruntu lub wód (str. 27 Raportu). W przypadku natomiast odprowadzania wód opadowych do rowów drogowych a dalej do rowów melioracyjnych zostaną zastosowane urządzenia podczyszczające(str. 27 Raportu). W raporcie uwzględniono także występowanie w pobliżu inwestycji stawów rybnych (str. 40-41) jak i przewidziano działania minimalizujące uciążliwości w zakresie wód powierzchniowych i podziemnych, właśnie ze względu na fakt, iż rowy czy cieki stanowią zasilanie stawów rybnych, szczegółowy opis wskazań w tym względzie zawiera pkt 12.1.4. Raportu (str. 122 Raportu).

Co więcej jak wynika z raportu, nowa droga zostanie wyposażona w sieć odwodnieniową o wyższym standardzie niż sieci, które posiadają drogi istniejące. Sieć będzie wyposażona w urządzenia do podczyszczania wód, zbiorniki pozwalające na czasową retencję wód w przypadku opadów nawałnych, będzie także mogła czasowo przetrzymać wycieki powstałe w czasie awarii przemysłowych (str. 57 Streszczenia raportu). System kanalizacji deszczowej odprowadzającej wody opadowe i roztopowe z omawianej inwestycji został zaprojektowany w taki sposób, aby spełniał również funkcję retencji kanałowej poprzez zastosowanie regulatorów przepływu. Ma to na celu odciążenie odbiorników naturalnych (rowów) i istniejącej kanalizacji deszczowej. Uwzględniając warunki jakim powinny odpowiadać wody opadowe wprowadzone do naturalnych odbiorników przyjęto następujące urządzenia oczyszczające spływy deszczowe: piaskowniki , studzienki ściekowe z osadnikami $h=0,90$ m, studzienki kanalizacyjne z osadnikami $h=0,50$ m; separator lamelowy. Ma to zapewnić odczyszczenie ścieków do wymaganych standardów, a w przypadku awaryjnego wycieku substancji niebezpiecznych do zamknięcia odpływu z separatora i do zdeponowania zanieczyszczeń w kanalizacji.

Nadto należy wyjaśnić, iż przepisy nie przewidują konieczności uzyskania zgody innych podmiotów na realizację inwestycji. Poza tym nie wszystkie aspekty inwestycji budowlanej polegającej na budowie obwodnicy Kęt badane są na niniejszym etapie postępowania. Inwestor będzie zobowiązany do uzyskania przewidzianych przepisami zezwoleń w tym, w zakresie aspektów wodnoprawnych (pozwolenia wodnoprawne), na etapie których szczegółowo z tego punktu widzenia analizowane są m.in. kwestie wykonania wylotów urządzeń kanalizacyjnych oraz na wprowadzenie oczyszczonych wód opadowych i roztopowych do wód płynących lub do ziemi. W pozwoleniu wodnoprawnym określa się bowiem m.in. obowiązki wobec innych zakładów posiadających pozwolenie wodnoprawne lub uprawnionych do rybactwa, narażonych na szkody w związku z wykonywaniem tego pozwolenia wodnoprawnego (tak art. 128 ust. 1 pkt 7 ustawy Prawo wodne).

W kwestii podnoszonej przez P. Marka Trojaka zbliżenia słupa wysokiego napięcia do granicy jego działki, należy wyjaśnić, iż decyzja w sposób prawidłowy zabezpiecza interes prawny odwołującego się. W decyzji przewidziano bowiem, jako jeden z warunków, iż należy zapewnić wymaganą przez normy i przepisy szczegółowe właściwą odległość projektowanej zmiany przebiegu linii wysokiego napięcia od istniejących budynków mieszkalnych.

Sprzeciw społeczeństwa (społeczności lokalnej) lub stron postępowania wobec planowanej inwestycji, których interes faktyczny przemawia za innym sposobem zagospodarowania określonych nieruchomości, nie może stanowić natomiast podstawy odmowy określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia. Organ wydający decyzję ma bowiem obowiązek orzekania na podstawie przepisów obowiązującego prawa. Zakres uwag skłonił natomiast organ do rozpatrzenia ze szczególną wnikliwością wszystkich podnoszonych zastrzeżeń w zakresie prawnie chronionych interesów.

Tak więc, zgodnie z treścią raportu zamierzone przedsięwzięcie, przy dotrzymaniu założeń szczegółowo w nim opisanych, może być realizowane bez istotnego uszczerbku dla środowiska.

Wydaną decyzją nałożono - mając na względzie powyższe, szereg warunków pod którymi możliwa jest realizacja inwestycji. W szczególności w zakresie zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych, zastosowania ekranów akustycznych, prowadzenia monitoringu, zagwarantowania odpowiedniego tj. fachowego nadzoru, zobowiązano wnioskodawcę do wykonania analizy porealizacyjnej.

Jak wynika z materiału dowodowego w sprawie przedsięwzięcie zostało zaplanowane w sposób świadomie oszczędzający tereny o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych.

Należy podkreślić, iż organ I instancji i autorzy raportu nie kwestionują, iż inwestycja ma powstać także w pobliżu miejsc o walorach przyrodniczych, niemniej przeprowadzone postępowanie wykazało dopuszczalność w ramach prawnej ochrony ustalenia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięć. Rolą właściwego organu jest stwierdzenie, czy zamierzone oddziaływanie mieści się w wyznaczonych przez przepisy granicach i czy przy dopełnieniu odpowiednich warunków nie prowadzi do zagrożenia stanu środowiska. Jeżeli oddziaływanie zamierzonej inwestycji nie przekracza wyznaczonych przepisami standardów, a takie wnioski wynikają z ustalonego stanu faktycznego i przepisów prawa brak podstaw do odmowy ustalenia środowiskowych uwarunkowań.

W postępowaniu przeanalizowano i oceniono wpływ przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi czynnikami, możliwości oraz sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, a także wymagany zakres monitoringu. Wszystkie te aspekty planowanej inwestycji zostały przez organ, przy udziale RDOŚ w Krakowie oraz PPIS w Oświęcimiu wyjaśnione na podstawie sporządzonego raportu i wzięte pod uwagę przy określaniu środowiskowych uwarunkowań jej realizacji.

Stwierdzić więc na koniec należy, że wydana w sprawie przez organ I instancji decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględnia ustalenia raportu oddziaływania na środowisko i określa, zgodnie z wymogami art. 82 ustawy: rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia; warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji (lub użytkowania); stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu realizacji inwestycji drogowej; stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy – charakterystyka przedsięwzięcia została zawarta w załączniku do zaskarżonej decyzji.

Rozwiązania w zakresie ochrony środowiska wynikają z norm powszechnie obowiązujących określających tzw. oddziaływanie hałasowe, normy emisji zanieczyszczeń,

czy też zasady odprowadzania i oczyszczania wód z terenu pasa drogowego, a w niniejszej sprawie przyjęte rozwiązania mają ograniczyć możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko i są do wskazanych norm dostosowane.

Należy podsumować, iż decyzja organu pierwszej instancji zawiera wszystkie elementy określone przez przepisy ustawy. Ponowna natomiast ocena materiału dowodowego w sprawie, dokonana przez Kolegium zbieżna jest z oceną organu pierwszej instancji, a decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydano biorąc pod uwagę zarówno wyniki uzgodnień i opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy jak również ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

Na koniec przechodząc do oceny udziału stron w postępowaniu, należy wskazać, iż odwołanie Pana Adama Fierdonek zawiera także wskazanie, iż złożyli je również P. Mariola Fierdonek oraz P. Maciej Fierdonek (podpisy pod odwołaniem). Jak wynika z informacji organu I instancji osoby te są dziećmi P. Adama Fierdonek. Należy jednakże wskazać, iż w postępowaniu administracyjnych stronami mogą być wyłącznie osoby których interes prawny a nie faktyczny jest chroniony. Interes prawny stron postępowania dekodowany jest natomiast w rozważanym przypadku poprzez wskazanie praw do nieruchomości będących w zasięgu oddziaływania inwestycji, a te posiada P. Adam Fierdonek, którego odwołanie było m.in. przedmiotem rozpoznania. W wykazie stron znajdującym się w aktach spraw P. Mariola Fierdonek i P. Maciej Fierdonek nie figurują. Kolegium nie dopatrzyło się, poza ustalonymi przez organ I instancji, aby innym stronom przysługiwał przymiot strony.

Wobec powyższego w ocenie organu II instancji należało umorzyć postępowanie odwoławcze z odwołania w/w osób zgodnie z art. 105 kpa w zw. z art. 138 § 1 pkt 3 kpa z powodu wniesienia odwołania przez podmiot nieuprawniony.

Pozostałe osoby składające odwołania, jak ustaliło Kolegium w oparciu o akta sprawy jak i pisma wyjaśniające posiadają przymiot strony.

Wyjaśniając przy tym okoliczność zawarcia w decyzji dwóch rozstrzygnięć należy wskazać, iż po pierwsze w orzecznictwie przyjmuje się, że w sytuacji gdy odwołanie nie zostało wniesione przez stronę należy wówczas umorzyć postępowanie odwoławcze i nadto w konsekwencji jak wskazano w wyroku NSA z 22 grudnia 2008r., II OSK 1109/07 należy przy wielości podmiotów które wniosły odwołania wydać jedną decyzję, w której rozstrzyga się o

wszystkich tych odwołaniach. Jak podał Sąd: „ Nie można natomiast podzielić poglądu Sądu I instancji, iż organ II instancji błędnie zawarł w decyzji odwoławczej dwa rozstrzygnięcia wydane na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 oraz art. 138 § 1 pkt 3 k.p.a. W przypadku, gdy od decyzji organu I instancji złożonych zostaje wiele odwołań, organ odwoławczy, zgodnie z literalnym brzmieniem art. 138 §1 k.p.a., wydaje jedną decyzję, w której powinien rozstrzygnąć o wszystkich tych odwołaniach. Organ odwoławczy może więc zawrzeć w jednej decyzji różne rozstrzygnięcia w stosunku do jednego lub kilku odwołujących się. Jak wskazuje się w orzecznictwie sądów administracyjnych (wyrok NSA z dnia 15 lutego 2006 r., II OSK 514/05, Lex 297953, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 3 grudnia 2007 r., II SA/Op 445/07, Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), warunkiem zgodności z prawem takiej decyzji jest to, aby rozstrzygnięcia te nie pozostawały ze sobą w sprzeczności. Dopuszczalna jest zatem sytuacja, w której organ II instancji jedną decyzji umorzy w postępowanie odwoławcze w stosunku do tych odwołujących się, którzy nie posiadają interesu prawnego, który dawałby im legitymację do udziału w postępowaniu w charakterze strony oraz w wyniku rozpoznaniu odwołań pozostałych osób utrzyma decyzję organu I instancji w mocy, uznając, że jest ona zgodna z prawem. Zaskarżona decyzja Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie nie narusza więc w tym zakresie prawa” . (podkreśl. Kolegium)

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak na wstępie.

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Na decyzję przysługuje Stronie skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie, ul. Rakowicka 10. Skargę wnosi się za pośrednictwem Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie, ul. J.Lea 10, 30-048 Kraków, w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Skarga winna odpowiadać wymogom przewidzianym przez art. 57 § 1 w zw. z art. 46 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. *Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi* (Dz.U. z 2012r., nr 270) tzn. winna zawierać oznaczenia sądu, imię, nazwisko lub nazwę skarżącego, oznaczenie miejsca zamieszkania lub siedziby skarżącego, a w razie ich braku – adresu dla doręczeń; wskazanie zaskarżonej decyzji oznaczenie organu, którego działania skarga dotyczy; określenie naruszenia prawa lub interesu prawnego; podpis osoby wnoszącej skargę, a w przypadku wniesienia jej przez pełnomocnika - jego podpis z załączeniem do skargi pełnomocnictwa. Do skargi należy dołączyć jej odpisy w ilości po jednym dla każdej ze stron uczestniczących w postępowaniu administracyjnym oraz dla organu, którego decyzja jest przedmiotem zaskarżenia.



Członek Samorządowego
Kolegium Odwoławczego
mgr Tadeusz Prończak

Członek Samorządowego
Kolegium Odwoławczego
mgr Barbara Kunysz-Syrutczyk

Członek Samorządowego
Kolegium Odwoławczego
mgr Jacek Sapeta

5. Wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 22.12.2014r.

**WYNIK
AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO****Oddział GDDKiA w Krakowie****Nr kolejnego Audytu BRD 3/ rok 2014 z dnia 22.12.2014****Zadanie inwestycyjne pn. „Budowa Obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28 ”****Etap Audytu BRD: Studium Techniczno-ekonomiczno-środowiskowe –Etap II****I. SPRAWOZDANIE Z PRZEPROWADZONEGO AUDYTU BRD****A. METRYKA PROJEKTU** (*Podstawowe dane o projekcie i wynikach Audytów BRD*)**Tytuł projektu:****DOKUMENTACJA PROJEKTOWA DLA UZYSKANIA DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA ZADANIA „BUDOWA OBWODNICY W MIEJSCOWOŚCI ZATOR W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28”****Stadium projektowe:****STUDIUM TECHNICZNO- EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE ETAP II****Lokalizacja odcinka drogi:**

Projektowana inwestycja obejmuje budowę pełnego zakresu obwodnicy drogi na odcinku od projektowanego wg odrębnego opracowania skrzyżowania typu rondo w ciągu DK 44 - km 0+045.98 do włączenia do drogi DK 28 (ul. Wadowicka) – km 2+111.70

Zarządca drogi zlecający projekt: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Warszawa.**Projektant (biuro projektowe i kierownik zespołu projektowego):****MP- MOSTY Sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków****Weryfikator:** inż. Wojciech Jędrus**Zarządca drogi zlecający przeprowadzenie Audytu BRD:**

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

B. ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ PRZEKAZANEJ ZESPOŁOWI AUDYTUJĄCEMU: (w tym Wyniki (Sprawozdania, Raporty) z wcześniejszych etapów Audytu BRD,

1. Tom IIIa Część drogowa
2. Tom VI Założenia organizacji ruchu

Inne dokumenty załączone do dokumentacji projektowej: w tym Odstępstwa od „Warunków technicznych...” jakie zostały użyte w projekcie wraz z ich uzasadnieniem i formalnymi uzgodnieniami z wcześniejszych etapów i ocenianego stadium projektowania. Ocena wpływu przyjętych odstępstw na BRD. Środki kompensujące zastosowane w celu minimalizacji zagrożeń wynikających z tych odstępstw, Zalecenia dla zarządcy drogi zawarte w Wynikach Audytów BRD (Sprawozdaniach, Raportach) z wcześniejszych etapów, które nie zostały uwzględnione przez zarządcę drogi, Uzasadnienia zarządcy drogi w przypadku nieuwzględnienia przez niego zaleceń dla zarządcy drogi)

1. Brak

W przypadku braku wcześniejszej oceny skutków przyjętych odstępstw od warunków technicznych na BRD i niezastosowania środków kompensujących należy dokonać takiej oceny skutków przyjętych odstępstw w ramach aktualnie przeprowadzanego Audytu BRD i opisać to.

Nie wymagane

C. ANALIZA OGÓLNYCH ROZWIĄZAŃ, ZASTOSOWANYCH NA PROJEKTOWANYM, BUDOWANYM, PRZEBUDOWANYM LUB UTRZYMYWANYM ODCINKU DROGI STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO .

Ogólna opinia na temat BRD całości ocenianego odcinka drogi, przyjętej koncepcji, generalnych założeń, kompleksowych rozwiązań oraz typów zagrożeń powtarzających się i występujących w wielu miejscach, zagrażających BRD nie tylko w poszczególnych lokalizacjach ale na znacznej części lub na całym ocenianym odcinku drogi oraz uzasadnienie tak sformułowanej oceny. Generalna ocena nie jest syntezą z później wykonywanej oceny szczegółowej i powinna być wykonana przed oceną szczegółową.

Przedstawiona dokumentacja stanowi dokumentację projektową dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla zadania „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”

Rozwiązania ogólne, stwarzające zagrożenie dla BRD. Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD. Zalecenie dla zarządcy drogi.

- C.1.** W rejonie skrzyżowania skanalizowanego z drogą wojewódzką zaproponowano wyniesioną wyspę o szerokości 0,5 m. Brak możliwości ustawienia niezbędnego oznakowania pionowego
- brak koniecznego oznakowania na czole wyspy może stwarzać zagrożenie brd
 - zaleca się wprowadzenie się innego rozwiązania (np. linia P-4)
- C.2** Zbyt duża liczba włączeń do projektowanego ronda w kontekście odległości między nimi może powodować zagrożenia brd.
- problemy:
 - wyboru właściwego kierunku jazdy
 - oceny możliwości bezpiecznego włączenia przez pojazdy oczekujące na wlocie podporządkowanym
 - znacznie utrudniona przejeżdżność w szczególności pomiędzy wlotami: z kierunku Oświęcim a droga dojazdową OD-06 oraz z kierunku Wadowic a planowanego włączenia drogi wojewódzkiej (w chwili obecnej zjazd indywidualny)
 - dokonać korekty włączeń wraz z ich ograniczeniem
- C.3.** W projekcie nie pokazano lokalizacji projektowanych barier drogowych wynikających z geometrii drogi innych urządzeń zlokalizowanych w jej ciągu - co może stwarzać zagrożenie brd.
- w ciągu planowanej obwodnicy znajdują się obiekty wymagające zabezpieczenia; wiadukt, ekrany akustyczne, słupy oświetleniowe itp. jak również droga lokalnie przebiega odcinkami w nasypie
 - należy zaprojektować niezbędne bariery ochronne.

D. ANALIZA SZCZEGÓŁOWYCH ROZWIĄZAŃ, WYSTĘPUJĄCYCH NA PROJEKTOWANYM, BUDOWANYM, PRZEBUDOWANYM LUB UTRZYMYWANYM ODCINKU DROGI, STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Rozwiązania szczegółowe stwarzające zagrożenia dla BRD, ich dokładna lokalizacja (w przypadku obiektu drogowego podać rodzaj obiektu i pikietaż), uzasadnienie wskazujące, jakie skutki mogą powodować wymienione zagrożenia oraz zalecenia zawierające sugestie wyeliminowania lub zminimalizowania tych zagrożeń.

Rozwiązanie szczegółowe stwarzające zagrożenie dla BRD ujęto w części ogólnej.

II. ZALECENIA zespołu audytującego dla zarządcy drogi sformułowane na podstawie Sprawozdania z Audytu BRD

(Zalecenia zespołu audytującego wraz ze sprawozdaniem składają się na wynik Audytu BRD. Choć nie są one wiążące dla zarządcy drogi powinny być tak sformułowane, aby było wiadomo, które zagrożenia mogą mieć większy wpływ na BRD a które mniejszy. Zalecenia powinny mieć charakter sugestii i na ile to możliwe określać możliwy sposób wyeliminowania błędów i usterek lub zminimalizowania ich negatywnego oddziaływania na BRD. Nie powinny mieć one charakteru projektowania konkretnych rozwiązań.)

Zalecenia dotyczące sposobu wyeliminowania lub zmniejszenia negatywnych skutków rodzajów zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymienione w części C i D:

Projektant powinien wnikliwie przeanalizować wszystkie stwierdzone błędy, braki, niedociągnięcia w projekcie itp. wyszczególnione w punktach od C.1. do C.3.

Katowice grudzień 2014r.

.....
miejsce i data sporządzenia
Wyniku Audytu BRD

1. Jacek Sobczak Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego mgr inż. Jacek Sobczak
.....
(podpis i pieczęć)

2. Łukasz Pohl Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
.....
(podpis i pieczęć)

Przy udziale:

3. Michał Ceremuga
.....
inż. Michał Ceremuga
(podpis i pieczęć)

AUDYTOR BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

„Wyżej podpisani audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego oświadczają, że nie zachodzą wobec nich przesłanki określone w art. 24k ust. 2 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”.

6. Opinia Ministra Zdrowia z dnia 13.10.2016r.



Warszawa, 2016 -10- 13

OZU.523.1186.2016.PP

Pani
Kamila Wyroba-Malinowska
Pełnomocnik
MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Warszawa

Szanowne Pani

W nawiązaniu do pisma z dnia 05.10.2016 r. znak L.dz.MP-MOSTY/-073/P/KWM/2/16-9/2036 w sprawie wydania opinii w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”, informuję, że zgodnie z art. 11 d ust. 1 pkt 8 lit. a) ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 1590), Minister Zdrowia opiniuje inwestycje zlokalizowane w miejscowościach uzdrowiskowych.

Obszar, na którym ma być realizowane planowane przedsięwzięcie nie posiada statusu uzdrowiska, a tym samym strefy ochrony uzdrowiskowej.

W związku z powyższym uzgodnienie powyższej inwestycji nie może być rozpatrywane, bowiem sprawa ta nie należy do kompetencji Ministra Zdrowia.

Z poważaniem

DYREKTOR
Departamentu Organizacji Ochrony Zdrowia
mgr Anna Włodarczyk
Beata Korant

Ministerstwo Zdrowia
ul. Miodowa 15
00-952 Warszawa

Telefon: (22) 634 96 00
e-mail: kancelaria@mz.gov.pl
www.mz.gov.pl

7. Opinia pozytywna Starosty Oświęcimskiego z dnia 18.10.2016r.



Starosta Oświęcimski

WAB.7111.1.11.2016

Oświęcim, dnia 18 października 2016 r.

**Generalny Dyrektor
Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków**

Zarząd Powiatu Oświęcimskiego informuje, iż na posiedzeniu Zarządu Powiatu w Oświęcimiu w dniu 18 października 2016 r. pozytywnie zaopiniował wniosek złożony, przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez Panią Kamilę Wyrobę-Malinowską – na inwestycję pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

Ze względu na wstępną koncepcję zamierzenia opinia ta nie stanowi opinii w trybie art. 11 b ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (tekst jednolity Dz. U. 2015 r. poz. 2031 z późn. zm.).

STAROSTA
Zbigniew Starzec

Otrzymują:

1. Pani Kamila Wyroba-Malinowska – MP Mosty Sp. z o.o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków
2. Zarząd Powiatu Oświęcimskiego
3. WAB a/a

32-602 Oświęcim ul. St. Wyspiańskiego 10 tel. 33/844-96-00 fax. 33/844-96-19
www.powiat.oswiecim.pl

8. Opinia Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Krakowie z dnia 21.10.2016r.

**WOJEWÓDZKI SZTAB WOJSKOWY
w KRAKOWIE**

ul. Rydla 19, 30-901 Kraków
tel.: 261-13-74-00
fax: 261-13-40-08
e-mail: wszwkrakow.szef@wp.mil.pl
www.wszwkrakow.wp.mil.pl



Kraków dn. 21.10.2016 r.



MP MOSTY Sp. z o.o.
Ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Dotyczy: *opracowanie dokumentacji dla przedsięwzięcia p/n „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” - określenia wymagań techniczno - obronnych dotyczących Wojskowej Klasyfikacji Obciążenia MLC obiektów mostowych oraz parametrów drogi oraz wydania wstępnej opinii.*

W odpowiedzi na pismo Nr MO-MOSTY/073/P/KWM/2/16-10/2205 z dn. 06.10.2016 r. (Nr wch. 4956/16 z dn. 07.10.2016 r.), Wojewódzki Sztab Wojskowy w Krakowie po konsultacji z właściwym organem wojskowym tj. Wojskową Komendą Transportu w Krakowie – opiniuje pozytywnie przedstawione o opracowanie.

W projekcie należy przyjąć parametry dla nowo budowanego (projektowanego) układu drogowego spełniającego wymagania techniczno - obronne w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne państwa przy projektowaniu dróg i obiektów inżynieryjnych dla PSDP. Dlatego pozytywna opinia uwarunkowana jest zachowaniem właściwych parametrów techniczno - obronnych zawartych w Załączniku nr 2 do Zarządzenia nr 11 Ministra Infrastruktury z dn.4 lutego 2008 r. (Dz. Urz. Min. Inf. Nr 3 z 2008 poz.10) a nowo budowane obiekty mostowe muszą mieć na etapie prac projektowych wyznaczoną klasę MLC, metodą opisaną w 5 3 pkt 1 Zarządzenia nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 26.10.2010 r. w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo nowo budowane rondo w ciągu drogi krajowej nr 28 w m. Zator

Str. 1 / 2

powinno uwzględnić możliwość przejazdu wojskowych zestawów niskopodwoziowych o długości pojazdu 21 m. i szerokości 3,35 m.

Ponadto wnosimy o możliwość udziału w konsultowaniu dalszych prac projektowych oraz o powiadomienie Wojskowej Komendy Transportu Kraków o terminie rozpoczęcia i ukończenia prac budowlanych przy realizacji przedmiotowej inwestycji.

SZEF
cz.p.o. ppłk Stanisław KAPLIŃSKI

Wojciech Ryś tel. 261 137 907, kom. 727 026 276
2016-10-21
Kat. B10, T- 2.5, tom XII/2016

Str. 2 / 2

9. Opinia Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pismo znak: OZKr5183.2061.2016.ED z dnia 29.12.2016r.

WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTKÓW W KRAKOWIE
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24
tel. 12 426-10-10, 12 426-41-00
NIP 676-17-36-611 REGON 003915214

OZKr.5183.2061.2016.ED

Kraków,

29 GRU. 2016

MP Mosty Spółka z o.o.
ul. Dekerta 18
31-703 Kraków

W nawiązaniu do pisma l.dz. MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-7/2034, złożonego przez adresata działającego na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków, z dnia 05.10.2016 r. (data wpływu: 07.10.2016 r.) dotyczącego wydania wstępnej opinii dla inwestycji pn. „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków informuje że ze względu na kolizję inwestycji z pięcioma stanowiskami archeologicznymi: AZP 104-51/6, 104-51/7, 104-51/17, 104-51/18, 104-51/19, należy przeprowadzić badania sondażowe o powierzchni co najmniej 1 ara przed rozpoczęciem robót ziemnych związanych z inwestycją, zarówno na terenie stanowisk znanych archiwalnie jak i stanowisk nowo odkrytych w trakcie weryfikacji terenowej. W zależności od rezultatów archeologicznych badań sondażowych zostanie podjęta decyzja czy teren stanowisk archeologicznych należy przeprowadzić archeologiczne badania ratownicze w zakresie, jaki naruszy inwestycja. Ponadto w trakcie trwania inwestycji Inwestor powinien zapewnić stały nadzór archeologiczny podczas prowadzenia wszystkich prac ziemnych. Na wszystkie powyższe działania: badania sondażowe, badania wykopaliskowe oraz na nadzór archeologiczny należy uzyskać w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Krakowie odrębne pozwolenie.

Małopolski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Krakowie
dr inż. arch. Jan Janczykowski

Otrzymują:

1 x Adresat

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

1 x a/a + zal.

10. Opinia Okręgowego Urzędu Górniczego pismo znak: KRA.8120.207.2016.AH z dnia 10.10.2016r.



Dyrektor
Okręgowego Urzędu Górniczego
w Krakowie

Kraków, dnia 10 października 2016 r.

KRA.5120.207.2016.AH
L.dz. 33399/10/2016

Kamila Wyroba-Malinowska

W nawiązaniu do wniosku z dnia 05.10.2016 r., L.dz. MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-4/2031 (wpłynął do tut. Urzędu w dniu 07.10.2016 r.) w sprawie wydania opinii, zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2015 r., poz. 2031 z późn. zm.), dotyczącej zamierzenia pn. **Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28**

informuję

o braku podstaw prawnych działania Dyrektora tut. Urzędu z uwagi na fakt, że przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszarów i terenów górniczych.

Dyrektor Okręgowego Urzędu Górniczego w Krakowie opiniuje decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla zamierzeń planowanych w granicach terenu górniczego na wniosek zarządcy drogi lub pełnomocnika – podstawa prawna art. 11 d ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2015 r., poz. 2031 z późn. zm.).

DYREKTOR
Okręgowego Urzędu Górniczego
w Krakowie
mgr inż. Krzysztof Januszczuk

Otrzymują:

- 1/ Adresat
MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków
2. OUG aa.

11. Wystąpienie do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie pismo znak: MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-5/2032 z dnia 05.10.2016r. – brak odpowiedzi

**MP Mosty**

MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

telefon: +48 12 312 18 78
faks: +48 12 312 18 70
KRS: 0000237097

biuro@mpmosty.pl
www.mpmosty.pl
NIP: 6792864209

L.dz. MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-5 | 2032

Kraków, dnia 05.10.2016 r.

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie**ul. Piłsudskiego 22****31-109 Kraków**

Dotyczy: **Opracowanie dokumentacji dla przedsięwzięcia p/n „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” – Prośba o wydanie wstępnej opinii**

W związku z opracowaniem koncepcji programowej dla zadania pn.: Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, biuro MP-MOSTY Sp. z o.o. działając w imieniu Inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, zwraca się z prośbą o wydanie wstępnej opinii dla planowanych rozwiązań projektowych. Niniejsza opinia będzie stanowić materiał wyjściowy do opracowania Programu funkcjonalno-użytkowego dla niniejszej inwestycji, która będzie realizowana w oparciu o system „projektuj i buduj”.

Niniejszy wniosek wynika z wymagań zawartych w materiałach stanowiących załącznik do umowy zawartej z Inwestorem, które nakładają na biuro projektowe obowiązek uzyskania wstępnej opinii dla rozwiązań projektowych od organów, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 8 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ze względu na charakter wniosku informujemy, że zgodnie z art. 11d ust. 2 w/w ustawy niewydanie przedmiotowej opinii w terminie 30 dni będziemy traktować jako brak zastrzeżeń do przestanych rozwiązań.

Z poważaniem
KIEROWNIK PROJEKTU

[Podpis]
mgr inż. Kamila Wyroba-Malinowska

Załączniki:

1. Projekt koncepcyjny
2. Kopia pełnomocnictwa do reprezentowania Inwestora

- 1 egz.

- 1 egz.

Otrzymują:

3. Adresat + załączniki
4. a/a

Kraków
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków
tel.: +48 12 312 18 78
faks: +48 12 312 18 70

Bytom
ul. Moniuszki 22
41-920 Bytom

Warszawa
ul. Koszykowa 59/8
00-660 Warszawa
tel.: +48 22 629 16 57

Bydgoszcz
ul. Przemysłowa 8
85-758 Bydgoszcz
tel.: +48 52 321 44 22
faks: +48 52 321 44 23

Pracownia mostowa: +48 12 312 18 75
Pracownia drogowa: +48 12 312 18 76
Pracownia urządzeń: +48 12 312 18 74

Internet Shipping: Pokwitowanie przesyłki

<https://www.ups.com/ups/track?tracknumber=1ZX046300499855886>

Pokwitowanie przesyłki

KP-MOSTY 073/P/KUM/2/16-5/2032
 1317/P/DM/2/16-1/2052
 319/P/DM/8/16-1/2066

Data transakcji: 06 paź 2016

Numer monitorowania:

1ZX046300499855886

1 Dane adresowe

Wysył do:
 Reg.Zarząd Gospod.Wodnej
 ul.Piłsudskiego 22
 31109 KRAKOW

Wysył z:
 MP MOSTY
 Anna Pfezner
 DEKERTA 18
 30703 KRAKOW
 Nr telefonu: 12 312 18 78
 E-mail: biuro@mpmosty.pl

Adres zwrotny:
 MP MOSTY
 Anna Pfezner
 DEKERTA 18
 30703 KRAKOW
 Nr telefonu: 12 312 18 78
 E-mail: biuro@mpmosty.pl

EQ

2 Informacje o przesyłce

Całkowita waga na fakturze:
 Liczba paczek:
 Typ opakowania:

Koperta
 1
 UPS Envelope

Informacje o paczce

Waga	Wymiary / Opakowanie	Deklarowana wartość
1. Koperta (Koperta na fakturze)	UPS Envelope	

3 Usługi wysyłkowe UPS i opcje wysyłki

Usługa:	UPS Express Saver
Gwarantowane przed:	14:00 piątek, 2015-10-07
Szczegóły opłat za wysyłkę:	30,98 PLN
Transport	35,08 PLN
Dopłata paliwowa	1,93 PLN

4 Informacje dotyczące rozliczeń

Obciąż kosztami wysyłki:	Konto nadawcy 904630
Koszty wysyłki:	30,98 PLN
VAT:	8,50 PLN
Podsuma kosztów wysyłki:	45,48 PLN
Do tej przesyłki zostały zastosowane opłaty Codziennie.	
Suma całkowita	45,48 PLN

Podatki zostały uwzględnione w koszcie wysyłki i dotyczą opłat transportowych. Mogą mieć jednak zastosowanie dodatkowe cła/podatki, które nie są uwzględnione w całkowitej kwocie należnej.

Wynagrodzone stawki były niedostępne podczas przetwarzania przesyłki.

Uwaga: Niniejszy dokument nie stanowi faktury. Stawki na fakturze mogą się różnić od wyświetlanych stawek referencyjnych.

*Aby zobaczyć informacje o dostawie i gwarancji, zobacz podręcznik UPS Service Guide.

Odpowiedzialność za straty i uszkodzenia

Jeśli nie zostało to określone w Konwencji w sprawie ujednolicenia niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja Warszawskiej), Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego (Konwencja CMR) lub innych obowiązujących przepisach, odpowiedzialność firmy UPS za zniszczenie, utratę lub opóźnienie przesyłki jest ograniczona do wysokości 100 USD (lub równoważności w lokalnej walucie) lub w inny sposób ograniczona warunkami przewozu/korzystania z usług firmy UPS dla kraju pochodzenia przesyłki. Jeśli nadawca nie zadeklaruje wyższej wartości przewozu i nie uiszcza dodatkowej opłaty, nie przewiduje się ochrony przed utratą lub zniszczeniem przesyłki ponad kwotę wymienioną powyżej. Jeśli nadawca zadeklaruje wyższą wartość przewozu i uiszcza odpowiednią opłatę, odpowiedzialność będzie ograniczona do kwoty udowodnionych uszkodzeń, nie wyższej jednak niż zadeklarowana suma. Jeśli usługa C.O.D. jest dostępna dla tej przesyłki, wprowadzona kwota C.O.D. nie jest deklaracją wartości dla celów przewozu. Nadawca ponosi ryzyko związane z użyciem czeków i innych instrumentów negocjalnych zdeponowanych w celu płatności kwot C.O.D. do firmy UPS. Firma UPS nie przyjmuje do transportu paczek, których wartość przekracza 50.000 USD (lub równoważności w lokalnej walucie), jeśli za przesyłkę zapłacono kartą kredytową (bez gwarancji przez numer klienta UPS); 899 USD (lub równoważności w lokalnej walucie) dla przesyłek pochodzących z Wysp Bahama, Kostaryki, Gwatemali, Nowej Zelandii lub Panamy lub w inny sposób ograniczonych warunkami przewozu/korzystania z usług firmy UPS dla kraju pochodzenia przesyłki. Firma UPS nie akceptuje palet objętych usługą UPS Worldwide Express Freight o wartości przekraczającej 100.000 USD. Roszczenia niezgłoszone w wyznaczonym

2016-10-06 12:18

3: Informacja o monitorowaniu

https://www.wapps.ups.com/WebTracking/track

Polska Anna Pfitzner | Wyloguj | Zmiana języka | Szukaj

Mój UPS Wysłanie Monitorowanie Fracht Lokalizacja Wsparcie Rozwiązania UPS

Numer monitorowania: **12X046300499655886** Wyświetl historię monitorowania Inne opcje monitorowania

Szczegóły monitorowania Drukuj Pomoc A A A

12X046300499655886 [Dodaj opis](#) Zaktualizowane: 17.11.2016 9:20 Czas wschodni

Doręczono

Doręczono dnia:
Piątek, 07.10.2016 o godzinie 9:30

Miejsce pozostawienia:
Biuro

Odebrane przez:
BOCHONKO

[Dowiedz się więcej](#)

Informacje o wysyłce

Do:
RZGW
22 PILSUDSKIEGO JOZEFA
KRAKOW, 31109, PL

Usługa

UPS Express
Saver®

**Łatwe nadanie
i odbiór paczek
z UPS
Access Point™**

Przebieg wysyłki [Co to jest?](#)

Informacje dodatkowe

Kategoria przesyłki: Paczka
Wysłano lub rozliczono dnia: 06.10.2016

Zamów e-mail UPS: [Zmień ustawienia e-mail](#) [Zobacz przyciski](#)

Skontaktuj się z UPS

[Przejdź do opcji wsparcia online](#)

[Wyślij e-mail do UPS](#)

[Skontaktuj się z biurem obsługi klienta](#)

Wspieranie

[Odwiedź stronę UPS w](#)

[Zarejestruj konto na](#)

[Dostęp do opcji rozliczeniowych](#)

[Wzrost możliwości monitorowania](#)

Rozwiązania dla:

[Małe przedsiębiorstwa](#)

[Handel międzynarodowy](#)

[Wysyłka międzynarodowa](#)

[Klienci](#)

Inne lokalizacje UPS:

[Wybierz jedną z opcji](#)

UPS WSPÓLNIE TWORZYMY ROZWIĄZANIA

Strona Główna O UPS Rozwiązania dla Klienta Informacje Prasowe UPS globalnie Mój UPS

[Opinionariusze](#) [Wartość bezprecedensowej obsługi](#) [Nasze przywództwo](#) [Powiadomienie o zmianach](#) [Ochrona przed oszustwami](#)

Copyright © 1994-2016 United Parcel Service of America, Inc. Wszelkie prawa zastrzeżone.

12. Opinia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21.10.2016r.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
W Krakowie
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich
Budynków i Budowl
Pl. Matejki 12, 31 -157 Kraków
tel. + 48 12 393 33 46
fax + 48 12 393 33 46
jadwiga.poznanska@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

IZDK3-505-210p/16

Kraków, dn.21.10.2016r.

Dot. : opinii do ZRID dla inwestycji drogowej
pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości
Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

MP MOSTY Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30 -703 Kraków

W odpowiedzi na pismo nr MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-8/2035 z dn. 05.10.2016r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie opiniuje pozytywnie wniosek o zgodę na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”, którego zakres znajduje się w znacznej odległości od skrajnego toru linii kol. nr 094 Kr. Płaszów –Oświęcim oraz linii kol. nr 103 Spytkowice –Wadowice.

Jednocześnie informujemy, że nie wnosimy uwag pod względem przewidywanych robót inwestycyjnych i eksploatacyjnych do przedstawionego zamierzenia budowlanego.

DYREKTOR
wz.

mgr inż. M. Jurek
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacji

Opracowała:
Jadwiga Poznańska,
tel. +48 12 393 33 46

13. Uzgodnienie i opinia dla rozwiązań projektowych i przebiegu linii rozgraniczających z Urzędu Miasta Zator z dnia 26.10.2016r.

**ZATOR****URZĄD MIEJSKI w ZATORZE**

32 – 640 ZATOR, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1

tel. (0-33) 84 12 215, fax (0-33) 84 10 206

DL7011.2.36.2016

Zator, dnia 26.10.2016 r.

MP – MOSTY Sp. z o.o.

Oddział Kraków

ul. Dekerta 18

30-703 Kraków

Dotyczy: uzgodnienia koncepcji dla zadania pn. „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”

W odpowiedzi na Państwa pisma znak L.dz. MP-MOSTY/073/P/KWM/1/16-2/1930 z dnia 21.09.2016 r. (data wpływu 22.09.2016 r.), znak L.dz. MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-1/2029 z dnia 05.10.2016 r. (data wpływu 07.10.2016 r.), znak MP-MOSTY/073/P/TN/2/16-1/2153 z dnia 06.10.2016 r. (data wpływu 07.10.2016 r.) i MP-MOSTY/073/P/TN/2/16-2/2212 z dnia 10.10.2016 r. (data wpływu 11.10.2016 r.) oraz w nawiązaniu do spotkania w Urzędzie Miejskim w Zatorze w dniu 18.10.2016 r. z Kierownikiem Projektu Panią Kamilą Wyrobą – Malinowską, a także w związku z Państwa wyjaśnieniami przesłanymi pocztą elektroniczną w dniu 24.10.2016 r., uzgadniamy przedstawioną koncepcję dla zadania pn. „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” (za wyjątkiem oświetlenia ulicznego) z następującymi uwagami:

1. Na przedstawionych mapach brak części istniejących (lub obecnie wykonywanych) oraz zaprojektowanych sieci uzbrojenia terenu, mogących kolidować z planowaną inwestycją (m.in. kabel średniego napięcia oraz sieć gazowa wzdłuż ul. Jana Pawła II w Zatorze w rejonie planowanego wiaduktu). **W związku z tym na etapie opracowywania mapy do celów projektowych i projektu budowlanego należy uwzględnić wszystkie istniejące i projektowane sieci oraz ich ewentualną przebudowę, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zaleceniami ich administratorów.**
2. Na etapie opracowywania projektu budowlanego i projektu organizacji ruchu należy uwzględnić przejście dla pieszych wraz z oświetleniem na ul. Jana Pawła II w Zatorze w rejonie skrzyżowania ul. W. Grabskiego i planowanej drogi DD-02.
3. W związku z kolizją planowanego ronda na istniejącej DK 28 z zaprojektowaną kanalizacją sanitarną, **na etapie projektu budowlanego i decyzji ZRID należy uzyskać zmianę posiadanego przez Gminę Zator pozwolenia na budowę kanalizacji sanitarnej Nr WAB 7351-I-103/10 z dnia 01.12.2010 r. (dla kolidujących odcinków kanalizacji przy rondzie obok byłej cegielni).**

4. Prosimy o rozważenie zmiany lokalizacji słupa wysokiego napięcia na działce nr 94/1 obręb 7 w Zatorze, tj. odsunięcie od istniejącego budynku mieszkalnego przy ul. Gen. J. Hallera, na działce nr 84 obręb 7 w Zatorze.

Niniejsze uzgodnienie dotyczy przedstawionej **koncepcji** „Budowy obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”. **Na etapie opracowywania projektu budowlanego (przed uzyskaniem decyzji ZRID) należy wystąpić do Urzędu Miejskiego w Zatorze oraz Zakładu Gospodarki Komunalnej sp. z o.o. o wydanie ponownych warunków i uzgodnień rozwiązań projektowych.**

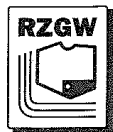
Informujemy również, że niniejsze uzgodnienie nie stanowi opinii w rozumieniu art. 11 b ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2015 r. poz. 2031 z późn. zm.)

Z UPOWAŻNIENIA BURMISTRZA
Kierownik Działu
Inwestycji i Programów Europejskich
mgr inż. Leszek Bednarski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie
3. A/a

14. Opinia Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie znak ZU-460-8-12/14 z dnia 24.12.2014



REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W KRAKOWIE

MP Mosty Sp. z o.o.

ul. Dekerta 18

31-703 Kraków

Wasze pismo z dnia
03.12.2014 r.

znak:
MP-MOSTY/073/P/KWM/3/14-7

Nasz znak: Data: **24 GRU. 2014**
ZU-460-8-12/14

Dotyczy: Opracowania wielowariantowego koncepcji pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

W odpowiedzi na pismo jw., dotyczące wydania opinii przedłożonych wariantów przebiegu obwodnicy projektowanej w ramach inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie przedstawia poniżej swoje stanowisko w sprawie.

1. W żadnym z przedstawionych wariantów, projektowane obwodnice nie przecinają cieków naturalnych. W związku z tym na obecnym etapie nie wnosimy uwag do przedłożonego opracowania.
2. Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza zasięgiem obszaru szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Skawy, dlatego nie będzie wymagane uzyskanie decyzji dyrektora RZGW w Krakowie, zwalniającej z zakazów określonych w art. 881 i art. 40 ustawy Prawo wodne.

Z up. Dyrektora RZGW w Krakowie
KIEROWNIK WYDZIAŁU UZGODNIEN
I POSTĘPOWAŃ WODNOPRAWNYCH

Piskur
mgr inż. Danuta Piskorz

Otrzymują:

1. Adresat + zał. (zwrot 1 egz. koncepcji) (polecony)
2. ZU a/a.

ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków
30-960 Kraków 1, skrytka poczt. 331
Sekretariat: tel. 12 62 84 130, 106, fax 12 423 21 53
Centrala: 12 628 41 00

www.krakow.rzgw.gov.pl
e-mail: poczta@krakow.rzgw.gov.pl
NIP 676-21-29-876
REGON 357113561

15. Opinia Urzędu Miejskiego w Zatorze znak DI.7011.2.29.2014 z dnia 19.01.2015

**ZATOR****URZĄD MIEJSKI w ZATORZE****32 – 640 ZATOR, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1****tel. (0-33) 84 12 215, fax (0-33) 84 10 206**

Zator, dnia 19.01.2015 r.

DI.7011.2.29.2014

MP Mosty Sp. z o.o.
Ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Dotyczy: Opinii w zakresie odprowadzenia wód opadowych z projektowanej obwodnicy Zatora w ciągu drogi krajowej DK28 – dotyczy wyłącznie wariantu 2 preferowanego.

W odpowiedzi na pismo nr MP-MOSTY/073/P/TN/2/14-1/3473 z dnia 19.12.2014 r. oraz po spotkaniu w tut. Urzędzie uprzejmie informujemy, że opiniujemy pozytywnie przyjęte rozwiązania projektowe w zakresie odprowadzenia wód opadowych, po uwzględnieniu przez Projektanta nieznacznych zmian projektowych (opisanych niżej), wynikających głównie z poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz z ograniczonych możliwości zrzutu całej ilości wody opadowej z obwodnicy do kanalizacji deszczowej w SAG.

1. Na etapie wniosku o decyzję zrid, linie rozgraniczające pas drogowy na obszarze SAG należy dostosować do wydzielonego pasa terenu (bez ingerencji w działki przedsiębiorców).
2. W rejonie skrzyżowania obwodnicy z ul. Jana Pawła II należy przewidzieć zapas terenu pod przyszłą ścieżkę rowerową w ciągu ul. Jana Pawła II.
3. W ciągu drogi technicznej od ul. Gen. Józefa Hallera do ul. Jana Pawła II należy przewidzieć chodnik wraz z oświetleniem.
4. Na odcinku między obwodnicą i skrzyżowaniem ul. St. Staszica z ul. Kopernika, należy przebudować istn. rurociąg kanalizacji opadowej fi 600 na fi 800.
5. W rejonie skrzyżowania obwodnicy z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej DW781 należy przeprojektować (o ile warunki wysokościowe na to pozwolą) zrzut wód opadowych : zamiast do istn. kanalizacji deszczowej, wprost do pobliskiego rowu.
6. Należy przewidzieć ekrany akustyczne na odpowiednim odcinku między ul. Kopernika i ul. Jana Pawła II (od strony miasta), związane z planowaną budową osiedla bloków mieszkalnych.
7. Rozważyć (o ile nie zmienia to w sposób istotny niwelety ronda i elementów obwodnicy w rejonie DK28) pozostawienie w stanie nienaruszonym istniejących rurociągów fi 1400.

8. Projektując odwodnienie obwodnicy należy przyjąć odpowiednią średnicę rurociągów, uwzględniając ich zdolność retencyjną, a w razie potrzeby zaprojektować odpowiednie zbiorniki retencyjne w pasie drogowym.

9. Teren gminy, w szczególności SAG jest zmeliorowany, jednak nie posiadamy szczegółowej inwentaryzacji sieci drenarskiej. W razie jej uszkodzenia w trakcie realizacji inwestycji należy ją odtworzyć lub przejąć do istn. kanalizacji deszczowej.

10. Niezależnie od powyższych uwag, przy opracowywaniu projektu budowlanego na zaktualizowanej mapie, należy uwzględnić zabezpieczenie wszelkich kolizji obwodnicy z istniejącą kanalizacją opadową, lub w razie potrzeby przewidzieć jej przebudowę.

Burmistrz Zatora

mgr inż. Zbigniew Biernat

Otrzymują:

1. Adresat.
2. Pan Andrzej Kollbek, Z-ca Dyrektora GDDKiA w Krakowie.
3. A/a.

[Signature]

WZTM/MP/22.KWL.2013

MP-MOSTY Sp. z o.o.			
DATA/PODPIS			
			767
	Kodex	Adres	
F			
PM			
PC			
PD			
PS			
K			

16. Warunki techniczne wydane przez Przedsiębiorstwo Usług Wodociągowych HKW Sp. z o.o. znak: HKW/365/2016 z dnia 14.10.2016r.



**PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG WODOCIĄGOWYCH HKW
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ**

42-523 Dąbrowa Górnicza
tel/fax: 32 792-79-64

ul. Goloniska 138a
e-mail: sekretariat@puwhkw.pl
www.puwhkw.pl

znak: HKW/ 365 /2016

data: 2016-10-14

MP MOSTY
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Sąd Rejonowy
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
KRS 3384

Zarząd:

Zdzisław Ruszkiewicz
Prezes Zarządu
Dyrektor Naczelny

Sandeep Kalbhande
Członek Zarządu

Lukasz Skorupa
Członek Zarządu

Wysokość
kapitału zakładowego
i kapitału wpłaconego:

108 817 000 zł

NIP:

629-21-88-426

Regon:

277506503

Konto Bankowe:

ING BANK SŁĄSKI S.A.

Nr:

42 1050 1227

1000 0022 9650 8563



N° PL006052/P

Dotyczy: warunków technicznych dla inwestycji pn. „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

W odpowiedzi na pismo L.dz. MP-MOSTY/073/P/TN/2/16-2/2232 informujemy, że:

1. Rurociąg wewnętrzny patrząc w kierunku Zator Oświęcim ulega całkowitej likwidacji. Rurociąg zewnętrzny nie podlega rozbiórce.
2. W załączeniu przesyłamy mapkę z wykonanych przekopów kontrolnych wraz z aktualnymi rzędnymi rurociągu zewnętrznego wykonanych w dwóch punktach 2 i 3. Ponadto informujemy, że punkt 1 znajduje się na terenach prywatnych (sad) – brak możliwości dostępu. Punkty 4,5,6 znajdują się na terenach prywatnych (uprawa kukurydzy) – brak możliwości dostępu.
3. Rurociągi stalowe o gatunku stali St3s, grubość ścianki 14mm izolowane masą bitumiczną.
4. Jak w punkcie 3.
5. Po wykonaniu częściowego demontażu rurociągu wewnętrznego na terenach przemysłowych miasta Zator stwierdzamy, że rurociągi są w dobrym stanie technicznym.
6. Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych przekopów kontrolnych zostanie przesłana drogą elektroniczną.

Jednocześnie nadmieniamy, że w naszej ocenie przekopy kontrolne nie odzwierciedlają faktycznego profilu przebiegu rurociągu w gruncie. Faktyczny przebieg rurociągu będzie możliwy po uzyskaniu zgody właścicieli gruntów lub po ich odstąpieniu w czasie budowy.

Z poważaniem,

DYREKTOR TECHNICZNY

Z. UP.

mgr inż. JANUSZ NAZAREWICZ

Załączniki:

1. Szkic przekopu kontrolnego.

PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG GEODEZYJNYCH



"GEOEX"



Geodeta Uprawniony
inż. Łukasz Górnica
Świadectwo G-01, nr 21923

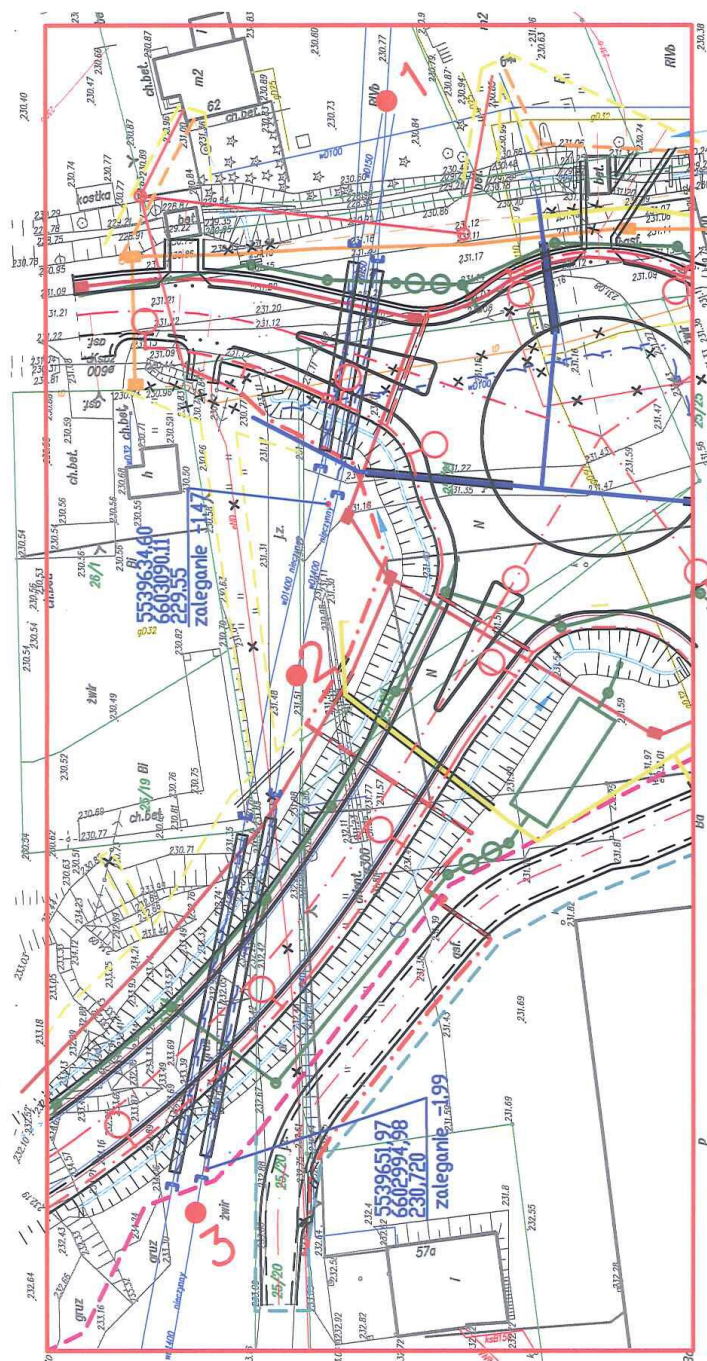
41-300 DĄBROWA GÓRNICZA
ul. MAJAKOWSKIEGO 37

Rok założenia 1991

tel./fax 032 260 19 79

13.10.2016

Szkic z przekupu kontrolnego. Zator ul. Wadowicka.



17. Warunki techniczne wydane przez Urząd Miejski w Zatorze znak: DI.7011.2.29.2014 z dnia 19.01.2015r.

**URZĄD MIEJSKI w ZATORZE**

32 – 640 ZATOR, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1
tel. (0-33) 84 12 215, fax (0-33) 84 10 206

Zator, dnia 19.01.2015 r.

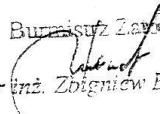
DI.7011.2.29.2014

MP Mosty Sp. z o.o.
Ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Dotyczy: Opinii w zakresie sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej w związku z projektowaną obwodnicą Zatora w ciągu drogi krajowej DK28 – dotyczy wyłącznie wariantu 2 preferowanego.

W odpowiedzi na pismo nr MP-MOSTY/073/P/TN/1/14-1/3472 z dnia 19.12.2014 r. opiniujemy pozytywnie przyjęte rozwiązania projektowe przedstawione na planie sytuacyjnym, z poniższą uwagą.

Przy opracowywaniu projektu budowlanego na zaktualizowanej mapie, należy uwzględnić zabezpieczenie wszelkich kolizji obwodnicy z istniejącą siecią wodociągową, siecią kanalizacji sanitarnej, oraz pozostałą siecią infrastrukturalną lub w razie potrzeby przewidzieć ich przebudowę.

Burmistrz Zator

mgr inż. Zbigniew Biernacki

Otrzymują:

1. Adresat.
2. Pan Andrzej Kollbek, Z-ca Dyrektora GDDKiA w Krakowie.
3. A/a.

18. Warunki techniczne wydane przez Przedsiębiorstwo Usług Wodociągowych HKW Sp. z o.o. znak: HKW/364/2016 z dnia 14.10.2016r.



PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG WODOCIĄGOWYCH HKW
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

42-523 Dąbrowa Górnicza
tel/fax: 32 792-79-64

ul. Golonoska 138a
e-mail: sekretariat@puwhkw.pl
www.puwhkw.pl

znak: HKW/ 364 /2016
data: 2016-10-14

MP MOSTY
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Sąd Rejonowy
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
KRS 3384

Zarząd:

Zdzisław Ruszkiewicz
Prezes Zarządu
Dyrektor Naczelny

Sandeep Kalbhande
Członek Zarządu

Łukasz Skorupa
Członek Zarządu

Wysokość
kapitału zakładowego
i kapitału wpłaconego:

108 817 000 zł

NIP:

629-21-88-426

Regon:

277506503

Konto Bankowe:

ING BANK ŚLĄSKI S.A.
Nr:
42 1050 1227
1000 0022 9650 8563



Dotyczy: warunków technicznych dla inwestycji pn. „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

W odpowiedzi na pismo L.dz. MP-MOSTY/073/P/TN/1/16-1/1812 dotyczące aktualizacji warunków technicznych dla zadania jw. informujemy:

Zmianie uległa koncepcja wykorzystania magistrali 2xØ1400mm Skawa-Soła.

- Rurociąg wewnętrzny (w kierunku Zator Oświęcim oznaczony kolorem czerwonym na załączniku mapowym) ulega całkowitej likwidacji.
- Rurociąg zewnętrzny (w kierunku Zator Oświęcim oznaczony kolorem zielonym na załączniku mapowym) musi zostać utrzymany w ciągłości na całej swojej długości.

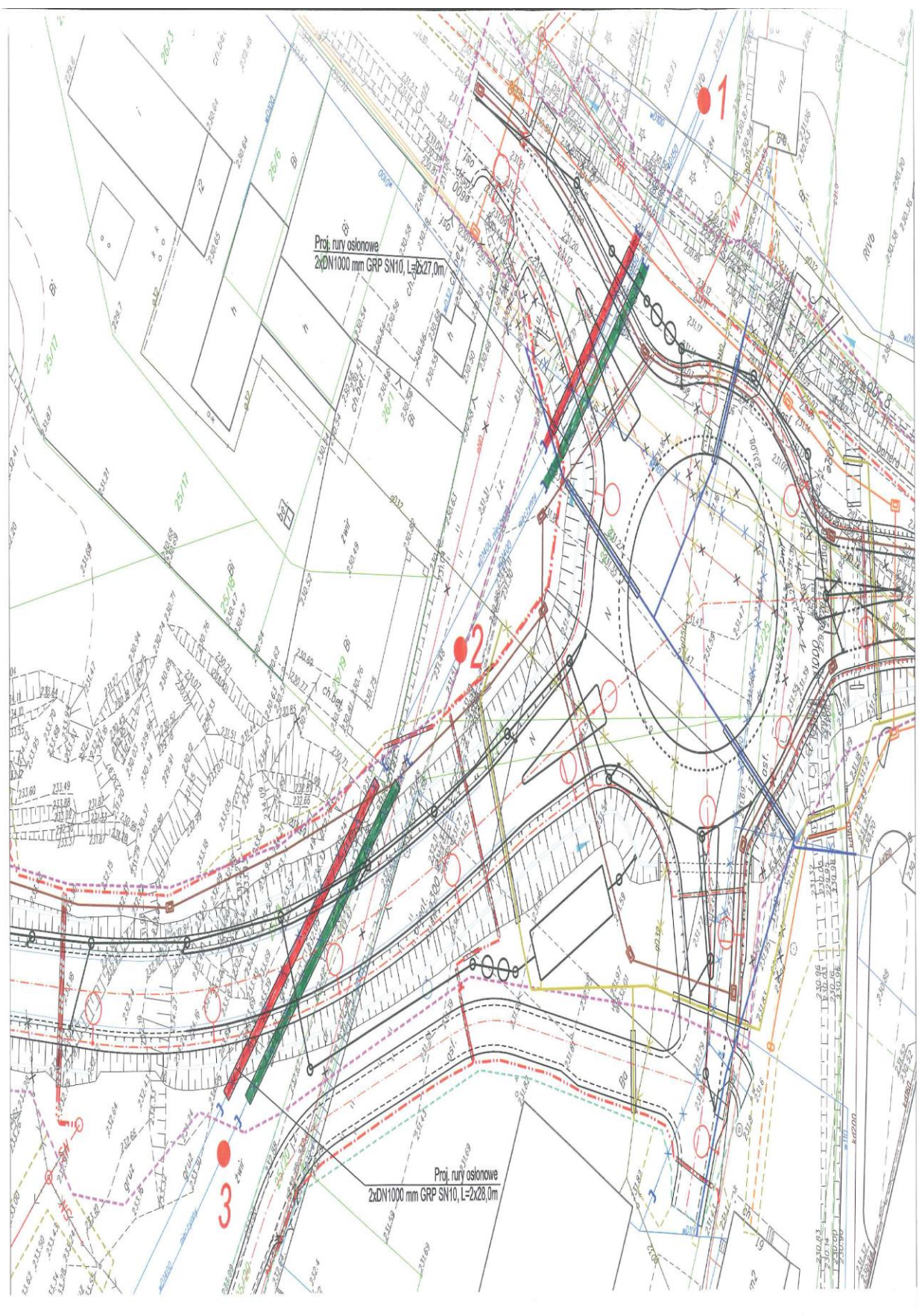
W związku z powyższym dla rurociągu wewnętrznego nie zakładamy konieczności przebudowy (zabudowy rury osłonowej pod korpusem drogowym). Rurociąg ten można usunąć na całej długości kolizji z nowo projektowaną drogą i obustronnie zaślepić. Natomiast rurociąg zewnętrzny musi pozostać w ciągłości pod korpusem drogowym. Sposób zabezpieczenia należy zaprojektować w zależności od zagrożeń pochodzących od obciążeń ruchu drogowego, ukształtowania terenu i profilem przebiegu w gruncie w miejscach kolizji.

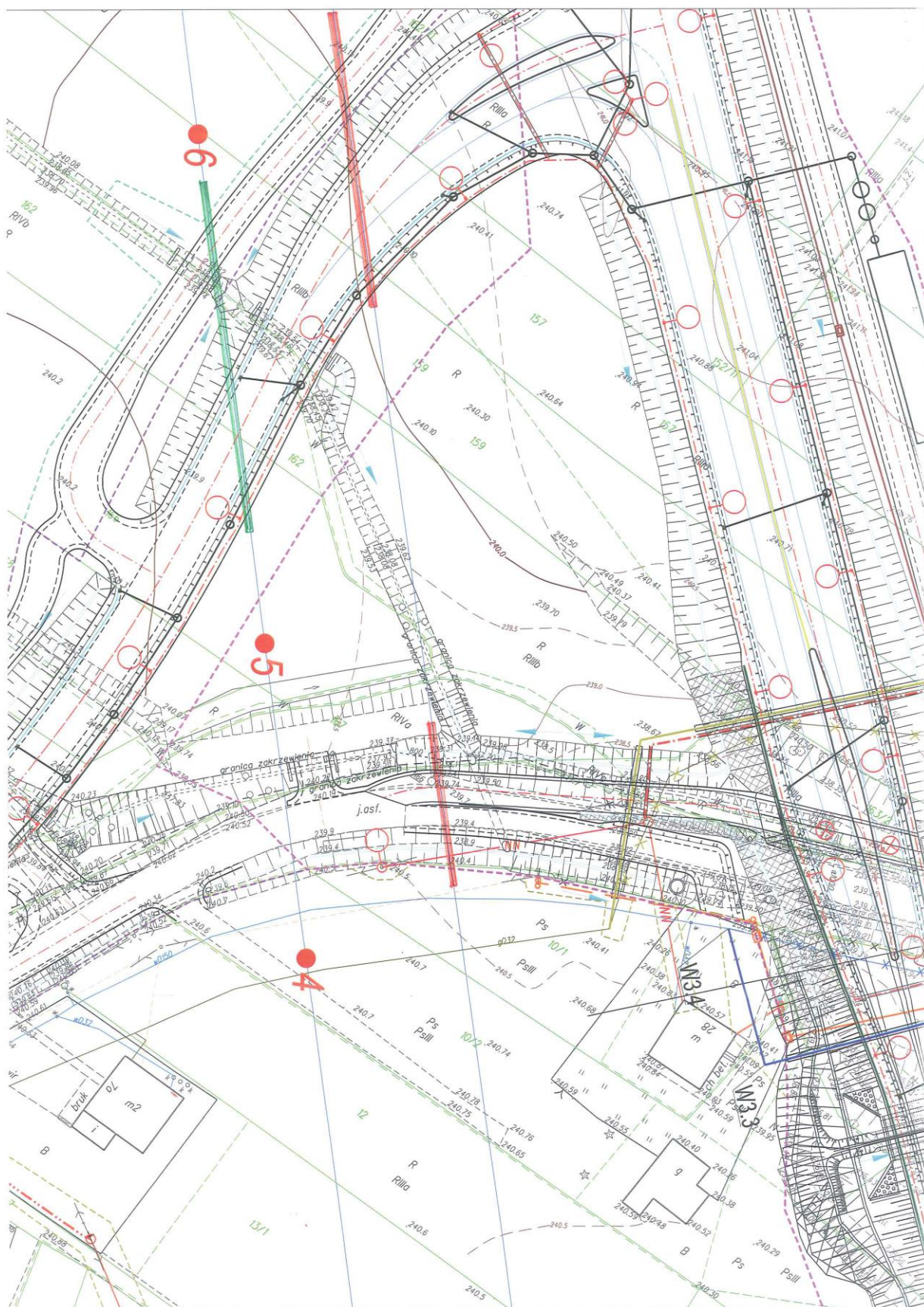
Z poważaniem,

DYREKTOR TECHNICZNY
z up.
mgr inż. JANUSZ NAZAREWICZ

Załączniki:

1. Mapa - 2 egzemplarze.





19. Uzgodnienie Koncepcji przez PUWHKW z dnia 09.11.2016r.



PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG WODOCIĄGOWYCH HKW
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

42-523 Dąbrowa Górnicza
tel/fax: 32 792-79-64

ul. Gołonoska 138a
e-mail: sekretariat@puwhkw.pl
www.puwhkw.pl

znak: HKW/ 384 /2016

data: 2016-11-09

MP MOSTY Sp. z o.o.

Ul. Dekerta 18

30-703 Kraków

Sąd Rejonowy
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
KRS 3384

Zarząd:

Zdzisław Ruskiewicz
Prezes Zarządu
Dyrektor Naczelny

Sandeep Kalbhande
Członek Zarządu

Łukasz Skorupa
Członek Zarządu

Dotyczy: opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy
miejscowości Zator w ciągu drogi nr 28.

W odpowiedzi na pismo znak: MP-MOSTY/073/P/TN/1/16-2/2340 z dnia
21.10.2016 r. informujemy, że pozytywnie uzgadniamy koncepcję zabezpieczenia
sieci wodociągowej Ø1400.

Wysokość
kapitału zakładowego
i kapitału wpłaconego:

108 817 000 zł

NIP:

629-21-88-426

Regon:

277506503

Konto Bankowe:


ING BANK ŚLĄSKI S.A.

Nr:

42 1050 1227

1000 0022 9650 8563

Z poważaniem,

DYREKTOR TECHNICZNY
Z up. 
mgr inż. JANUSZ MAZAREWICZ

Załączniki:

1. Koncepcja programowa – 1 szt.



20. Warunki techniczne wydane przez PSG Sp. z o.o., oddział w Zabrze, rejon dystrybucji gazu w Wadowicach, znak: B9/T/Uz/432/6/15 z dnia 07.01.2015r



Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
ul. M. Kasprzaka 25, 01-224 Warszawa
Oddział w Zabrzu
ul. Szczęście Boże 11, 41-800 Zabrze
tel. 32 398 50 00, faks 32 271 78 01

Rejon Dystrybucji Gazu w Wadowicach
ul. Wenecja 3, 34-100 Wadowice
tel. 033 873 95 25, faks 033 873 97 31
rdg.wadowice@gsgaz.pl

MP Mosty
Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Wasz znak: MP- Mosty /073/P/TN/3/14-1/3475
Nasz znak: B9/T/Uz /432/6/15

Wadowice, 07.01.2015

Dot. „ Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”
Wariant 1,2,3.

W odpowiedzi na pismo w sprawie jak w tytule informujemy, iż na przedstawionym planie potwierdzamy przebieg czynnych gazociągów **średniego ciśnienia**.

Przy pracach projektowych w obrębie w/w sieci gazowej należy uwzględnić następujące odległości:

- poziome - zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz. U poz. 640 z dnia 4 czerwca 2013 r.),
- pionowe - zgodnie z Normą **PN-91/M-34501**.
- gazociągi kolidujące z projektowaną obwodnicą przebudować lub zabezpieczyć zgodnie z obowiązującymi przepisami
- na podstawie wydanych warunków technicznych należy wykonać projekt przebudowy i zabezpieczenia gazociągów zgodnie z :Jednolitymi zasadami projektowania ,budowy i odbioru gazociągów obowiązujące w PSG oddział w Zabrzu
- wszelkie roboty związane z przebudową sieci gazowej inwestor wykona własnym kosztem i staraniem
- projekt uzgodnić w Dziale Zarządzania Majątkiem Sieciowym w Zabrzu
- wstępnie opiniujemy pozytywnie zaproponowane trasy przebudowywanych gazociągów

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., ul. M. Kasprzaka 25, 01-224 Warszawa
Oddział w Zabrzu, ul. Szczęście Boże 11, 41-800 Zabrze
KRS 0000374001, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy KRS
NIP 5252496411, REGON 142739519, Kapitał Zakładowy: 10 454 205 550 zł
www.psgaz.pl

- wykopy w pobliżu naszych urządzeń prowadzić ręcznie, a w wypadku ich odkrycia fakt ten zgłosić, celem dokonania oględzin oraz ustalenia prac związanych z zabezpieczeniem;
- przed zasypaniem odkrytych gazociągów należy uzyskać opinię od naszych przedstawicieli o prawidłowym zabezpieczeniu miejsc kolizji;
- przed przystąpieniem do robót powiadomić nas o terminie rozpoczęcia prac;
- głębokość ułożenia gazociągu pod projektowanymi drogami winna wynosić 0,8-1,0 m
- uszkodzenia naszej sieci wynikłe na skutek prowadzonych robót usunięte będą na koszt wykonawcy tych robót;

Przy prowadzeniu robót w pobliżu naszych urządzeń inwestor winien skontaktować się z Rejonem Dystrybucji Gazu w Wadowicach ul. Wenecja 3, celem ustalenia nadzoru nad w/w robotami.

Nadzór wykonywany jest odpłatnie. Inwestor powinien przesłać zlecenie nadzoru robót z podanymi warunkami płatności, podając datę i znak uzgodnienia.

Uzgodnienie jest ważne na okres 2 lat licząc od daty wystawienia niniejszego pisma.

K/O:

1* a/a

Z poważaniem

KIEROWNIK
Rejonu Dystrybucji Gazu
w Wadowicach
Adam Misiarz

21. Warunki techniczne wydane przez PSG Sp. z o.o., oddział w Zabrze, rejon dystrybucji gazu w Wadowicach, znak: B9/T/16/15 z dnia 06.10.2015r



Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Zabrzu
ul. Szczęść Boże 11, 41-800 Zabrze
tel. 32 398 50 00, faks 32 271 78 01

Rejon Dystrybucji Gazu w Wadowicach
ul. Wenecja 3, 34-100 Wadowice
tel. (33) 873 95 25
fax (33) 873 97 31

MP Mosty
Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Wasz znak: Pismo z dnia 23.09.2015
Nasz znak: B9/T/P/16/15

Wadowice 6.10.2015r

Dot.: warunków technicznych rozbiórki istniejącej sieci gazowej ϕ 110, ϕ 50, ϕ 40 ϕ 32 mm PE oraz budowy nowych odcinków sieci gazowych ϕ 110, ϕ 50, ϕ 40 ϕ 32 mm PE w związku z planowaną budową obwodnicy w m. Zator w ciągu drogi Krajowej NR 28.

Nawiązując do pisma z dnia 23.09.2015 informujemy, że wyrażamy zgodę na rozbiórkę istniejącego odcinka sieci gazowej ϕ 110, ϕ 50, ϕ 40 ϕ 32 mm PE w związku z zamierzeniami inwestycyjnymi jak opisano powyżej. Przebudowę wykonać jak na załączonej mapie sytuacyjno - wysokościowej.

I. Inwestor zobowiązany jest:

Na podstawie wydanych warunków technicznych należy zlecić opracowanie projektu technicznego budowy oraz rozbiórki sieci gazowej z niezbędnymi uzgodnieniami. Zlecić wykonanie rozbiórki oraz budowę sieci gazowej RDG Wadowice lub firmie uprawnionej do budowy i prac gazoniebezpiecznych na sieciach gazowych o ciśnieniu roboczym do 0,5 MPa.

Po zakończeniu prac należy zlecić geodezyjną inwentaryzację powykonawczą zgodnie z wytycznymi PSG Sp. z o.o. w Zabrzu.

II. Wszelkie roboty związane z przebudową sieci gazowej wykonać własnym kosztem i staraniem.

III. Przebudowana sieć gazowa nie zostanie przejęta na nasz majątek dowodami



PT, gdyż zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, koszty wykonania robót na sieci gazowej powiększają wartość inwestycji, dla której roboty te były wykonane.

IV. Podstawą do przyjęcia do eksploatacji wykonanych robót sieciowych będą „Protokół odbioru końcowego i przekazania do eksploatacji” oraz „Protokół włączenia do eksploatacji przebudowanej sieci gazowej”

V. Przedstawiciel dostawcy gazu bierze udział w komisji odbioru.

VI. Uzyskać Decyzję Pozwolenia na budowę sieci gazowej w Starostwie Powiatowym w Oświęcimiu.

Ciśnienie robocze w sieci gazowej **0,1- 0,5 MPa**.

Sieć gazową zaprojektować z rur ϕ 110, ϕ 50, ϕ 40 ϕ 32 mm PE 100 RC SDR 11

Inwestor dostarczy dostawcy gazu kształtki niezbędne do przełączenia sieci gazu .

Ważność warunków 24 miesiące od daty wydania.

Dwa egzemplarze projektu technicznego sieci gazowej należy uzgodnić w Dziale Eksploatacji Sieci Bielsko - Biała.

k)o 1 x a)a

ZASTĘPCA MIEROWNIKA
Rejon Dystrybucji Gazu w Wadowicach

Miroslaw Urbański

22. Warunki przyłączeniowe TAURON DYSTRYBUCJA S.A WP/058454/2015/O06R03 z dnia 27.10.2015r.

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku Białej
ul. Batoiego 17a, 43-300 Bielsko-Biała
tel. +48 33 813 10 00, fax +48 33 813 10 63

Adres do korespondencji:
ul. Filarowa 18, 43-300 Bielsko-Biała
info@tauron-dystrybucja.pl
Bielsko-Biała, dn. 2015-10-27

Nr warunków: WP/058454/2015/O06R03

TD/SOPP/2015-10-28/0000205



**Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
ul. Jana Dekerta 18
30-703 KRAKÓW**

WARUNKI PRZYŁĄCZENIA

Wnioskodawca:

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w
Krakowie**

**ul. Mogilska 25
31-542 KRAKÓW**

Obiekt:

Oświetlenie uliczne - budowa obwodnicy Zatora

Adres przyłączanego obiektu:

Bugajska
32-640 Zator
numery działek: 60/4

Niniejszym potwierdzamy złożenie wniosku o określenie warunków przyłączenia w dniu: 2015-10-01.
Odpowiadając na wniosek z dnia 2015-09-29, informujemy, że zapewniamy przyłączenie do sieci
TAURON Dystrybucja SA i dostawę energii elektrycznej o mocy przyłączeniowej:

Przyłącze 1: **20,0 kW** dla zasilania podstawowego, w **V** grupie przyłączeniowej,
na poniższych warunkach.

IA. Wymagania techniczne - przyłączy 1 (zasilanie podstawowe)

1. Miejsce przyłączenia: linia kablowa nN, obwód projektowany, zasilana ze stacji transformatorowej SN/nN 30971 Zator Mickiewicza.
2. a) Miejsce dostarczania energii elektrycznej: zaciski prądowe wyjściowe aparatu zalicznikowego.
b) Miejsce rozgraniczenia własności urządzeń elektroenergetycznych: zaciski prądowe wyjściowe aparatu zalicznikowego.
3. Przyłączenie obiektu do sieci wymaga:
 - a) w zakresie przyłącza:
Z wolnego pola nN w stacji trafo nr 30971 wybudować przyłączy kablem YAKXS 4x35mm² (dł-12m) do zestawu złączowo pomiarowego ZK1e-1P zlokalizowanego przy stacji,
 - b) w zakresie sieci: -----,
 - c) w zakresie przyłączanych urządzeń, instalacji Wnioskodawcy:
Obok projektowanego zestawu złączowo pomiarowego zabudować zestaw sterujący oświetleniem oraz wybudować projektowany odcinek oświetlenia i zabudować lampy typu LED.
Wszystkie elementy nowego oświetlenia drogowego (oprawy, przewody) będące własnością Gminy, zabudowane na konstrukcjach wsporczych (słupach, wysięgnikach) będących własnością TAURON DYSTRYBUCJA S.A., należy oznakować” – oznacznik mocowany za pomocą opaski z tworzywa odpornego na UV. Pole opisowe oznacznika o wymiarach około 40x70 – biały prostokąt bez opisu..



TAURON Dystrybucja S.A.
ul. Jasnogórska 11
31-358 Kraków

NIP: 611 020 28 60, REGON: 230179216
Kapitał zakładowy (wpłacony) 511 925 759,22 zł
Sąd Rejonowy dla Krakowa Śródmieście
XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem KRS: 0000073321

www.tauron-dystrybucja.pl

4. Układ pomiarowo-rozliczeniowy na napięciu 0,4 kV:
 - a) rodzaj układu: bezpośredni,
 - b) miejsce zainstalowania: w zestawie złączowo-pomiarowym zlokalizowanym przy stacji transformatorowej.
5. Zabezpieczenia główne:
 - a) prąd znamionowy: 32 A,
 - b) rodzaj: wyłącznik 3-fazowy oraz zacisk N, wyposażony w człon przeciążeniowy, bez członu zwarciovego
 - c) lokalizacja: w zestawie złączowo-pomiarowym zlokalizowanym przy stacji transformatorowej.
6. Dla doboru aparatury, spodziewaną wartość prądu zwarcia w miejscu dostarczania energii elektrycznej przyjąć wg obliczeń, jednak nie mniej niż 6 kA.
7. Wymagany stopień skompensowania mocy biernej, $\text{tg } \varphi \leq 0,4$.
8. Sieć nN pracuje w układzie: TT

II. Określa się następujące dopuszczalne czasy trwania przerw:

- a) czas trwania jednorazowej przerwy, tj. całkowitej, jednoczesnej przerwy w zasilaniu wszystkich miejsc dostarczania, nie przekraczający:
 - dla przerwy planowanej – 16 godz.,
 - przerwy nieplanowanej – 24 godz.,
- b) łączny czas trwania przerw w ciągu roku, stanowiący sumę czasów trwania przerw jednorazowych, tj. całkowitych jednoczesnych przerw w zasilaniu wszystkich miejsc dostarczania, nie przekraczający:
 - przerw planowanych – 35 godz.,
 - przerw nieplanowanych – 48 godz.

III. Termin ważności niniejszych warunków 2 lata od dnia ich doręczenia.

W przypadku zawarcia umowy o przyłączenie termin ważności niniejszych warunków przyłączenia wydłuża się na okres ważności umowy o przyłączenie.

IV. Informacje dodatkowe

1. Instalacja elektryczna w przyłączanym obiekcie oraz urządzenia elektroenergetyczne i instalacje od obiektu do miejsca rozgraniczenia własności, winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami oraz wymaganiami określonymi w niniejszych Warunkach przyłączenia.
2. Przyłączane przez Wnioskodawcę urządzenia nie mogą wprowadzać do sieci lub instalacji innych użytkowników systemu zakłóceń o poziomie wyższym niż dopuszczalne, określone w przepisach (np. wahania napięcia lub odkształcenia jego przebiegu).
3. Dopuszczalny poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej: parametry techniczne w miejscu dostarczania energii elektrycznej winny być zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami – Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz. U. z 2007r. Nr 93, poz. 623, z późn. zm.).
4. TAURON Dystrybucja S.A. zrealizuje zakres inwestycji określony w warunkach przyłączenia do miejsca rozgraniczenia własności urządzeń elektroenergetycznych, po wcześniejszym zawarciu przez Wnioskodawcę umowy o przyłączenie do sieci, co wynika z Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. Prawo energetyczne (tekst jednolity Dz. U. z 2012r. poz. 1059 wraz z późniejszymi zmianami i rozporządzeniami wykonawczymi), zwanej dalej ustawą „Prawo Energetyczne”.
5. Na cały zakres inwestycji określony w warunkach przyłączenia wymagane jest opracowanie i uzgodnienie z TAURON Dystrybucja S.A. :
w zakresie pkt.3a,3c – **Projekt wykonawczy z dokumentacją prawną**
6. Przed przystąpieniem do projektowania, szczegóły dotyczące niniejszych warunków przyłączenia projektant winien uzgodnić z Wydziałem Przyłączeń.
7. Określony w warunkach przyłączenia sposób zasilania nie zapewnia bezprzerwowej dostawy energii elektrycznej. Urządzenia wymagające zasilania bezprzerwowego należy zaopatrzyć we własne, niezależne źródło energii, podłączone w sposób uniemożliwiający podanie napięcia do sieci przedsiębiorstwa energetycznego.
8. Warunki przyłączenia zostały określone dla standardowych parametrów energii elektrycznej określonych w ustawie Prawo energetyczne.

17

9. W przypadku kolizji projektowanego obiektu z istniejącymi urządzeniami elektroenergetycznymi, Wnioskodawca winien zwrócić się do Wydziału Eksploatacji z wnioskiem o określenie warunków przebudowy tych urządzeń.
10. TAURON Dystrybucja S.A. oświadcza, że po zawarciu umowy o przyłączenie oraz spełnieniu przez Wnioskodawcę postanowień niniejszych warunków przyłączenia i po wykonaniu niezbędnych urządzeń elektroenergetycznych, których realizacja nastąpi na podstawie zawartej między stronami umowy o przyłączenie – zapewnia dostawę energii elektrycznej na zasadach określonych we właściwych przepisach. Niniejsze oświadczenie jest oświadczeniem, o którym mowa w art. 7 ust. 14 ustawy Prawo Energetyczne i art. 34 ust. 3 pkt. 3a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 wraz z późniejszymi zmianami) i winno być traktowane jako przyrzeczenie zawarcia umowy o przyłączenie do sieci elektroenergetycznej, o której mowa w art. 61 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz.647 wraz z późniejszymi zmianami).
11. Wnioskodawca zobowiązany jest zgłosić pisemnie w TAURON Dystrybucja S.A. każdy posiadany agregat prądowórczy oraz uzgodnić warunki połączenia agregatu z zasilaną instalacją. Połączenie to winno być wykonane w sposób wykluczający pracę równoległą agregatu z siecią dystrybucyjną oraz możliwość podania napięcia na sieć dystrybucyjną.
12. Wymagania dotyczące rozwiązań technicznych stosowanych na terenie działalności TAURON Dystrybucja S.A. ujęte w formie standaryzacji dostępne są na stronie internetowej www.tauron-dystrybucja.pl

Przygotował: Kasperek Tomasz
Grupa: O06R03

PEŁNOMOCNIK
TAURON Dystrybucja S.A.
Józef Przybyła

Adres do korespondencji:

TAURON Dystrybucja S.A. Oddział Bielsko-Biała / Wydział Przyłączeń
43-300 Bielsko-Biała, ul. Batorego 17a

Załączniki:

Zał. Nr 1 - projekt umowy o przyłączenie

K/o:

1 x OMP

23. warunki przyłączeniowe TAURON DYSTRYBUCJA S.A. z dnia 27.10.2015r.
WP/058454/2015/O06R03

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku Białej
ul. Batorego 17a, 43-300 Bielsko-Biała
tel., +48 33 813 10 00, fax +48 33 813 10 63

Adres do korespondencji:
ul. Filarowa 18, 43-300 Bielsko-Biała
info@tauron-dystrybucja.pl
Bielsko-Biała, dn. 2015-10-27

Nr warunków: WP/058446/2015/O06R03

TD/SOPP/2015-10-28/0000041



**Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
ul. Jana Dekerta 18
30-703 KRAKÓW**

WARUNKI PRZYŁĄCZENIA

Wnioskodawca:

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w
Krakowie**

**ul. Mogilska 25
31-542 KRAKÓW**

Obiekt:

Oświetlenie uliczne - obwodnica Zatora

Adres przyłączanego obiektu:

Wadowicka
32-640 Zator
numery działek: 3

Niniejszym potwierdzamy złożenie wniosku o określenie warunków przyłączenia w dniu: 2015-09-29.
Odpowiadając na wniosek z dnia 2015-09-29, informujemy, że zapewniamy przyłączenie do sieci
TAURON Dystrybucja SA i dostawę energii elektrycznej o mocy przyłączeniowej:

Przyłącze 1: **20,0 kW** dla zasilania podstawowego, w **V** grupie przyłączeniowej,
na poniższych warunkach.

IA. Wymagania techniczne - przyłącze 1 (zasilanie podstawowe)

1. Miejsce przyłączenia: linia kablowa nN, obwód projektowany, zasilana ze stacji transformatorowej SN/nN 30317 Zator Cegielnia.
2. a) Miejsce dostarczania energii elektrycznej: zaciski prądowe wyjściowe aparatu zalicznikowego.
b) Miejsce rozgraniczenia własności urządzeń elektroenergetycznych: zaciski prądowe wyjściowe aparatu zalicznikowego.
3. Przyłączenie obiektu do sieci wymaga:

a) w zakresie przyłącza:

Z wolnego pola nN w stacji trafo nr 30317 wybudować przyłącze kablem YAKXS 4x35mm² (dł~12m) do zestawu złączowo pomiarowego ZK1e-1P zlokalizowanego przy stacji,

b) w zakresie sieci: -----,

c) w zakresie przyłączanych urządzeń, instalacji Wnioskodawcy:

Obok projektowanego zestawu złączowo pomiarowego zabudować zestaw sterujący oświetleniem oraz wybudować projektowany odcinek oświetlenia i zabudować lampy typu LED.

Wszystkie elementy nowego oświetlenia drogowego (oprawy, przewody) będące własnością Gminy, zabudowane na konstrukcjach wsporczych (stupach, wysięgnikach) będących własnością TAURON DYSTRYBUCJA S.A., należy oznakować – oznacznik mocowany za pomocą opaski z tworzywa odpornego na UV. Pole opisowe oznacznika o wymiarach około 40x70 – biały prostokąt bez opisu.

TAURON Dystrybucja S.A.
ul. Jasnogórska 11
31-358 Kraków

NIP: 611 020 28 60, REGON: 230179216
Kapitał zakładowy (wpłacony): 511 925,759,22 zł
Sąd Rejonowy dla Krakowa Śródmieścia
XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem KRS: 000073321

www.tauron-dystrybucja.pl

4. Układ pomiarowo-rozliczeniowy na napięciu 0,4 kV:
 - a) rodzaj układu: bezpośredni,
 - b) miejsce zainstalowania: w zestawie złączowo-pomiarowym zlokalizowanym przy stacji transformatorowej.
5. Zabezpieczenia główne:
 - a) prąd znamionowy: 32 A,
 - b) rodzaj: wyłącznik 3-fazowy oraz zacisk PEN, wyposażony w człon przeciążeniowy, bez członu zwarciovego
 - c) lokalizacja: w zestawie złączowo-pomiarowym zlokalizowanym przy stacji transformatorowej.
6. Dla doboru aparatury, spodziewaną wartość prądu zwarcia w miejscu dostarczania energii elektrycznej przyjąć wg obliczeń, jednak nie mniej niż 6 kA.
7. Wymagany stopień skompensowania mocy biernej, $\tan \varphi \leq 0,4$.
8. Sieć nN pracuje w układzie: TN-C

II. Określa się następujące dopuszczalne czasy trwania przerw:

- a) czas trwania jednorazowej przerwy, tj. całkowitej, jednoczesnej przerwy w zasilaniu wszystkich miejsc dostarczania, nie przekraczający:
 - dla przerwy planowanej – 16 godz.,
 - przerwy nieplanowanej – 24 godz.,
- b) łączny czas trwania przerw w ciągu roku, stanowiący sumę czasów trwania przerw jednorazowych, tj. całkowitych jednoczesnych przerw w zasilaniu wszystkich miejsc dostarczania, nie przekraczający:
 - przerw planowanych – 35 godz.,
 - przerw nieplanowanych – 48 godz.

III. Termin ważności niniejszych warunków 2 lata od dnia ich doręczenia.

W przypadku zawarcia umowy o przyłączenie termin ważności niniejszych warunków przyłączenia wydłuża się na okres ważności umowy o przyłączenie.

IV. Informacje dodatkowe

1. Instalacja elektryczna w przyłączanym obiekcie oraz urządzenia elektroenergetyczne i instalacje od obiektu do miejsca rozgraniczenia własności, winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami oraz wymaganiami określonymi w niniejszych Warunkach przyłączenia.
2. Przyłączane przez Wnioskodawcę urządzenia nie mogą wprowadzać do sieci lub instalacji innych użytkowników systemu zakłóceń o poziomie wyższym niż dopuszczalne, określone w przepisach (np. wahania napięcia lub odkształcenia jego przebiegu).
3. Dopuszczalny poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej: parametry techniczne w miejscu dostarczania energii elektrycznej winny być zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami – Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 04 maja 2007r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz. U. z 2007r. Nr 93, poz. 623, z późn. zm.).
4. TAURON Dystrybucja S.A. zrealizuje zakres inwestycji określony w warunkach przyłączenia do miejsca rozgraniczenia własności urządzeń elektroenergetycznych, po wcześniejszym zawarciu przez Wnioskodawcę umowy o przyłączenie do sieci, co wynika z Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. Prawo energetyczne (tekst jednolity Dz. U. z 2012r. poz. 1059 wraz z późniejszymi zmianami i rozporządzeniami wykonawczymi), zwanej dalej ustawą „Prawo Energetyczne”.
5. Na cały zakres inwestycji określony w warunkach przyłączenia wymagane jest opracowanie i uzgodnienie z TAURON Dystrybucja S.A. w zakresie pkt.3a,3c – **Projekt wykonawczy z dokumentacją prawną**
6. Przed przystąpieniem do projektowania, szczegóły dotyczące niniejszych warunków przyłączenia projektant winien uzgodnić z Wydziałem Przyłączeń.
7. Określony w warunkach przyłączenia sposób zasilania nie zapewnia bezprzerwowej dostawy energii elektrycznej. Urządzenia wymagające zasilania bezprzerwowego należy zaopatrzyć we własne, niezależne źródło energii, podłączone w sposób uniemożliwiający podanie napięcia do sieci przedsiębiorstwa energetycznego.
8. Warunki przyłączenia zostały określone dla standardowych parametrów energii elektrycznej określonych w ustawie Prawo energetyczne.

9. W przypadku kolizji projektowanego obiektu z istniejącymi urządzeniami elektroenergetycznymi, Wnioskodawca winien zwrócić się do Wydziału Eksploatacji z wnioskiem o określenie warunków przebudowy tych urządzeń.
10. TAURON Dystrybucja S.A. oświadcza, że po zawarciu umowy o przyłączenie oraz spełnieniu przez Wnioskodawcę postanowień niniejszych warunków przyłączenia i po wykonaniu niezbędnych urządzeń elektroenergetycznych, których realizacja nastąpi na podstawie zawartej między stronami umowy o przyłączenie – zapewnia dostawę energii elektrycznej na zasadach określonych we właściwych przepisach. Niniejsze oświadczenie jest oświadczeniem, o którym mowa w art. 7 ust. 14 ustawy Prawo Energetyczne i art. 34 ust. 3 pkt. 3a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 wraz z późniejszymi zmianami) i winno być traktowane jako przyrzeczenie zawarcia umowy o przyłączenie do sieci elektroenergetycznej, o której mowa w art. 61 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz.647 wraz z późniejszymi zmianami).
11. Wnioskodawca zobowiązany jest zgłosić pisemnie w TAURON Dystrybucja S.A. każdy posiadany agregat prądowłóczy oraz uzgodnić warunki połączenia agregatu z zasilaną instalacją. Połączenie to winno być wykonane w sposób wykluczający pracę równoległą agregatu z siecią dystrybucyjną oraz możliwość podania napięcia na sieć dystrybucyjną.
12. Wymagania dotyczące rozwiązań technicznych stosowanych na terenie działalności TAURON Dystrybucja S.A. ujęte w formie standaryzacji dostępne są na stronie internetowej www.tauron-dystrybucja.pl

Przygotował: Kasperek Tomasz
Grupa: O06R03

PEŁNOMOCNIK
TAURON Dystrybucja S.A.
Józef Przybyła

Adres do korespondencji:

TAURON Dystrybucja S.A. Oddział Bielsko-Biała / Wydział Przyłączeń
43-300 Bielsko-Biała, ul. Batorego 17a

Załączniki:

Zał. Nr 1 - projekt umowy o przyłączenie

K/o:

1 x OMP

24. Warunki przebudowy TAURON Dystrybucja S.A z dnia 16.01.2017r.

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku Białej
ul. Baturego 17a, 43-300 Bielsko-Biała
Infolinia: +48 32 606 0 616

Adres do korespondencji:
ul. Filarowa 18, 43-300 Bielsko-Biała
infu@tauron-dystrybucja.pl



1007519230

Bielsko-Biała, dn. 16.01.2017 roku

TD/OBB/OME/2017.01.16.1.000.0007
Barcode: 1007526992



MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

dotyczy: usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej z obiektem Inwestora

Odpowiadając na wniosek z dnia 08.12.2016 r. (data wpływu do TAURON Obsługa Klienta Sp. z o.o. Kancelaria Bielsko-Biała 09.12.2016 r.) informujemy, że wyrażamy zgodę na usunięcie kolizji sieci elektroenergetycznej stanowiącej własność TAURON Dystrybucja S.A..

W załączeniu przesyłamy nowe warunki techniczne usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej z dnia 12.01.2017 r., które są ważne przez okres dwóch lat od daty ich określenia. Niniejsze warunki techniczne usunięcia kolizji zastępują warunki techniczne określone pismem z dnia 13.03.2015 r., znak: TD/OBB/OME/2015.03.16/0000006.

Realizacja prac usunięcia kolizji jest uzależniona od podpisania Porozumienia (w załączeniu aktualny projekt porozumienia). Określone warunki techniczne usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej wraz z projektem Porozumienia stanowią załącznik do niniejszego pisma.

Wymagane dokumenty konieczne do zawarcia Porozumienia:

1. Dokumenty identyfikujące Inwestora jako stronę Porozumienia (dla inwestorów komercyjnych: zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej lub wyciąg z rejestru sądowego, umowę spółki - dotyczy spółki cywilnej, decyzję o nadaniu NIP i REGON, numer konta bankowego firmy).
2. Dokument zawierający nr działki/działek oraz nr KW których usunięcie kolizji dotyczy (na których znajdują się dotychczasowe urządzenia i na których będą znajdować się urządzenia po usunięciu kolizji).
3. Mapę sytuacyjno-wysokościową/zasadniczą z projektowaną lokalizacją nowych urządzeń, które powstaną w wyniku usunięcia kolizji.

Uprzejmie informujemy, że w celu zawarcia Porozumienia należy skontaktować się z TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej Wydział Eksploatacji, ul. Filarowa 18, 43-300 Bielsko-Biała. Sprawę prowadzi Pani Teresa Sieroń, tel.: (33) 813 13 01.

TAURON Dystrybucja S.A. może wycofać zgodę lub zmienić warunki przebudowy sieci elektroenergetycznej w przypadku, gdyby podane przez Wnioskodawcę informacje lub udostępnione dokumenty okazały się niezgodne z prawdą albo uległy modyfikacji. Dotyczy to również przypadku w którym zmiana stanu faktycznego lub prawnego, mogłaby mieć wpływ na funkcjonowanie sieci elektroenergetycznej TAURON Dystrybucja S.A..

Z poważaniem

Załączniki:
1 x warunki techniczne usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej;
1 x projekt Porozumienia;
1 x mapy

k.o.
1 x OME/TS

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku Białej
Kierownik Wydziału Eksploatacji
W. Kowalski
Wiesław Kowalski

TAURON Dystrybucja S.A.
ul. Jasnopolska 11
31-358 Kraków

NIP: 611 020 28 60, REGON: 230179216
Kapitał zakładowy wpłacony: 511 925 759,22 zł
Sąd Rejonowy dla Krakowa Śródmieście
XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem KRS: 0000073321

www.tauron-dystrybucja.pl

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku Białej
ul. Batorego 17a, 43-300 Bielsko-Biała
Infolinia: +48 32 606 0 616

Adres do korespondencji:
ul. Filarowa 18, 43-300 Bielsko-Biała
info@tauron-dystrybucja.pl



Bielsko-Biała, dn. 12.01.2017 roku

TD/OBB/OME/2017.01.16.100900 02

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

WARUNKI TECHNICZNE USUNIĘCIA KOLIZJI SIECI ELEKTROENERGETYCZNEJ

W związku z kolizją projektowanej inwestycji: „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” z istniejącą infrastrukturą energetyczną podajemy poniżej warunki usunięcia kolizji istniejących urządzeń elektroenergetycznych, stanowiących składnik majątku TAURON Dystrybucja S. A.:

1. Sieć 110 kV:

- 1.1. Przebudowie z projektowaną obwodnicą w wariancie II w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28 podlega dwutorowa napowietrzna linia elektroenergetyczna 110 kV relacji: Dwory-Zator (przewody robocze AFL-6 185 mm², przewód odgromowy OPGW)/Dwory - Skawina Huta (przewody robocze AFL-6 185 mm², przewód odgromowy typu AFL-7 50 mm²) - skrzyżowanie w przęsłach: 51-52 i 52-53 (sekcja odciągowa 38-55).
- 1.2. Przebudowywana linia 110kV musi spełniać wymogi zawarte w normie PN – EN 50341 m.in.: w zakresie wymaganych odległości przewodów linii 110 kV od terenu, kąta skrzyżowania oraz poziomu obostrzenia.
- 1.3. W przypadku koniecznej przebudowy przedmiotowej linii 110 kV należy zastosować m. in.:
 - a) słupy kratowe (zalecane wąskotrzonowe) dobrane wg normy PN-EN 50341 z uwzględnieniem wymagań określonych w wytycznych standaryzacji linii napowietrznych 110 kV nr 2/1/B/2012;
 - b) przewody robocze typu AFL- 6 240 mm² zawieszone w przęsłach z uwzględnieniem zalecanej temperatury pracy przewodów + 80°C;
 - c) przewody odgromowe typu OPGW dobrane odpowiednio przez projektanta do przewidywanych mocy zwarciowych;
 - d) wymagane dla właściwych poziomów obostrzeń łańcuchy izolatorowe z zabudowaną izolacją kompozytową;
 - e) ochronę przeciwdrganiową;
 - f) na etapie projektowania uprawniony projektant winien podać rodzaje wymaganych uzemień w zależności od charakteru otoczenia, w jakim zostaną posadowione słupy oraz dopuszczalne wartości napięć krokowych i dotykowych odpowiednio dla zastosowanych typów uzemień dla każdego z przebudowywanych słupów.
- 1.4. Należy wykonać pomiary natężenia pola elektromagnetycznego potwierdzające – w zależności od charakteru budowli – spełnienie wymagań Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 roku (Dz.U. nr 192, poz. 1883). Ponadto zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska z późniejszymi zmianami, należy wykonać pomiary natężenia pola elektromagnetycznego w otoczeniu przebudowywanych odcinków linii 110 kV i ich wyniki zgłosić do właściwego Starostwa Powiatowego.
- 1.5. Ponadto informujemy, iż na ww. linii 110 kV zawieszony jest przewód typu: OPGW typu: 48J własności TAURON Dystrybucja S.A.. Podczas prowadzenia prac związanych z przebudową przedmiotowej linii napowietrznej 110 kV należy ze względu na wydłużenie trasy sprawdzić czy zapas przewodu światłowodowego znajdujący się w skrzynce zapasów na słupie nr 55

będzie wystarczający do ponownego montażu tego przewodu OPGW na przebudowywanym odcinku linii 110 kV (stanowiska słupowe nr 51-53).

W przypadku niewystarczającego zapasu należy wymienić cały odcinek przewodu OPGW od słupa nr 51 do istniejącej mufy na słupie nr 55 wykonując mufę i skrzynkę zapasu na słupie nr 51.

Po wykonaniu powyższego należy wykonać pomiary powykonawcze traktu światłowodowego. Wykonawca powiadomi faksem nr 33 813 11 55 TAURON Obsługa Klienta Biuro Infrastruktury Teleinformatycznej Sekcja Terenowa Bielsko-Będzin z 14 dniowym wyprzedzeniem o rozpoczęciu prac związanych z przebudową w celu ustalenia warunków przełączenia. Ewentualne uszkodzenia urządzeń powstałe w czasie robót pokryje Inwestor.

2. Napowietrzna/kablowa sieć 15 kV (obszar działania Region Wadowice):

2.1. Przebudowie z projektowaną obwodnicą w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28 podlega:

- a) linia kablowa SN (15 kV) typu 3 x XRUHAKXS 1x120 mm² relacji: Zator ZK Płoszczyce – Zator ZK Hatrick;
- b) linia kablowa SN (15 kV) typu 3 x XUHAKXS 1x120 mm² relacji: słup nr 45245 - Zator ZK Płoszczyce;
- c) linia kablowa SN (15 kV) typu 3 x XUHAKXS 1x240 mm² relacji: słup nr 45245 – ZK BONGO S-31230;
- d) linia kablowa SN (15 kV) typu 3 x XUHAKXS 1x120 mm² relacji słup 45247- 45248;
- e) linia napowietrzna SN (15 kV) typu AFL 3x70 mm² stanowiska słupowe nr 45245 (słup pozostaje bez zmian – znajduje się poza obszarem kolizji, na słupie zabudowane są rozłącznik radiowy i reklozer oraz wyprowadzone są dwie linie kablowe SN (15 kV) wymienione w pkt 2.1.b i 2.1.c niniejszych warunków), 45246, 45247 (linie napowietrzne SN (15 kV) pozostające w kolizji z projektowaną drogą należy skablować);
- f) linia napowietrzna 15 kV typu AFL 3x35 mm² relacji słup nr 45246 - stacja transformatorowa Zator Mickiewicza (skablowanie – istniejącą stację transformatorową nr 30971 Zator Mickiewicza dostosować do zasilania linią kablową SN (15 kV));
- g) linia napowietrzna 15 kV typu AFL 3x35 mm² relacji: GPZ Zator-Graboszyce, odgałęzienie do stacji transformatorowej nr 30317 Zator Cegielnia, nr 31131 Zator Ceramika oraz nr 30533 Zator Parkowa – kolidujące stanowiska słupowe nr 45254 - 45256;
- h) linia napowietrzna 15 kV typu: AFL 3x35 mm² relacji: GPZ Zator-Graboszyce, odgałęzienie do stacji transformatorowej nr 30533 Zator Parkowa od słupa nr 45260 - 45264;
- i) linia napowietrzna 15 kV typu: AFL 3x35 mm² relacji: GPZ Zator-Graboszyce, odgałęzienie do stacji transformatorowej nr 30317 Zator Cegielnia od słupa nr 45260 – do stacji transformatorowej.
- j) linia napowietrzna 15 kV typu: AFL 3x35 mm² relacji: GPZ Zator-Graboszyce, odgałęzienie do stacji transformatorowej nr 31131 Zator Ceramika od słupa nr 45260 – 45262.

2.2. Kolidujące z projektowaną drogą ww. odcinki napowietrznych linii SN (15 kV) należy przebudować na linie kablowe SN (15 kV) (za wyjątkiem linii napowietrznej SN (15 kV) wymienionej w pkt 2.1j niniejszych warunków, którą po przebudowie słupa nr 45260 należy przewiesić) poza obszar kolizji stosując:

- a) kabel ziemny o izolacji z polietylenu usieciowanego typu XUHAKXS o parametrach równorzędnych w stosunku do istniejących przewodów napowietrznych sieci, a w miejscach narażonych na trwałe oddziaływanie wody kabel ziemny typu: XRUHAKXS o parametrach równorzędnych w stosunku do istniejących przewodów napowietrznych sieci (nie gorszych) lub typy kabli równoważnych;
- b) przebudowę zaprojektować z zastosowaniem słupów kablowych dobranych pod względem wytrzymałości do nowej konfiguracji sieci, wykonać uziemienie ochronne, zabudować odpowiednio: na zejściu kablowym do stacji SN/nN (przy zasilaniu jednostronnym) rozłączniko - uziemnik typu: RUN 24/4, lub na obu końcach linii kablowej SN (15 kV) w ciągu linii napowietrznej SN (15 kV) rozłącznik bez uziemnika typu: RN III 24/4, głowice kablowe, oraz komplet ograniczników przepięć o parametrach dostosowanych do istniejącej sieci;
- c) do połączenia kabli SN (15 kV) zastosować osprzęt kablowy zgodnie z obecnie obowiązującą standaryzacją linii kablowych obowiązującą w TAURON Dystrybucja S. A.;

- d) w miejscach skrzyżowania kabli z projektowaną drogą zaprojektować rury osłonowe np.: A 160 PS;
 - e) istniejące odcinki napowietrznych linii SN (15 kV) w miejscu kolizji z drogami po wykonaniu przebudowy i niezbędnych przełączeniach zdemontować.
- 2.3. Kolidujące odcinki kablowej linii SN (15 kV) w miejscach poprzecznego krzyżowania się z projektowaną drogą osłonić dzielonymi rurami osłonowymi np.: A 160 PS, a w razie konieczności odkopać i przełożyć poza obszar kolizji wykorzystując istniejące kable. W przypadku braku możliwości zastosowania istniejących kabli zastosować kabel ziemny o izolacji z polietylenu usieciowanego typu XUHAKXS o tych samych parametrach, co istniejące kable lub równoważny (w miejscach narażonych na trwałe oddziaływanie wody kabel ziemny typu: XRUHAKXS).

3. Stacja transformatorowa nr 30317 „Zator Cegielnia”:

- 3.1. Poza miejscem kolizji zaprojektować i wybudować na żerdziach strunobetonowych wirowanych typu E lub EPV końcową słupową stację transformatorową 15/0,4 kV o obciążalności dla transformatorów o mocy 400 kVA (na etapie przebudowy transformator 100 kVA przełożyć z istniejącej stacji słupowej nr 30317 „Zator Cegielnia”), zabezpieczeniem zwarciovym topikowym po stronie SN, podestem dla obsługi umożliwiającym bezpieczną wymianę wkładek bezpiecznikowych po stronie SN oraz układem pomiarowym do bilansowania zużycia energii elektrycznej wraz z przygotowaniem miejsca pod zainstalowanie układu do akwizycji i transmisji danych pomiarowych.
- 3.2. Pozostałe wyposażenie stacji zaprojektować zgodnie z obecnie obowiązującymi „Wytycznymi nr 6/2/B/2012 w sprawie standaryzacji stacji transformatorowych słupowych SN/nN w TAURON Dystrybucja S. A.” oraz „Wytycznymi dla przebudowy/rozbudowy/modernizacji/ remontu stacji SN i nN w zakresie bilansujących układów pomiarowych oraz dostosowania ich do wymogów AMI na obszarze działania TAURON Dystrybucja S.A.” dostępnymi na stronie internetowej: www.tauron-dystrybucja.pl.
- 3.3. Zasilanie stacji transformatorowej należy zrealizować linią kablową zgodnie z pkt. 2.1.h oraz pkt. 2.2 przedmiotowych warunków usunięcia kolizji.
- 3.4. Z rozdzielniczy nowo wybudowanej słupowej stacji transformatorowej należy odtworzyć (zgodnie z pkt. 4.1d, 4.1.e przedmiotowych warunków usunięcia kolizji) zasilanie istniejących obwodów nN wyprowadzonych obecnie z podlegającej przebudowie słupowej stacji transformatorowej nr 30317 „Zator Cegielnia” tzn.:
 - a) obw. 1 – Park-Cement
 - b) obw. 2 – Stacja Paliw
 - c) obw. 3 – Rudze
 - d) obw. 4 – RynekDodatkowo w stacji należy odtworzyć dwa pola rezerwowe wyposażone oraz człon oświetlenia ulicznego.
- 3.5. Likwidacja urządzeń elektroenergetycznych będących własnością TAURON Dystrybucja S.A. w stacji transformatorowej SN/nN nr nr 30317 „Zator Cegielnia” będzie możliwa po wybudowaniu nowej stacji transformatorowej SN/nN własności TAURON Dystrybucja S.A. i wykonaniu wszelkich niezbędnych przełączeń w zakresie przebudowywanych linii nN i SN.

4. Napowietrzna/kablowa sieć nN (obszar działania Region Wadowice):

- 4.1. Przebudowie z projektowaną obwodnicą w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28 podlega:
 - a) linia kablowa nN typu YAKY 4x70 mm² (sieć rozdzielcza) i YAKY 4x35 mm² (sieć oświetleniowa) relacji: stacja transformatorowa nr 30971 Zator Mickiewicza – słup nr 1;
 - b) linia napowietrzna nN typu AL 4x50 mm²+2x25 mm²+1x25 mm² zasilana ze stacji transformatorowej nr 30971 Zator Mickiewicza obwód nr 1 (Zator) od słupa nr 2 do słupa nr 5, oraz od słupa nr 15 do słupa nr 17 z przewodami typu AL 4x25 mm².
 - c) linia napowietrzna nN zasilana ze stacji transformatorowej nr 31135 Zator Kierków obwód nr 2 (Sikorskiego) typu AL 4x25 mm² +1x25 mm² od słupa nr 45 do słupa nr 49.

- d) dwutorowa linia napowietrzna nN zasilana ze stacji transformatorowej nr 30317 Zator Cegielnia:
 - obwód nr 2 (Stacja Paliw), typu AsXSn 4x70 mm² relacji: stacja transformatorowa – słup nr 5;
 - obwód nr 3 (Rudze), typu AsXSn 4x35 mm²+25 mm² relacji: stacja transformatorowa - słup nr 1 oraz typu AL 4x25 mm²+25 mm² relacji: słup nr 1 – do końca obwodu;
 - przyłącz napowietrzny typu YADYn 4x10 mm² z linką nośną od słupa nr 1 do budynku nr 64;
 - przyłącz kablowy typu YAKY 4x35 mm² od słupa nr 1 do budynku nr 59;
 - odgałęzienie typu AsXSn 4x35 mm² od słupa nr 3 do słupa nr 4.
- e) dwutorowa linia napowietrzna nN zasilana ze stacji transformatorowej nr 30317 Zator Cegielnia:
 - obwód nr 1 (Park-Cemen), typu AsXSn 4x70 mm² relacji: stacja transformatorowa – słup „A”;
 - obwód nr 4 (Rynek), typu AsXSn 4x70+25mm² relacji: stacja transformatorowa - słup „A”;
 - obwód oświetlenia ulicznego Rynek typu AsXSn 1x25mm² relacji: stacja transformatorowa – słup „A”;
 - odgałęzienie typu AsXSn 4x35mm² od słupa „A” w kierunku budynku nr 62;
 - przyłącze napowietrzne AsXSn 4x16mm² od słupa „A” do budynku b/n;
- 4.2. Układy pracy sieci nN podlegające przebudowie:
 - a) stacja transformatorowa nr 30971 Zator Mickiewicza TT;
 - b) stacja transformatorowa nr 31135 Zator Kierków TN-C;
 - c) stacja transformatorowa nr 30317 Zator Cegielnia TN-C.
- 4.3. Kolidujące z projektowaną drogą odcinki ww. linii napowietrznych i kablowych nN przebudować poza obszar kolizji na linie kablowe ziemne (z wyjątkiem pkt. 4.1e które należy odtworzyć stosując przewody tego samego typu) stosując kable typu YAKXs o parametrach równorzędnych w stosunku do istniejących przewodów sieci napowietrznych i linii kablowych (nie gorszych).
- 4.4. Odtworzyć wszystkie istniejące przyłącza elektroenergetyczne nN z zachowaniem pierwotnego układu połączeń wyprowadzone z przebudowywanych odcinków linii nN.
W sytuacji, gdy przewody przyłączy będą zbyt krótkie lub w złym stanie technicznym, wówczas należy wymienić je na nowe z zastosowaniem przewodów/kabli o równorzędnych parametrach technicznych co istniejące.
- 4.5. Dla przebudowanej sieci należy zastosować ochronę przeciwprzepięciową zgodnie ze standardami obowiązującymi w TAURON Dystrybucja S.A..
- 4.6. Przebudowę kolidujących sieci nN z projektowaną obwodnicą wykonać zgodnie z obowiązującymi w powyższym zakresie standardami obowiązującymi w TAURON Dystrybucja S.A..

5. Napowietrzne/kablowe sieci „obce” (obszar działania Region Wadowice):

Ponadto informujemy, iż projektowana budowa drogi wg wariantu nr II koliduje z kablem oświetlenia ulicznego pozostającym na majątku Gminy Zator.
Warunki przebudowy w zakresie urządzeń elektroenergetycznych niebędących na majątku TAURON Dystrybucja S.A. winien określić ich właściciel.

II Informacje dodatkowe:

1. Niniejsze warunki techniczne usunięcia kolizji zastępują warunki techniczne określone pismem z dnia 13.03.2015 r., znak: TD/OBB/OME/2015.03.16/0000006.
2. Wszystkie projektowane urządzenia elektroenergetyczne zarówno WN, SN jak i nN zlokalizować o ile jest taka możliwość w obszarze objętym tzw.: „specustawą drogową”.
3. Przed przystąpieniem do prac w odległości mniejszej niż:
 - a) 3 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych nN,
 - b) 10 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych SN,
 - c) 15 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych WN,
 należy uzgodnić bezpieczne metody pracy ze Spółką eksploatującą sieć. Odległości powyższe dotyczą również użycia dźwigni, licząc odległość od najdalej wysuniętej części maszyny do skrajnego przewodu.
Prace ziemne należy prowadzić w ten sposób, aby nie naruszać ustojów słupów linii jw.,
Inaczej będą musiały być odbudowane kosztem i staraniem winnego ich uszkodzenia.

4. Usunięcie kolizji należy zrealizować w sposób umożliwiający realizację planowanych zmian w zagospodarowaniu terenu z zachowaniem dotychczasowych funkcji, relacji i parametrów elementów sieci dystrybucyjnej umożliwiających jej właścicielowi prowadzenie działalności statutowej w sposób nie gorszy niż przed usunięciem kolizji.
5. Na cały zakres prac należy opracować kompletną dokumentację techniczną i prawną składającą się z tomu budowlanego, wykonawczego, którą należy przedstawić do uzgodnienia w Wydziale Eksploatacji TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej oraz uzyskać wymagane prawem uzgodnienia i decyzje administracyjne.
6. Przy opracowaniu dokumentacji technicznej należy korzystać z rozwiązań typowych i powtarzalnych oraz zachować wymagania zawarte w aktualnie obowiązujących przepisach i standardach TAURON Dystrybucja S.A. (standardy dostępne są na stronie: www.tauron-dystrybucja.pl).
Szczegóły rozwiązań technicznych na etapie projektowania uzgodnić z Regionem WN Bielsko-Biała (w zakresie sieci 110 kV), Regionem Wadowice (w zakresie sieci SN i nN) oraz TAURON Obsługa Klienta Biuro Infrastruktury Teleinformatycznej Sekcja Terenowa Bielsko – Będzin, ul. Batorego 17 a, Bielsko-Biała (w zakresie sieci teletechnicznej).
7. Projekt należy sporządzić i przekazać w wersji elektronicznej i papierowej.
8. Do projektu należy dołączyć harmonogram prac uwzględniający minimalizację czasu wyłączenia.
Dla podmiotów zaliczanych do grup przyłączeniowych IV i V dopuszczalny czas trwania jednorazowej przerwy w dostarczaniu energii elektrycznej nie może przekroczyć w przypadku przerw planowych 16 godzin, natomiast przerw w ciągu roku stanowiący sumę czasów trwania przerw jednorazowych długich i bardzo długich nie może przekroczyć w przypadku przerw planowych 35 godzin.
Dla podmiotów zaliczanych do grupy przyłączeniowej III dopuszczalny czas trwania jednorazowej przerwy planowanej i nieplanowanej w dostarczaniu energii elektrycznej oraz łączny czas trwania w ciągu roku kalendarzowego wyłączeń planowanych i nieplanowanych określa umowa o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji albo umowa kompleksowa.
9. Należy uzyskać zgodę na wymagane odpłatne wyłączenia odpowiednich urządzeń energetycznych oraz ustalić nadzór służb energetycznych. Na czas wykonywania przebudowy należy zapewnić ciągłość zasilania istniejących obwodów, zasilanie tymczasowe lub agregaty prądotwórcze.
10. Wszelkie prace na istniejących urządzeniach energetycznych będących własnością TAURON Dystrybucja S.A. wykonywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności pod nadzorem służb energetycznych TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej: Region Wysokich Napięć (w zakresie sieci 110 kV), Region SN i nN Wadowice (w zakresie sieci SN i nN) oraz TAURON Obsługa Klienta Biuro Infrastruktury Teleinformatycznej Sekcja Terenowa Bielsko – Będzin, ul. Batorego 17 a, Bielsko-Biała (w zakresie sieci teletechnicznej), oraz zgłosić celem dokonania odbioru robót zanikowych, a po zakończeniu realizacji całego zakresu prac zgłosić je do końcowego odbioru technicznego.
11. Zapewnić całodobowy dostęp do urządzeń wykonanych w ramach usunięcia kolizji dla służb energetycznych.
12. Prace przy urządzeniach energetycznych powinny być wykonywane przez firmę działającą w branży elektrycznej, przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Zaleca się, aby prace były wykonane w technologii prac pod napięciem przez osoby posiadające upoważnienia do wykonywania tego typu prac na sieci TAURON Dystrybucja S.A..
13. W przypadku występowania kabli elektroenergetycznych zabrania się prowadzenia robót ziemnych sprzętem mechanicznym w odległości mniejszej niż 2 m od kabla zlokalizowanego przekopem kontrolnym. Kable można odkopać tylko do strefy ochronnej tj. folii lub cegły – zabrania się odkrywania czynnych kabli energetycznych.
14. Po zakończeniu usunięcia kolizji sieci należy uaktualnić mapy geodezyjne z naniesieniem tychże do Państwowych Zasobów Geodezyjnych.
15. Do odbioru prac przedłożyć powykonawczą dokumentację. Dokumentacja geodezyjna powinna być wykonana zgodnie z wymaganiami TD S. A. w wersji papierowej i elektronicznej.

Strona 6 z 6

16. Niniejsze warunki usunięcia kolizji stanowią załącznik do Porozumienia nr 21/OME/2017, w której określono zasady finansowania wraz z podziałem obowiązków i odpowiedzialności pomiędzy stronami.
17. Warunkiem rozpoczęcia robót jest podpisanie Porozumienia nr 21/OME/2017 i uzgodniony projekt ze stroną TD S. A..
18. Ważność niniejszych warunków ustala się na okres dwóch lat od daty ich wydania.
19. Osoba do kontaktu z ramienia TAURON Obsługa Klienta Sp. z o.o. Biuro Infrastruktury Teleinformatycznej Sekcja Terenowa Bielsko - Będzin Pan Leszek Wiencek telefon (33) 813 11 63.
20. Osoba do kontaktu z ramienia TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej Pani Teresa Sieroń telefon (33) 813 13 01.

Z poważaniem

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku-Białej
Kierownik Wydziału Eksploatacji

Wiesław Kowalski

Kopia:
1x OME/TS

TAURON Dystrybucja S.A.
ul. Jasnogórska 11
31-358 Kraków

NIP: 611 020 28 60, REGON: 230179216
Kapitał zakładowy (wpłacony): 511.925.759,22 zł
Sąd Rejonowy dla Krakowa Śródmieście
XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem KRS: 0000073321

www.tauron-dystrybucja.pl

25. Uzgodnienie koncepcji przebudowy urządzeń elektronicznych TAURON Dystrybucja S.A z dnia 06.03.2017r.

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku Białej
ul. Batorego 17a, 43-300 Bielsko-Biała
Infolinia: +48 32 606 0 616

Adres do korespondencji:
ul. Filarowa 18, 43-300 Bielsko-Biała
info@tauron-dystrybucja.pl



1007519230

Bielsko-Biała, dn. 16.01.2017 roku

TD/OBB/OME/2017.01..16.1.000 0007
Barcode: 1007526992



MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

dotyczy: usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej z obiektem Inwestora

Odpowiadając na wniosek z dnia 08.12.2016 r. (data wpływu do TAURON Obsługa Klienta Sp. z o.o. Kancelaria Bielsko-Biała 09.12.2016 r.) informujemy, że wyrażamy zgodę na usunięcie kolizji sieci elektroenergetycznej stanowiącej własność TAURON Dystrybucja S.A..

W załączeniu przesyłamy nowe warunki techniczne usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej z dnia 12.01.2017 r., które są ważne przez okres dwóch lat od daty ich określenia. Niniejsze warunki techniczne usunięcia kolizji zastępują warunki techniczne określone pismem z dnia 13.03.2015 r., znak: TD/OBB/OME/2015.03.16/0000006.

Realizacja prac usunięcia kolizji jest uzależniona od podpisania Porozumienia (w załączeniu aktualny projekt porozumienia). Określone warunki techniczne usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej wraz z projektem Porozumienia stanowią załącznik do niniejszego pisma.

Wymagane dokumenty konieczne do zawarcia Porozumienia:

1. Dokumenty identyfikujące Inwestora jako stronę Porozumienia (dla inwestorów komercyjnych: zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej lub wyciąg z rejestru sądowego, umowę spółki - dotyczy spółki cywilnej, decyzję o nadaniu NIP i REGON, numer konta bankowego firmy).
2. Dokument zawierający nr działki/działek oraz nr KW których usunięcie kolizji dotyczy (na których znajdują się dotychczasowe urządzenia i na których będą znajdować się urządzenia po usunięciu kolizji).
3. Mapę sytuacyjno-wysokościową/zasadniczą z projektowaną lokalizacją nowych urządzeń, które powstaną w wyniku usunięcia kolizji.

Upewniamy informujemy, że w celu zawarcia Porozumienia należy skontaktować się z TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej Wydział Eksploatacji, ul. Filarowa 18, 43-300 Bielsko-Biała. Sprawę prowadzi Pani Teresa Sieroń, tel.: (33) 813 13 01.

TAURON Dystrybucja S.A. może wycofać zgodę lub zmienić warunki przebudowy sieci elektroenergetycznej w przypadku, gdyby podane przez Wnioskodawcę informacje lub udostępnione dokumenty okazały się niezgodne z prawdą albo uległy modyfikacji. Dotyczy to również przypadku w którym zmiana stanu faktycznego lub prawnego, mogłaby mieć wpływ na funkcjonowanie sieci elektroenergetycznej TAURON Dystrybucja S.A..

Z poważaniem

Załączniki:
1 x warunki techniczne usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej;
1 x projekt Porozumienia;
1 x mapy

k.o.
1 x OME/TS

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Bielsku Białej
Kierownik Wydziału Eksploatacji

Wiesław Kowalski

TAURON Dystrybucja S.A.
ul. Jasnopolska 11
31-358 Kraków

NIP: 611 020 28 60, REGON: 230179216
Kapitał zakładowy wpłacony: 511 925 759,22 zł
Sąd Rejonowy dla Krakowa Śródmieścia
XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem KRS: 0000073321

www.tauron-dystrybucja.pl

26. Uzgodnienie koncepcji oświetlenia drogowego przez Miasto Zator znak: DZ7021.99.2016 z dnia 10.11.2016r.

**URZĄD MIEJSKI w ZATORZE**

32 – 640 ZATOR, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1
tel. (0-33) 84 12 215, fax (0-33) 84 10 206

DZ7021.99.2016

Zator, dnia 10.11.2016 r.

MP – MOSTY Sp. z o.o.
Oddział Kraków
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Dotyczy: uzgodnienia koncepcji dla zadania pn. „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”

W odpowiedzi na Państwa pisma znak L.dz. MP-MOSTY/073/P/MK/2/16-1/2341 z dnia 21.10.2016 r. (data wpływu 24.10.2016 r.), oraz wyjaśnieniami przesłanymi pocztą elektroniczną uzgadniamy przedstawioną koncepcję dla zadania pn. „Budowa obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” w zakresie oświetlenia drogowego bez uwag.

Niniejsze uzgodnienie dotyczy **koncepcji** „Budowy obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”.

Burmistrz Zatora
mgr *Markus Makuch*

Otrzymują:

1. Adresat
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie
3. A/a

27. Warunki przebudowy sieci telekomunikacyjnej Orange Polska z dnia 23.03.2016r.



Orange Polska
Hurt
Dostarczanie i Serwis Usług
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze Kraków
ul. Dauna 66, 30-629 Kraków
tel.: 12 265 10 05 fax.: 12 623 11 33
www.hurt-orange.pl

MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Kraków, 23 marca 2016 r.

Numer pisma: TODDKKU-17914/16/JB

temat: techniczne warunki na przebudowę sieci telekomunikacyjnej w związku z planowaną budową obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo MP-MOSTY/073/P/AK/1/16-1/412 dotyczące projektowanej budowy obwodnicy w miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28 informujemy, że projektowana inwestycja koliduje z istniejącą doziemną i napowietrzną siecią teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. W związku z tym należy, na koszt naruszającego stan istniejący, opracować projekt i wykonać przebudowę istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną inwestycją, zwracając szczególną uwagę na normatywne odległości w zakresie zbliżeń i skrzyżowań elementów uzbrojenia terenu.

Usunięcie kolizji jest uwarunkowane spełnieniem poniższych wytycznych:

- Wykonać przełożenie, poza obręb ronda (skrzyżowanie z DK28), doziemnych kabli telekomunikacyjnych oraz słupa z kablami napowietrznymi, zabezpieczyć kable doziemne na skrzyżowaniu drogi dojazdowej DD-05 oraz za skrzyżowaniem z ul. Jana Pawła II w km 0+854+65, zabezpieczyć kable na skrzyżowaniu z ul. Hallera oraz wykonać przełożenie słupa z kablami napowietrznymi (w zależności od wyboru wariantu budowy obwodnicy z dojazdami i wystąpienia kolizji w tym miejscu). Na załączonym planie sytuacyjnym do plama TODDKKU-2947/15/uB z dnia 10.03.2015r. Istniejące kable zaznaczono kolorem pomarańczowym. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz.U. z 2005r, nr 219, poz. 1864);
2. Przełożenie doziemnych oraz napowietrznych urządzeń telekomunikacyjnych zaprojektować zgodnie z normą ZN-96/TPSA-027 i powiązanymi z nią Normami lub ich zaktualizowanymi odpowiednikami możliwie bez przerw w łączności – kable miedziane zrównoleglic na obszarze występowania kolizji, zaś w przypadku kabli światłowodowych – maksymalnie zminimalizować przerwy w łączności; Przedmiotową Zakładową Normę można pobrać ze strony www.zn-96-tpsa-027;

3. W miejscach skrzyżowań z jezdnią doziemne kable telekomunikacyjne należy zabezpieczyć rurą ochronną grubościenną przez całą szerokość jezdni;
4. Przebudowywaną sieć należy projektować na terenie, który jest własnością inwestora. W przypadku, gdy nie będzie takiej możliwości i sieć zostanie zaprojektowana na gruntach osób trzecich, Inwestor zobowiązany jest zapewnić zgodę właściciela działki na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej oraz dostęp do infrastruktury w celu jej konserwacji i utrzymania na rzecz ORANGE POLSKA S.A.. Zobowiązany jest również do pokrycia kosztów tych zgód oraz zapewnienia dostępu do przebudowanych urządzeń. W przeciwnym razie wszelkie roszczenia osób fizycznych i prawnych z tytułu posadowienia sieci na gruntach osób trzecich będą obciążały Inwestora;
5. Ponadto informujemy, że na obszarze objętym przedmiotowym zadaniem inwestycyjnym istnieje prawdopodobieństwo występowania niezainwentaryzowanych urządzeń teletechnicznych. Jeżeli w trakcie wizji lokalnej, dokonywanej przez projektanta, zostaną stwierdzone różnice pomiędzy danymi otrzymanymi z ORANGE POLSKA S.A. a stanem w terenie, należy je niezwłocznie zgłosić do ORANGE POLSKA S.A., uzgodnić z właścicielem urządzeń teletechnicznych (sieci) oraz ująć w projekcie przebudowy;
6. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy uwzględnić regulację poziomu istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej doziemnej z zachowaniem normatywnego przykrycia, w stosunku do projektowanej niwelety oraz należy uwzględnić regulację poziomu istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej napowietrznej, z zachowaniem normatywnej wysokości w stosunku do projektowanej niwelety;
7. Realizacja powyższych prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej przez BNK dokumentacji projektowej, oraz na podstawie zatwierdzonego przez ORANGE POLSKA S.A. projektu wykonawczego i kopii projektu budowlanego w części telekomunikacyjnej, zawierającego potwierdzenie zgodności z oryginałem. Projekt wykonawczy (w 2 egzemplarzach + płyta CD) i budowlany (w 1 egzemplarzu + płyta CD) proszę składać do zatwierdzenia w Dziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Krakowie, ul. Dauna 66;
8. Dokumentacja projektowa, będzie mogła być zaakceptowana pozytywnie tylko po przekazaniu wraz z przedmiotową dokumentacją pisemnego Oświadczenia Inwestora określającego warunki realizacji zadania przebudowy istniejącej infrastruktury ORANGE POLSKA S.A. - rozwiązanie kolizji; którego wzór stanowi załącznik do niniejszych Warunków Technicznych;
9. Opracowany projekt powinien zawierać szczegółowe dane, dotyczące zakresu sieci telekomunikacyjnej planowanej do wybudowania w pasie drogowym: nr projektu lub jego tytuł, obmiar sieci oraz wyszczególnienie ilości i rodzaju urządzeń kubaturowych znajdujących się w pasie drogowym, przekazywane do właścicieli i zarządców dróg w celu otrzymania Decyzji na zajęcie pasa drogowego;
10. Dokumentacja projektowa powinna zostać sporządzona i sprawdzona przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia do projektowania infrastruktury telekomunikacyjnej, zgodnie z wymaganiami przepisów Prawa Budowlanego, a także zawierać oświadczenie, o którym mowa art. 20, pkt 4 ustawy Prawo Budowlane.;
11. Dane techniczne potrzebne do opracowania projektu przebudowy kanalizacji, kabli miedzianych, linii światłowodowych oraz kabli należących do innych operatorów zostaną udzielone w Dziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Krakowie przy ul. Dauna 66 (sprawę prowadzi Jacek Bakota tel. 126230242, kable światłowodowe Mariusz Krzysztofek tel. 126234110). Przekazane dane nie zwalniają projektanta od dokonania wizji lokalnej w terenie;
12. Na etapie opracowywania projektu wykonawczego w przypadku stwierdzenia, w trakcie wizji lokalnej, występowania w kanalizacji telekomunikacyjnej kabli należących do innych operatorów należy wystąpić do poszczególnych firm o wydanie technicznych warunków przebudowy kabli będących ich własnością. W przypadku uzyskania informacji o rezerwacjach miejsca w kanalizacji ORANGE POLSKA S.A. pod budowę planowanej sieci należy wystąpić do wskazanych operatorów alternatywnych w celu potwierdzenia realizacji ich inwestycji i dokonania odpowiednich ustaleń (Warunki Techniczne na przebudowę). Uzyskane

dokumenty formalne należy dołączyć do projektu, a narzucone rozwiązania techniczne uwzględnić w opracowanej dokumentacji;

13. W związku z tym, że zajętość kanalizacji teletechnicznej może ulec zmianie w okresie od dnia wydania niniejszych warunków do czasu rozpoczęcia przebudowy infrastruktury ORANGE POLSKA S.A., Inwestor jest zobowiązany do przebudowy wszystkich kabli znajdujących się w kanalizacji teletechnicznej objętej niniejszymi warunkami technicznymi wg stanu z dnia przekazania Inwestorowi placu budowy;
14. Wszystkie prace związane z infrastrukturą telekomunikacyjną należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi oraz zatwierdzonym i uzgodnionym z ORANGE POLSKA S.A. projektem, pod ścisłym nadzorem przedstawicieli służb technicznych ORANGE POLSKA S.A.;
15. Koszty projektu, przełożenia, zabezpieczenia doziemnych urządzeń teletechnicznych wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzeń liniowych przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych pokrywa Inwestor;
16. W przypadku uszkodzenia infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, ORANGE POLSKA S.A., obciąża sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez ORANGE POLSKA S.A. umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.
Łączna wysokość roszczeń ORANGE POLSKA S.A. w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;
17. Roboty budowlano – montażowe należy zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada udokumentowane doświadczenie w budownictwie telekomunikacyjnym.

Jednocześnie do wykonania prac budowlanych branży telekomunikacyjnej rekomendujemy firmę:

- Firma Partnerska "ELTEL" Networks S.A. (62-030 Luboń; Magazynowa 6 tel. 512 385 221), która kompleksowo konserwuje infrastrukturę telekomunikacyjną stanowiącą własność OPL, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
- Firma Partnerska Orange Polska Teltech Sp. z o.o. (ul. Bartłomieja 2 02 – 663 Warszawa, tel. 22 549 01 11), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz Orange Polska S.A, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
- Firma Partnerska "ENEVA" Sp. z o.o. (00-844 Warszawa, ul. Grzybowska 80/82), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz Orange Polska S.A, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.

ORANGE POLSKA S.A. zastrzega sobie prawo do odmowy wydania zgody na prowadzenie prac związanych z budową lub przebudową sieci, gdy jako wykonawca wskazany będzie podmiot, który w okresie ostatnich 24 miesięcy wyrządził dla ORANGE POLSKA S.A. szkodę poprzez niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy dotyczącej sieci ORANGE POLSKA S.A. lub z którym w tym okresie ORANGE POLSKA S.A. rozwiązała taką umowę lub odstąpiła od niej z winy tego wykonawcy;

18. Dla prac polegających na przebudowie obiektów budowlanych linii telekomunikacyjnych przewodowych i radiowych - dalekosiężnych (międzynarodowych, międzymiastowych i wewnątrzstrefowych) oraz linii pomiędzy centralami wymagane jest powołanie Inspektora Nadzoru Inwestorskiego zgodnie z § 2.1 pkt 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz.U. z 2001r., nr 138, poz.1554) oraz prowadzenie procesu budowy zgodnie z § 18 ust.1 pkt.1-5 ustawy Prawo Budowlane;
19. Inwestor zobowiązany jest przed rozpoczęciem prac, których dotyczą niniejsze Warunki Techniczne pisemnie wystąpić z 14 dniowym (DR) wyprzedzeniem o formalne przekazanie placu budowy (spisanie protokołu przekazania placu budowy). ORANGE POLSKA S.A. wskaże upoważnionego przedstawiciela w

celu sprawowania odpłatnego nadzoru nad prowadzonymi robotami i ochroną infrastruktury teletechnicznej oraz dokonania odpłatnego odbioru końcowego. Warunkiem podpisania protokołu odbioru robót przez przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. jest między innymi przekazanie do ORANGE POLSKA S.A. jednego egzemplarza aktualnej dokumentacji powykonawczej. Inwestor zobowiązany jest zgłosić do ORANGE POLSKA S.A. prace min. na 14 dni robocze przed przystąpieniem do robót. Szczegóły dotyczące prowadzenia nadzorów i odbiorów końcowych oraz cennik tych usług można znaleźć na www.orange.pl/wniosek nadzor. Wykonywanie prac na sieci ORANGE POLSKA S.A. bez zgłoszenia jest naruszeniem własności ORANGE POLSKA S.A. i będzie zgłaszane organom ścigania!

20. Zawiadomienie o terminie rozpoczęcia prac należy kierować na adres:

Orange Polska S.A.
Obsługa Techniczna Klienta w Krakowie
ul. Rakowicka 51
31-510 Kraków
e-mail: DISU.REWUUIitKrk@orange.com

W przypadku rozpoczęcia prac na sieci optotelekomunikacyjnej o terminie rozpoczęcia prac należy powiadomić z 30 dniowym wyprzedzeniem, wniosek kierować na adres:

Orange Polska S.A.
Ewidencja i Standardy Infrastruktury
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Krakowie
ul. Dauna 66
30-629 Kraków
Tel. 12 623 41 10
email: PSIPU.DZSwarunkitechniczneKRAKOW@orange.com

Zgłoszenie powinno zawierać m.in.:

- informacje o wykonawcy robót
- certyfikat jakości: z serii ISO 9000 lub inny równoważny dokument wydany przez podmiot uprawniony do kontroli jakości w zakresie robót budowlanych;
- uprawnienia kierownika budowy oraz aktualny wpis do Izby Inżynierów,
- harmonogram robót,
- jeden komplet dokumentacji projektowej (wraz z kopią zatwierdzenia projektu przez ORANGE POLSKA S.A. oraz kopią pozwolenia na budowę),
- inne dokumenty określone na etapie projektowania.

W odpowiedzi na złożony wniosek/zamiar rozpoczęcia robót/ przedstawiciel Inwestora (wykonawcy) otrzymuje od komórki Orange Polska, do której kierowany był wniosek numer zgłoszenia, pod którym wniosek został zarejestrowany.

Opłaty za świadczony nadzór, nalicza się od chwili przybycia na plac budowy przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. zgodnie z przekazanym zawiadomieniem Inwestora do chwili zakończenia robót wymagających nadzoru. Opłaty naliczane są za cały okres pobytu przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Potwierdzeniem sprawowania nadzoru jest Protokół Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego. Przedmiotowy dokument podpisują przedstawiciele ORANGE POLSKA S.A. i Inwestora. W przypadku odmowy podpisania przez przedstawiciela Inwestora Protokół Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego ORANGE POLSKA S.A. zastrzega sobie prawo jednostronnego podpisania dokumentu. Przedstawiciel ORANGE POLSKA S.A. wskazuje w Protokole Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego przyczynę odmowy podpisania dokumentu przez przedstawiciela Inwestora. Protokół Odbioru Końcowego/Nadzoru Właścicielskiego jest podstawą naliczenia opłat za sprawowanie odpłatnego nadzoru;

21. Dla robót realizowanych na infrastrukturze telekomunikacyjnej będącej w użytkowaniu ORANGE POLSKA S.A. należy spełnić wymóg znakowania miejsca prowadzenia prac tablicą informacyjną.
- a. tablica informacyjna przekazywana jest przez przedstawiciela OPL:
 - przedstawicielowi inwestora (wykonawcy) na etapie przekazania placu budowy lub
 - przedstawicielowi inwestora (wykonawcy) na etapie rozpoczęcia świadczenia nadzoru nad realizowanymi robotami, dla przypadku gdy realizowane prace nie wymagają przekazania placu budowy;
 - b. przedstawiciel inwestora zgłasza zamiar prowadzenia prac wysyłając wniosek na wskazany w punkcie 20 wydanych Warunków Technicznych adres właściwej komórki Wydziału Utrzymania Usług i Infrastruktury (WUUIi) uzupełniając przekazywany zakres informacji o dane dotyczące:
 - miejsca prowadzenia prac,
 - terminu rozpoczęcia i zakończenia prac,
 - nazwiska i numeru telefonu do kierownika robót,
 - c. w odpowiedzi na złożony wniosek/zamiar rozpoczęcia robót/ przedstawiciel Inwestora (wykonawcy) otrzymuje od komórki OPL, do której kierowany był wniosek Wydziału Utrzymania Usług i Infrastruktury numer zgłoszenia, pod którym wniosek został zarejestrowany,
 - d. wykonawca robót uzupełnia tablicę informacyjną (zgodnie z określonym standardem tj.: dane uzupełniane dużymi literami, w sposób trwały, pisakiem koloru czarnego, ścieralnym) wprowadzając następujące dane
 - nazwę firmy - wykonawcę, lub podwykonawcę prac,
 - imię i nazwisko kierownika robót,
 - numer telefonu komórkowego do kierownika robót,
 - numer zgłoszenia, pod którym wniosek został zarejestrowany,
 - e. wykonawca uzupełnia zapisy na tablicy informacyjnej i umieszcza ją w widocznym miejscu np.: na zastawach ochronnych lub za przednią szybą od strony kierowcy w samochodzie wykonawcy znajdującym się na miejscu/w pobliżu wykonywanych prac,
 - f. po zakończeniu prac oraz usunięciu wprowadzonych zapisów, tablica informacyjna podlega zwrotowi do OPL. Sposób zwrotu tablicy informacyjnej należy uzgodnić z przedstawicielem OPL w momencie przekazania tablicy.
22. Zakończone prace związane z przebudową infrastruktury ORANGE POLSKA S.A. należy zgłosić do odbioru komórkom wskazanym w punkcie 20 co najmniej 3 dni przed planowanym odbiorem.
23. Inwestor zobowiązany jest przekazać komplet dokumentacji powykonawczej do WEIZDoI/DEIZDoI – na 5 dni roboczych przed planowanym odbiorem prac, przekazując ją na adres wskazany w punkcie 20. Do dokumentacji powykonawczej obligatoryjnie musi być załączona informacja dotycząca statusu i terminu ważności Decyzji na zajęciu pasa drogowego w postaci kopii dokumentów przez przebudowaną infrastrukturę telekomunikacyjną (dotyczy Decyzji na czasowe zajęcie pasa drogowego na czas robót i/lub Decyzji na umieszczenie urządzeń infrastruktury w pasie drogowym) wraz z poniższymi danymi:
- 1) Informacja o urządzeniu i jego lokalizacji
 - a. Miejscowość
 - b. Ulica/nazwa drogi
 - c. Rodzaj urządzenia
 - 2) Powierzchnia rzutu poziomego urządzenia
 - 3) Ogólny plan orientacyjny w skali 1:10000 lub 1:25000 (w przypadku braku WRiZZ zwróci się do WEIZDoI o uzupełnienie)
 - 4) Szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500 (w przypadku braku WRiZZ zwróci się do WEIZDoI o uzupełnienie)
 - 5) Inne w zależności od Zarządcy drogi np.: wypis z KRS

24. Inwestor po wykonaniu prac zwróci do ORANGE POLSKA S.A. kable telekomunikacyjne miedziane (złom) o znacznej wartości będące jej własnością, które zostały wyłączone z eksploatacji podczas przedmiotowej przebudowy.
25. Niniejsze warunki techniczne ważne są przez okres 12 miesięcy od dnia ich wydania.

UWAGA:

Wykonawca przystępując do prac na infrastrukturze ORANGE POLSKA S.A., zobowiązany jest do przestrzegania i stosowania standardów w zakresie bezpieczeństwa i kontroli dostępu w zakresie:

- uzgodnienia terminu rozpoczęcia prac,
- prowadzenia prac zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wyłącznie pod nadzorem właścicielskim ze strony OPL,
- oznaczania miejsca prowadzenia prac tablicą informacyjną.

Nie przestrzeganie powyższego może narazić wykonawcę na sankcję finansową o których mowa w punkcie 16.

Szczegółowy sposób postępowania dla powyższych wymagań został zapisany:

- w p. 18, 19, 20, 21 niniejszych Warunków Technicznych
- oraz
- na stronie www.orange.pl/wniosek nadzor.

Opracował: Jacek Bakota, tel. 12 623 0242

Z poważaniem

do 2.

Andrzej Czapka

Kierownik

Działu Ewidencji i Zarządzania Danymi

o Infrastrukturze Kraków

Załączniki:

1 x oświadczenie inwestora

Otrzymuje:

1 x adresat,

1 x a/a

28. Uzgodnienie koncepcji programowej przez Orange Polska z dnia 14.11.2016r.



Orange Polska
Hurt
Dostarczanie i Serwis Usług
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze Kraków
ul. Dauna 66 , 30-629 Kraków
tel.: 126230243 fax.: 12 623 11 33
www.hurt-orange.pl

MP Mosty sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Kraków, 14 listopada 2016 r.

Numer pisma: TODDKU-71515/16/JB

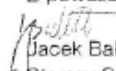
Temat: opinia koncepcji programowej przebudowy i budowy sieci i urządzeń telekomunikacyjnych własności Orange Polska S.A. w ramach zadania pn. "Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28"

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo MP-MOSTY/D73/P/AK/2/16-1/2272 informujemy, że opiniujemy pozytywnie przedstawione trasy przebudowy i budowy sieci i urządzeń telekomunikacyjnych własności Orange Polska S.A. w ramach zadania pn. "Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28". Realizacja prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej podczas Narady Koordynacyjnej dokumentacji projektowej, oraz na podstawie zatwierdzonego przez OPL projektu wykonawczego i kopii projektu budowlanego w części telekomunikacyjnej, zawierającego potwierdzenie zgodności z oryginałem, zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi pismem TODDKU-17914/16/JB z dnia 23 marca 2016 r.

Opracował: Jacek Bakota, tel. 12 623 0242

Z poważaniem


Jacek Bakota
Starszy Specjalista
Ds. Zasobów Infrastruktury

Załączniki:
1 egz. koncepcji
Oczekuje:
1 x adresat,
1 x s/a

29. Opinia Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach z dnia 27.10.2016r.



Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach

Katowice dn. 27.10.2016 r.

zn. spr. ZS.2210.2.116.2016.AM

MP MOSTY Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

W związku z wnioskiem Pracowni Projektowej MP Mosty, zn. spr. l.dz. MP-MOSTY/073/P/KWM/2/16-6/2033 z dnia 05.10.2016 r., otrzymanym w dniu 10.10.2016 r., w sprawie zaopiniowania projektu inwestycji pn. „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach uprzejmie informuje, iż planowana inwestycja nie będzie przebiegać przez grunty leśne Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych, dla których zgodnie z zapisem art. 11 d ust. 1 pkt 8e ustawy z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 2031) organem właściwym do opiniowania jest dyrektor regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych.

W związku z powyższym w/w wniosek **pozostawia się bez rozpatrzenia jako bezprzedmiotowy.**

Do wiadomości:

1. GDDKiA Oddział w Krakowie
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków
2. Nadleśnictwo Andrychów

2-ca DYREKTORA
ds. Gospodarki Leśnej
Jurand Trill

30. Notatka ze spotkania z przedstawicielami Zarządu Dróg Wojewódzkich z dnia 15.11.2016r.

**MP Mosty****MP Mosty Sp. z o.o.**
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków**telefon:** +48 12 312 18 78
faks: +48 12 312 18 70**biuro@mpmosty.pl**
www.mpmosty.pl

NOTATKA

Temat: Uzgodnienia rozwiązań projektowych skrzyżowania projektowanej obwodnicy z DW 781

Data i miejsce: 15.11.2016r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

Projekt: „Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28”

Spotkanie zostało zorganizowane przez GDDKiA Oddział w Krakowie, ze względu na informacje biura MP-MOSTY Sp. z o.o. o problemach związanych z uzgodnieniem rozwiązania projektowego skrzyżowania projektowanej obwodnicy w/c DK28 z drogą wojewódzką nr 781.

1. Przedstawiciel Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie omówił problemy związane z wątpliwościami dotyczącymi przepustowości skrzyżowania. W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania skrzyżowania ZDW oczekuje przeanalizowania skrzyżowania pod kątem ewentualnej późniejszej zabudowy sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem ewentualnej konieczności wydłużenia pasa do skrzyżowania w lewo na drodze wojewódzkiej oraz pasa do skrzyżowania w lewo na projektowanej obwodnicy.
2. ZDW zwróciło również uwagę na przebieg linii rozgraniczających na połączeniu pasa drogowego projektowanej obwodnicy i drogi wojewódzkiej. Ustalono, że na obecnym etapie podział linii będzie miał miejsce wzdłuż granicy działki 152/11. Pan Dyrektor Andrzej Kolibek zaznaczył, iż obecne ustalenia linii rozgraniczających są tylko poglądowe, a finalne uzgodnienia będą miały miejsce na etapie projektu budowlanego.
3. Z uwagi na brak uzgodnienia dokumentacji projektowej przez ZDW, GDDKiA przychyliło się do wniosku ZDW i poleciło Biuru projektów przeprowadzenie analizy skrzyżowania pod kątem sygnalizacji świetlnej i wykonanie jej wraz ze wstępnymi, uproszczonymi obliczeniami sygnalizacji świetlnej. Dokumentacja zostanie uzupełniona o wskazanie miejsc sygnalizatorów wraz z lokalizacją, przepustów pod drogą dla zapewnienia możliwości zabudowy infrastruktury. Powyższy materiał jest niezbędny do uzyskania przez Biuro uzgodnienia rozwiązań projektowych przez ZDW.
4. Biuro zadeklarowało, że w terminie od 21 do 25.11.2016r. prześle za pośrednictwem GDDKiA materiały do przesłania dla ZDW w celu finalnego uzgodnienia rozwiązań.

Na tym notatkę zakończono
Lista obecnych w załączeniu.

Zatwierdzam:
Z-ca Dyrektora Oddziału

mgr inż. Andrzej Kolibek

NIP 678 28 64 209; REGON 120070269; KRS 0000237097
Deutsche Bank PBC SA O/Kraków 05 1910 1048 3607 7025 1121 0001

Pracownia mostowa: tel. 012 312 18 75
Pracownia drogowa: tel. 012 312 18 76
Pracownia urządzeń: tel. 012 312 18 74

31. Uzgodnienie Zarządu Dróg Wojewódzkich znak: ZDW/PW/2016/8536/DI-2/MM; DI-2/650/781-180c/16 z dnia 05.12.2016r.



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w KRAKOWIE

Kraków, dnia 05.12.2016 r.

ZDW/PW/2016/8536/DI-2/MM
DI-2/650/781-180c/16

MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Dotyczy: budowy obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28

W ślad za pismem GDDKiA Oddział w Krakowie znak: O.KR.I-1.4110.5.2.2016.41.1.asw z dnia 29.11.2016 r. oraz w nawiązaniu do pisma znak: MP-MOSTY/073/P/KWM/1/16-6/2260 z dnia 13.10.2016 r. w sprawie rozwiązań projektowych dla „budowy obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28” Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie **opiniuje pozytywnie** elementy koncepcji programowej tj. przyjęte parametry drogi wojewódzkiej nr 781, a także rozwiązania sytuacyjne układu drogowego, uwzględniające skorygowaną geometrię wlotu DW781 o długość pasa do lewoskrętu oraz sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu DW781 z DK28. Dla skrzyżowania z sygnalizacją natężenia miarodajne winny być określone dla dwóch horyzontów czasowych.

Jednocześnie tutejszy Zarząd informuje, iż podczas spotkania w dniu 15.11.2016 r. stwierdzono, iż na obecnym etapie przebieg linii rozgraniczających **ma charakter poglądowy**.

Biorąc powyższe pod uwagę rozwiązania projektowe dla dróg wojewódzkich należy przedłożyć w 2 egz. do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie celem zaopiniowania również **na etapie projektu budowlanego** oraz projektu docelowej organizacji ruchu.

Z-ca Dyrektora
ds. inwestycji
mgr inż. Robert Górecki

Otrzymują:

1 x Adresat
1 x DI-2 a/a

Do wiadomości:

1 x GDDKiA Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków
1 x DU-4

ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
Centrala tel.: 12-446-57-00, Sekretariat tel.: 12-446-57-01, Fax: 12-446-57-02
www.zdw.krakow.pl, e-mail: sekretariat@zdw.krakow.pl

32. Informacja z Urzędu Marszałkowskiego o braku możliwości wydania opinii zgodnej ze specustawą znak: PR-III.8012.111.2016.MD z dnia 11.01.2017r.

 **MAŁOPOLSKA**
Departament Polityki Regionalnej

Kraków, dnia 11.01.2017 r.

znak sprawy: PR-III.8012.111.2016.MD

Szanowna Pani
Kamila Wyroba-Malinowska
MP Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

W nawiązaniu do przesłanych materiałów z dnia 02.01.2017 r. otrzymanych 03.01.2017 r. w sprawie opracowania dokumentacji dla przedsięwzięcia *Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28*, informuje się, że podtrzymuje się stanowisko wyrażone w piśmie z dnia 28 grudnia 2016 r., znak: PR-III.8012.111.2016.MD.

Zgodnie z art. 11b ust.1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013 r., poz. 687, z późn. zm.), Zarząd Województwa wydaje opinię przed złożeniem przez zarządcę drogi wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Przesłany materiał nie spełnia art. 11d ww. ustawy w zakresie przedłożonej dokumentacji. Wszelkie uzgodnienia roboczo – techniczne związane z Koncepcją programową – przestrzenną powinny być uzgadniane z zarządcą drogi wojewódzkiej tj. Zarządem Dróg Wojewódzkich.

Przedmiotem opiniowania przez Zarząd Województwa będzie projekt przedstawiający ustalenia końcowe i zatwierdzone bez zastrzeżeń przez zarządcę drogi stanowiące materiał o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.


Departament Polityki Regionalnej
Joanna Urbanowicz

Otrzymują:

1 x Pani Kamila Wyroba-Malinowska, MP Mosty Sp. z o.o., ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków
1 x a/a

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków
adres do korespondencji: ul. Racławicka 56, 30-017 Kraków



Usługa podpisu cyfrowego przez PCSC S.A. System Zarządzania Jakością – certyfikat nr 1400000016
i System Zabezpieczenia Bezpieczeństwem Informacji – certyfikat nr 120110215

33. Uzgodnienie konstrukcji nawierzchni przez GDDKiA znak: O.KR.I-1.4110.5.2.2017.5.asw z dnia 14.02.2017r.


GDDKiA
Andrzej Kollbek
Zastępca Dyrektora Oddziału

Kraków, 14.02.2017r.

MP MOSTY Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

O.KR.I-1.4110.5.2.2017.5.asw
Nr wysyłki: 1656

Dotyczy: Koncepcji programowej dla budowy obwodnicy m. Zator w ciągu DK nr 28

W odpowiedzi na pismo znak: MP-MOSTY/073/P/KWM/1/16-7/115 z dnia 19.01.2017r. przekazuję akceptację dla projektu konstrukcji nawierzchni DK 28 i DW 781 wykonanego w ramach Koncepcji programowej dla budowy obwodnicy m. Zator w ciągu DK nr 28 (dot. projektu przesłanego przez Projektanta e-mailem w dniu 03.02.2017r).

Z-ca Dyrektora Oddziału

mgr inż. Andrzej Kollbek

Otrzymują:
(1) Adresat
2. a/a

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie

ul. Mogilska 25
31-547 Kraków
tel.: (012) 417 25 00
fax: (012) 411 01 18

e-mail: sekretariat_krakow@gddkia.gov.pl
www.gddkia.gov.pl

34. Wynik Audytu BRD z etapu Koncepcji programowej z dnia 22.11.2016r.

W Y N I K
AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu

Nr kolejnego Audytu BRD: 9/2016 z dnia 22 listopada 2016r.

Zadanie inwestycyjne pn.:
„Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej Nr 28”

Etap Audytu BRD: Koncepcja Programowa

I. SPRAWOZDANIE Z PRZEPROWADZONEGO AUDYTU BRD

A. METRYKA PROJEKTU.

Tytuł projektu:
Budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28

Stadium projektowe:
Koncepcja Programowa

Lokalizacja odcinka drogi :
Województwo małopolskie, powiat oświęcimski, miasto Zator

Zarządca drogi zlecający projekt:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie,
ul. Mogilska 25, 31-542 KRAKÓW

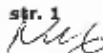
Wykonawca projektu:
MP Mosty Sp. z o. o., ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków
Projektant: mgr inż. Bartłomiej Bala
Sprawdzający: inż. Wojciech Jędrys

Zarządca drogi zlecający przeprowadzenie Audytu BRD:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie,
ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

B. ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ PRZEKAZANEJ ZESPOŁOWI AUDYTUJĄCEMU: (w tym Wyniki (Sprawozdania, Raporty) z wcześniejszych etapów Audytu BRD).

1. Zakres dokumentacji projektowej

- 1) Materiały do Audytu BRD na etapie Koncepcji Programowej
- 2) Protokół KOPI nr 02/2015
- 3) Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr DZ-6220.5.2015 z dnia 28.04.2016 r.

str. 1


Inne dokumenty załączone do dokumentacji projektowej: w tym Odstępstwa od „Warunków technicznych...”, jakie zostały użyte w projekcie wraz z ich uzasadnieniem i formalnymi uzgodnieniami z wcześniejszych etapów i ocenianego stadium projektowania. Ocena wpływu przyjętych odstępstw na BRD. Środki kompensujące zastosowane w celu minimalizacji zagrożeń wynikających z tych odstępstw, Zalecenia dla zarządcy drogi zawarte w Wynikach Audytów BRD (Sprawozdaniach, Raportach) z wcześniejszych etapów, które nie zostały uwzględnione przez zarządcę drogi, Uzasadnienia zarządcy drogi w przypadku nieuwzględnienia przez niego zaleceń dla zarządcy drogi)

Odstępstw od warunków nie ma.

Raport z poprzedniego audytu nr 3/rok 2014 z dn. 22.12.2014 dla etapu STEŚ – etap II

C. ANALIZA OGÓLNYCH ROZWIĄZAŃ, ZASTOSOWANYCH NA PROJEKTOWANYM ODCINKU DROGI STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

C.1. Ponownie przeanalizować zgodność przyjętych rozwiązań technicznych dla parametrów dróg i obiektów oraz rozwiązań z obowiązującymi zapisami rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430 z późn. zm.) oraz rozporządzenia MTiGM z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Sprawdzenie parametrów technicznych związanych z przedstawionym rozwiązaniem - zalecenie dodatkowe.

C.2. Brak odniesienia się do zastosowanych rozwiązań na granicach opracowań, w szczególności w zakresie barier ochronnych, rozwiązań odwodnienia, ciągów pieszych etc. Zaleca się przeanalizowanie projektu pod kątem ciągłości zastosowanych rozwiązań technicznych i urządzeń brd na granicach opracowań.

C.3. Niekonsekwentne stosowanie barier ochronnych w zakresie ochrony miejsc niebezpiecznych. Zaleca się przeanalizowanie konieczności stosowania barier, ich długości oraz długości przerw między barierami, a także odpowiednie i konsekwentne dobieranie ich parametrów w zależności od przyjętych przekrojów poprzecznych – szczególnie w zakresie dróg wewnętrznych i poprzecznych, oraz obiektów inżynierskich.

C.4. Niewłaściwe rozmieszczenie (lokalizacja) słupów oświetlenia drogowego i sposób ich zabezpieczenia np. słup na wyspie na skrzyżowaniu z DW 781, słup na wyspie ronda na drodze krajowej 28 (projektowany km 2+037,24) – brak możliwości ochrony. Ryzyko najechania na niechronione słupy oświetlenia, ryzyko ograniczania widoczności przez słupy. Należy zaprojektować oświetlenie w taki sposób, aby słupy oświetleniowe znalazły się poza miejscami niebezpiecznymi (jak wyspy) na pozostałych odcinkach należy wprowadzić ochronę słupów barierami ochronnymi.

C.5. Niewłaściwe rozwiązanie skrzyżowania drogi krajowej nr 28 z drogą wojewódzką nr 781 w zakresie czytelności dla użytkowników drogi i jednolitości przyjętych rozwiązań projektowych na krótkim odcinku drogi. Przeanalizować możliwość realizacji skrzyżowania w postaci ronda (rekomendowane).

str. 2


C.6. Niewłaściwe lub brak zakończenia dróg lokalnych przecinanych przez projektowaną trasę obwodnicy m. Zator w ciągu drogi krajowej nr 28 oraz ich skomunikowania (zakończenia) np. km 0+560,00 dk 28, działki drogowe 4/8, 4/10 (ul. Kopernika). Potencjalne utrudnienie dla ruchu lokalnego, oraz dojazdu do działalności w strefie przemysłowej (także ewentualnych pojazdów ponadnormatywnych). Zaleca się przeanalizować przedmiotowy aspekt w kontekście całego przebiegu projektowanej obwodnicy.

D. ANALIZA SZCZEGÓŁOWYCH ROZWIĄZAŃ, WYSTĘPUJĄCYCH NA PROJEKTOWANYM ODCINKU DROGI STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

D.1. Lokalizacja zatoki autobusowej na początku opracowania, zbyt blisko istniejącego ronda. Ryzyko najechania na tył autobusu przez pojazd zjeżdżający z ronda. Zaleca się przeanalizowanie przyjętego rozwiązania.

D.2. Włączenie drogi DD-02 do ul. Jana Pawła II (w tym przejście dla pieszych przez trzy pasy ruchu przedmiotowej ulicy). Potencjalne miejsce stanowiące ryzyko dla pieszych. Zaleca się przeanalizowanie sytuacji w zakresie rozwiązań dotyczących ruchu pieszo-rowerowego.

D.3. Lokalizacja zjazdów indywidualnych w obrębie lub w bliskiej odległości części ruchowej ronda na drodze krajowej nr 28 (projektowany km 2+037,24). Potencjalne miejsce kolizji. Zaleca się korektę lokalizacji zjazdów poprzez zebranie ich w drogą dojazdową.


D.4. Rozwiązanie geometryczne istniejącego i projektowanego ronda dk 28 oraz zaprojektowanego skrzyżowania skanalizowanego z dw 781 w kontekście przejazdu pojazdów ponadnormatywnych. Problemy w przemieszczaniu się pojazdów (transportów). ponadnormatywnych. Zaleca się ponowne przeanalizowanie rozwiązań technicznych, w tym między innymi w kontekście ewentualnego miejscowego zabrukowania wysp centralnych rond.

D.5. Obiekt WD_01/PZ-1 (ul. Jana Pawła II), kwestia zabezpieczenia projektowanej studni oraz rowu odwadniającego. Potencjalne miejsce kolizji (uderzenia w przeszkodę). Zaleca się ponowne przeanalizowanie rozwiązań technicznych, w tym między innymi ewentualną konieczność wprowadzenia barier ochronnych.

D.6. Droga DD-02, rozwiązanie zjazdu w km 0+246. Lokalizacja i szerokość zjazdu o parametrach potencjalnie zagrażających brd. Zaleca się ponowne przeanalizowanie zaproponowanego rozwiązania.

D.7. Koniec DD-03, ul. Generała Władysława Sikorskiego. Nieoświetlony ciąg pieszy (szczególnie pod obiektem). Zaleca się zaprojektowanie odpowiedniego oświetlenia.

D.8. Skrzyżowanie DK 28 z DW 781 w zakresie włączenia dróg dojazdowych i zjazdów indywidualnych do drogi wojewódzkiej. Potencjalne miejsce kolizji dla pojazdów włączających się do ruchu. Zaleca się przeanalizowanie rozwiązań w kontekście ograniczenia zjazdów indywidualnych (włączenie przez drogi dojazdowe) oraz przesunięcie (oddalenie) włączenia dróg dojazdowych od skrzyżowania z dk 28.

str. 3 

D.9. Koniec DD-06, lokalizacja studni kanalizacji deszczowej. Potencjalne ryzyko uszkodzenia wjazdu przez ruch pojazdów. Zaleca się ponowne przeanalizowanie przedmiotowego rozwiązania technicznego.

II. ZALECENIA

Zespołu audytującego dla zarządcy drogi sformułowane na podstawie Sprawozdania z Audytu BRD

Zalecenia dotyczące sposobu wyeliminowania lub zmniejszenia negatywnych skutków rodzajów zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymienione w części C i D.

Zaleca się wprowadzenie zmian w audytowanym projekcie, zgodnie z zaleceniami wskazanymi w części C i D sprawozdania z audytu brd.

Opole, 22 listopada 2016r.

Miejsce i data wykonania raportu Audytu BRD

1. Andrzej Pilarz

2. Arkadiusz Nazarko

AUDYTOR
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
mgr inż. Andrzej Pilarz
AUDYTOR
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
mgr inż. Arkadiusz Nazarko

„Wyżej podpisani audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego oświadczają, że nie zachodzą wobec nich przesłanki określone w art. 24k ust. 2 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych”

str. 4

Nazarko

35. Decyzja Starosty Oświęcimskiego zatwierdzająca dokumentację geologiczno-inżynierską z dnia 20.10.2016r. znak: WOŚ.6541.7.2016

STAROSTA OŚWIECIMSKI
ul. Wyspiańskiego 10
32-602 Oświęcim

WOŚ.6541.7.2016

Oświęcim, 20 października 2016 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 104, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 23, z późn. zm.), art. 93 ust. 2, art. 94, art. 161 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 1131, z późn. zm.),

STAROSTA OŚWIECIMSKI

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 6 października 2016 r. (data wpływu: 7 października 2016 r.), złożonego przez Panią Kamilę Wyrobę - Malinowską, pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, w sprawie zatwierdzenia „Dokumentacji geologiczno - inżynierskiej”, sporządzonej dla określenia warunków geologiczno - inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych inwestycji liniowej – budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, gmina Zator, powiat oświęcimski, województwo małopolskie,

- orzeka -

1. **Zatwierdzić** na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków „Dokumentację geologiczno - inżynierską” sporządzoną dla określenia warunków geologiczno - inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych inwestycji liniowej – budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, gmina Zator, powiat oświęcimski, województwo małopolskie.
2. Dokumentacja, o której mowa w ust. 1 została wykonana w październiku 2016 r., zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 8 maja 2014 r. w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno - inżynierskiej, przez: mgr inż. Adrianę Zajączkowską, nr upr. geol.: V-1688, VII-1479, XI-026/POM, mgr inż. Pawła Drewniaka, nr upr. geol. V-1572, pod kierownictwem dr inż. Marty Pająk - Biuro projektowe: MP-MOSTY sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków.
3. „Dokumentacja geologiczno - inżynierska”, o której mowa w ust. 1, stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 7 października 2016 r. Pani Kamila Wyroba - Malinowska, pełnomocnik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie złożyła do Starosty Oświęcimskiego, jako do organu administracji geologicznej, wniosek w sprawie zatwierdzenia „Dokumentacji geologiczno - inżynierskiej”, sporządzonej dla określenia warunków geologiczno - inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych inwestycji liniowej – budowa obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, gmina Zator, powiat oświęcimski, województwo małopolskie.

Zgodnie z art. 161 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze do starosty, jako organu administracji geologicznej pierwszej instancji, należą sprawy związane z zatwierdzaniem projektów robót geologicznych oraz dokumentacjami geologicznymi, dotyczące m.in. badań geologiczno - inżynierskich wykonywanych na potrzeby zagospodarowania przestrzennego gminy oraz warunków posadawiania obiektów budowlanych, z wyłączeniem ponadwojewódzkich inwestycji liniowych.

Przedmiotowa dokumentacja, wykonana w październiku 2016 r., stanowi wynik robót geologicznych wykonanych na podstawie decyzji Starosty Oświęcimskiego z dnia 16 maja 2016 r., znak: WOŚ.6540.3.2016. Projekt zakładał odwiercenie 16 sondowań statycznych CPTu oraz 60 otworów badawczych, pobór prób gruntów i wody do badań laboratoryjnych (NNS, NW, NU). - / -

Strona 2 z 2

Zostały zachowane terminy zgłoszenia daty rozpoczęcia i planowanego zakończenia robót w terenie. Głębokość otworów i metraż sondowań zostały zmodyfikowane, w tym ze względu na zaleganie w podłożu gruntów słabonośnych o dużej miąższości, zostały przegłębione wiercenia otworów w zakresie 1-7 m. Ponadto wykonano 8 dodatkowych otworów do głębokości 5,0-9,0 m. Łącznie wykonano 578,5 mb wierceń (przy 402 mb zatwierdzonych). Z założonych 144 mb sondowań statycznych wykonano 119,2 mb. Wykonano 63,5 mb sondowań dynamicznych których w projekcie nie założono. Po wykonaniu niezbędnych opróbowień, obserwacji otwory zostały zlikwidowane uprzednio wydobytym urobkiem, zgodnie z kolejnością zalegania warstw.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463) na analizowanym terenie występują skomplikowane warunki gruntowe, a projektowane obiekty zakwalifikowano do III kategorii geotechnicznej.

Biorąc powyższe orzeczono jak w sentencji.



zup. Starosta
[Signature]
Małgorzata Sikora
Geolog Powiatowy
nr upr. geol. MŚ.V-1548
nr opr. geol. MŚ.VB-1877

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie ul. Lea 10, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Starosty Oświęcimskiego, ul. Wyspiańskiego 10, 32-602 Oświęcim.

Zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 783 z późn. zm.) wydanie niniejszej decyzji zwolnione jest z opłaty skarbowej.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik, Pani Kamila Wyroba - Malinowska, MP Mosty sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;
2. Marszałek Województwa Małopolskiego, ul. Raclawicka 56, 30 – 017 Kraków + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;
3. Państwowy Instytut Geologiczny, Centralne Archiwum Geologiczne, ul. Rakowiecka 4, 00-975 Warszawa + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;
4. a/a M.S. + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;

Do wiadomości:

1. Burmistrz Zatora, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 32-640 Zator – organ opiniujący;
2. Wojewoda Małopolski, ul. Basztowa 22, 31 - 156 Kraków.

Decyzja z 20.10.2016 r., znak: WOŚ.6541.7.2016 – utworzył M.S.

36. Decyzja Starosty Oświęcimskiego zatwierdzająca dokumentację hydrogeologiczną z dnia 21.10.2016r. znak: WOS.6531.3.2016

STAROSTA OŚWIECIMSKI

ul. Wyspiańskiego 10

WOS.6531.3.2016

Oświęcim, 21 października 2016 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 104, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), art. 90 ust. 1 pkt 1, art. 93 ust. 2, art. 94, art. 161 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1131 z późn. zm.) oraz § 12 Rozporządzenia Ministra Środowiska z 8 maja 2014 r. w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno - inżynierskiej (Dz. U. z 2014 r., poz. 596),

STAROSTA OŚWIECIMSKI

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 6 października 2016 r. (data wpływu: 7 października 2016 r.), złożonego przez Panią Kamilę Wyrobę - Malinowską, pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, w sprawie zatwierdzenia „Dokumentacji hydrogeologicznej”, sporządzonej dla określenia warunków hydrogeologicznych w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie – budową obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, gmina Zator, powiat oświęcimski, województwo małopolskie,

- orzeka -

1. **Zatwierdzić** na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków „Dokumentację hydrogeologiczną” sporządzoną dla określenia warunków hydrogeologicznych w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie – budową obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, gmina Zator, powiat oświęcimski, województwo małopolskie.
2. Dokumentacja, o której mowa w ust. 1 została wykonana w październiku 2016 r., zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 8 maja 2014 r. w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno - inżynierskiej, przez: mgr inż. Adrianę Zajączkowską, nr upr. geol.: V-1688, VII-1479, XI-026/POM, mgr inż. Pawła Drewniaka, nr upr. geol. V-1572, mgr Ilonę Dzikowską-Jaszczyk, nr upr. geol. V-1367, pod kierownictwem dr inż. Marty Pajak - Biuro projektowe: MP-MOSTY sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków.
3. „Dokumentacja hydrogeologiczna”, o której mowa w ust. 1, stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 7 października 2016 r. Pani Kamila Wyroba - Malinowska, pełnomocnik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie złożyła do Starosty Oświęcimskiego, jako do organu administracji geologicznej, wniosek w sprawie zatwierdzenia „Dokumentacji hydrogeologicznej”, sporządzonej dla określenia warunków hydrogeologicznych w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie – budową obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28, gmina Zator, powiat oświęcimski, województwo małopolskie.

- / -

Decyzja z dnia 21.10.2016 r., znak: WOS.6531.3.2016- utworzył: M.S

Zgodnie z art. 161 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze do starosty, jako organu administracji geologicznej pierwszej instancji, należą sprawy związane z zatwierdzaniem projektów robót geologicznych oraz dokumentacjami geologicznymi dotyczące m.in. warunków hydrogeologicznych w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie, dotyczących inwestycji zaliczonych do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany, z wyłączeniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody lecznicze oraz ponadwojewódzkich inwestycji liniowych.

Przedmiotowa dokumentacja, wykonana w październiku 2016 r., stanowi wynik robót geologicznych wykonanych na podstawie decyzji Starosty Oświęcimskiego z dnia 16 maja 2016 r., znak: WOŚ.6540.3.2016. Zostały zachowane terminy zgłoszenia daty rozpoczęcia i planowanego zakończenia robót w terenie. Wykonano 4 założone otwory wiertnicze 1H-4H do głębokości 15,0 – 18,0 m p.p.t. Po wykonaniu niezbędnych opróbowań, obserwacji otwory zostały zlikwidowane uprzednio wydobytym urobkiem, zgodnie z kolejnością zalegania warstw.

W wyniku robót stwierdzono, iż wzdłuż projektowanego odcinka obwodnicy występuje użytkowy poziom wodonośny w utworach czwartorzędowych. Wykonane analizy wykazały, iż wody podziemne z tego obszaru należy zakwalifikować do I klasy jakości.

Analiza prób wody na potrzeby określenia tła geochemicznego potwierdziła, iż nie są przekroczone wartości dopuszczalnych wskaźników.

Autorzy dokumentacji wskazali, iż lokalizacja przedsięwzięcia nie stwarza bezpośredniego zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Ze względu na fakt, iż w km 1+100 – 2+300 przebiega obszar GZWP nr 444 Dolina rzeki Skawa, należy poddać szczególnej ochronie zasoby tego zbiornika, w związku z realizacją tego przedsięwzięcia.

Po dokonaniu wnikliwej analizy przedłożonej dokumentacji orzeczono jak w sentencji.



Małgorzata Sikora
Małgorzata Sikora
Geolog Powiatowy
nr upr. geol. MŚ.V-1546
nr upr. geol. MŚ.VII-1377

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie ul. Lea 10, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Starosty Oświęcimskiego, ul. Wyspiańskiego 10, 32-602 Oświęcim.

Zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 783 z późn. zm.) wydanie niniejszej decyzji zwolnione jest z opłaty skarbowej.

Decyzja z dnia 21.10.2016 r., znak: WOŚ.6531.3.2016 - utworzył: M.S

Strona 3 z 3

Otrzymują:

- ①. Pełnomocnik, Pani Kamila Wyroba - Malinowska, MP Mosty sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;
2. Marszałek Województwa Małopolskiego, ul. Raclawicka 56, 30 – 017 Kraków + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;
3. Państwowy Instytut Geologiczny, Centralne Archiwum Geologiczne, ul. Rakowiecka 4, 00-975 Warszawa + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;
4. a/a M.S. + 1 egzemplarz zatwierdzonej niniejszą decyzją dokumentacji geologicznej;

Do wiadomości:

1. Burmistrz Zatora, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 32-640 Zator;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, ul. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków;
3. Wojewoda Małopolski, ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków.

WPŁYNEŁO 02.11.2016

MP-MOSTY SP. Z O.O.			
DATA/PODPIS		L. nr	
		23/34	
	Kopie	Page	Yatona
P			
PM			
PD			
P. I			
L. N			
S			
K			

Decyzja z dnia 21.10.2016 r., znak: WOŚ.6531.3.2016 - utworzył: M.S