

Załącznik nr 4. Odpowiedź na uwagi Gminy Igołomia-Wawrzeńczyce w ramach konsultacji społecznych – pismo znak: GK.7226.25.2020 z dnia 18.05.2020r.

1. „obwodnica”

Obwodnica gminy Igołomia Wawrzeńczyce nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Zadanie jest realizowane w ramach programu unijnego dotyczącego dróg krajowych - dostosowania nośności nawierzchni dróg krajowych do 115kN/oś . W ramach zadania wykonane zostaną: wzmocnienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni (warstw bitumicznych oraz wg potrzeb warstw głębiej zalegających) na całym przedmiotowym odcinku drogi (lokalne podniesienia niwelety), poszerzenia jezdni (dobudowa pełnej konstrukcji) wraz z wgłębną przebudową konstrukcji poboczy, rozbudowa/ przebudowa odwodnienia, wyprofilowanie, odmulenie i udroźnienie rowów drogowych, rozbudowa/ przebudowa ciągów istniejących chodników i zjazdów oraz ew. budowa nowych odcinków chodnika i ew. ciągów pieszo-jezdnych.

2. „chodniki”

Zgodnie z warunkami technicznymi ciąg pieszy lub pieszo-rowerowy usytuowany wzdłuż drogi klasy GP powinien być odsunięty od krawędzi jezdni na terenie zabudowy o 5,0m, natomiast poza terenem zabudowy o 1,0 m. W przypadku rozbudowy dopuszcza się przyjęcie mniejszych odległości pod warunkiem zastosowania ogrodzenia oddzielającego chodnik od jezdni lub innych rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo ruchu. Położenie istniejącej zabudowy blisko pasa drogowego nie dość, że uniemożliwia zachowanie wymaganych 5,0m, to jednocześnie wiąże się z występowaniem licznych zjazdów. Rozwiązanie zakładające wykonanie wyгородzenia ruchu pieszych/rowerzystów wpływa na ograniczenie widoczności przy wyjeżdżaniu z posesji. Istnieje co prawda możliwość wystąpienia o uzyskanie odstępowania od warunków technicznych w tym zakresie i zaniechanie wykonania tychże wyгородzeń, jednak kwestią sporną pozostaje wtedy poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu (zakładając, że wniosek zostałby rozpatrzony pozytywnie)

Dodatkowo, stanowisko Urzędu Gminy nie pokrywa się z wnioskami i żądaniami mieszkańców np. obręb Pobodnik Wielki (km 329+200 do 330+300).

3. „oświetlenie”

W ramach koncepcji oświetlenia drogi krajowej nr 79 odcinka projektowego nr 3 zaplanowano modernizację oświetlenia na całym odcinku wraz ze skrzyżowaniami oraz oddzielne doświetlenie przejść dla pieszych oświetleniem dedykowanym o barwie i kącie padania wyróżniającym na tle pozostałego oświetlenia. Oświetlenie w ramach niniejszej koncepcji jest projektowane jako oświetlenie przy użyciu opraw LED.

4. „zatoki i wiaty przystankowe”

W projekcie uwzględniono miejsca na wiaty przystankowe. Budowa wiat przystankowych należy do zadań własnych gminy.

5. „skrzyżowania drogi krajowej z drogami gminnymi”

AD.4 Skrzyżowanie z drogą gminną 600010K Igołomia „Luborzyczka” – OSP – km 326+455 – Po analizie wniosku Projektant stwierdza, że wzmożone natężenie ruchu z wlotu podporządkowanego (DG 600010K) będzie odczuwalne jedynie w godzinach porannych i popołudniowych, gdzie to odbywa się dowóz i odbiór dzieci z szkoły/przedszkola, a więc nie będą to regularne dopływy potoku ruchu. Projektant wprowadził wyspę dla pieszych, która w naturalny sposób wymusza odgięcie toru jazdy przez kierujących znajdujących się na relacji nadrzędnej, co winno spowodować uzyskanie możliwości wyjazdu z wlotu podporządkowanego.

AD. Uwaga – Uwaga została uwzględniona, przeniesiono zatokę do kontroli pojazdów do km 323+200. Analiza możliwości wykonania dodatkowego pasa dla relacji lewoskrętnej możliwa będzie po ostatecznym ustaleniu liczby i lokalizacji zjazdów na działkę.

6. „skrzyżowania drogi krajowej z drogami powiatowymi”

AD. 1 Specustawa drogowa określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W konsekwencji zakres stosowania specustawy drogowej wyznaczony jest pojęciem „drogi publicznej”, czyli drogi zaliczonej na podstawie tej ustawy do jednej z kategorii dróg (droga krajowa, wojewódzka, powiatowa, gminna), z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych (art. 1 ustawy o drogach publicznych).

Pojęcie drogi, które zostało sformułowane w art. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych i przez którą rozumie się budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Przepis § 110 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie stanowi, iż droga w zależności od potrzeb może być wyposażona w obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu. Do obiektów tych i urządzeń zalicza się w szczególności MOP, punkty kontroli pojazdów, MPO, zatoki postojowe, zatoki autobusowe, perony tramwajowe, pętle autobusowe, place do zawracania, mijanki, przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów.

Na podstawie przepisów specustawy drogowej można zrealizować wyłącznie budowę zatok postojowych, których funkcja ogranicza się wyłącznie do zapewnienia potrzeb uczestników ruchu, nie można zaś realizować budowy zatok postojowych niestanowiących wyposażenia drogi (parkingi), tj. gdy ich funkcja łączy się również z obsługą obiektów znajdujących się w sąsiedztwie.

W związku z powyższym Projektant odstępuje od wykonania parkingów w ramach rozbudowy drogi krajowej nr 79.

7. „miejsca postojowe”

Minimalna szerokość zajęcia terenu dla zatok postojowych usytuowanych równolegle z chodnikiem oraz wymaganą warunkami technicznymi (dla drogi klasy GP) jezdnią manewrową wynosi 7,0m.

Ad.1 320+710 do 320+780 – brak uzasadnienia dla projektowania zatoki we wskazanym miejscu

Ad.2 321+880 do 321+960 – brak uzasadnienia dla projektowania zatoki we wskazanym miejscu

Ad.3 322+110 do 322+210 – Brak miejsca na wykonanie zatoki postojowej – kolizja ścieżki pieszo-rowerowej z budynkiem sklepu. Wykonanie parkingu, który został pokazany na wariantcie 2 nie jest możliwe w obecnej procedurze ZRiD i zostanie on usunięty z projektu.

Ad.4 322+970 do 323+700 – na odcinku od km 323+130 do km 323+600 występuje kilkanaście zjazdów, które kolidowałyby z projektowaną zatoką. Dodatkowo Projektant nie widzi potrzeby

projektowania dodatkowych zatok postojowych w odległości 500m od ośrodka zdrowia (w rejonie którego zaprojektowano 18 zatok postojowych).

Ad.5 327+070 do 327+240 – brak miejsca w istniejącym pasie drogowym, a dostępne są parkingi przy sklepie Euro oraz Lewiatan

Ad.7 327+270 do 327+350 – zlokalizowanie zatoki postojowej na wewnętrznej krawędzi łuku poziomego jest zdaniem Projektanta rozwiązaniem zagrażającym bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego. Podobnie z zaprojektowaniem w tym rejonie przejścia dla pieszych.

8. „zatoki postojowe do kontroli pojazdów”

Przeniesiono zatokę do kontroli pojazdów do km 323+200.

9. „ekrany akustyczne”

Plany sytuacyjne przedstawiają wstępną lokalizację ekranów akustycznych. Obecnie trwa szczegółowa analiza akustyczna, która zostanie zamieszczona w opracowaniu środowiskowym pn. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia. Analiza ta będzie uwzględniać opinię mieszkańców w zakresie budowy ekranów akustycznych. Ostateczna decyzja o konieczności budowy ekranów akustycznych ze wskazaniem ich lokalizacji zostanie przedstawiona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt/burmistrz gminy.

10. „regulacja stosunków wodnych”

Ad.1 Przepust w km 319+730 – likwidacja, przełożenie wód z rowu prawego do lewego kanalizacją deszczową, a następnie do zbiornika retencyjnego w km 319+750

Ad.2 Przepust w km 320+670 – brak konieczności zaprojektowania go, wody z drogi powiatowej odprowadzane do zbiornika retencyjnego w km 319+750

Ad.3 Przepust w km 321+130 - brak konieczności zaprojektowania przepustu

Ad.4 Przepust w km 321+140 – brak konieczności projektowania przepustu w podanym kilometrażu

Ad. 5 Odwodnienie od km 321+300 do 321+500 – zaprojektowano obustronne rowy na wymienionym odcinku

Ad. 6 Przepust w km 321+750 – brak konieczności zaprojektowania przepustu

Ad. 7 Przepust w km 323+090 – brak konieczności projektowania przepustu w podanym kilometrażu zarówno pod drogą krajową jak i gminną

Ad. 8 Przepust w km 323+160 – brak konieczności projektowania przepustu w podanym kilometrażu

Ad. 9 i 10 Przepust w km 323+640 – zaprojektowano przepust kołowy Ø800 w km 323+700 odprowadzający wody do cieku w km 323+950

Przepust w km 323+940 – brak konieczności projektowania przepustu pod drogą gminną

Ad. 11 Przepust w km 323+950 – przepust przebudowywany w ramach projektu

Ad. 12 Przepust w km 324+610 – przepust przebudowywany w ramach projektu

Ad.13 Przepust w km 324+860 – brak konieczności projektowania przepustu w podanym kilometrażu (nie projektuje się rowu lewego)

Ad. 14 Przepust w km 325+160 – przepust przebudowywany w ramach projektu

Ad. 15 Przepust w km 326+740 – przepust przebudowywany w ramach projektu

Ad. 16 Przepust w km 327+240 – likwidacja, brak konieczności projektowania przepustu w podanym kilometrażu (brak rowów, kanalizacja deszczowa)

Ad. 17 Przepust w km 327+740 – przepust przebudowywany w ramach projektu

Ad. 18 Przepust w km 329+150 – likwidacja, brak konieczności projektowania przepustu w podanym kilometrażu (brak rowów, kanalizacja deszczowa)

Ad. 19 Przepust w km 330+040 – przepust przebudowywany w ramach projektu (przepust drogowy Ø1000)

Ad. 20 Przepust w km 330+370 – likwidacja, brak konieczności projektowania przepustu w podanym kilometrażu, obustronne rowy

11. „konsultacje” – stanowisko GDDKIA dotyczące formy konsultacji społecznych:

Stanowisko Inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Krakowie w/s konsultacji społecznych zostało wyrażone w pismach znak : O.KR.I-1.4110.12.5.2020.58.mj z dnia 26 czerwca 2020r., O.KR.I-1.4110.12.5.2020.56.mj z dnia 25 czerwca 2020r. , O.KR.I-1.4110.12.5.2020.47.mj z dnia 18 czerwca 2020r., oraz O.KR.I-1.4110.12.5.2020.54.mj z dnia 17 czerwca 2020r. wystosowanych do Sołtysów wsi Zofipole, Igołomia Wawrzeńczyce I i II oraz Radnej Gminy p. Karoliny Gruszczyk. (pisma w załączeniu).