

Wójt Gminy Raków**Gmina Raków**

ul. Ogrodowa 1

26-035 Raków

Dotyczy: Opracowanie dokumentacji projektowej dla inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy m. Ociesęki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 764”.

Odnosząc się do treści Państwa opinii zawartej w piśmie z dnia 22 listopada 2022 r. znak IPM.D.721.UP.6.2022, a dotyczącej proponowanych rozwiązań projektowych dla inwestycji jak w temacie pisma, poniżej zamieszczam stanowisko lub niezbędne wyjaśnienia inwestora - Zarządcy drogi wyższej kategorii (drogi wojewódzkiej) jakim jest Zarząd Województwa Świętokrzyskiego.

1. Brak jest mapy z Planem sytuacyjnym w skali 1:500 dla odcinka od km 0+000 do km 0+700, od km 1+100 do km 3+200 (w skali 1:100 załączonej do przełożonego projektu nie wszystko widać)

Plansze planu sytuacyjnego zostały sporządzone w skali 1:1000, która to skala jest powszechnie stosowana w opracowaniach drogowych. Na wskazanych odcinkach szlakowych brak jest jakichkolwiek elementów wymagających większej skali rysunkowych. Dla skrzyżowań sporządzono dodatkowe arkusze w skali 1:500.

W załączeniu do niniejszego pisma udostępniamy Państwu materiały w wersji elektronicznej (format *.pdf). Materiały te pozwolą na dokładniejszy przegląd planu sytuacyjnego.

Wyjaśniamy, że drukowanie wielkoformatowych plansz, nie służy środowisku oraz stanowi zbędny koszt. Dodatkowo wyjaśniam, że regulacje prawne dążą do cyfryzacji całego procesu budowlanego. Prosimy o zrozumienie i przyjęcie formy w jakiej przedkładamy materiały.

2. Brak jest mapy PZT na odcinku 2+200 do 2+400

Wskazany odcinek jest odcinkiem szlakowym na styku dwóch sąsiednich arkuszy. Skorygowano zakres formatek rysunkowych tak by wzajemna zakładka zakresów była wystarczająco duża i nie budziła wątpliwości.

3. Brak jest mapy z analizą dostępu podzielonych działek do dróg, np. działka nr 263/1 obręb Nowa Huta miała dojazd z dwóch stron, została pozbawiona zjazdu od strony drogi wojewódzkiej.

Działka nr 263/1 obręb Nowa Huta według założeń projektowych ulegnie podziałowi na dwie działki. Każda z nich będzie posiadała dostęp do drogi publicznej. Dotychczasowe zjazdy nie ulegają likwidacji a sposób skomunikowania obu części działek nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

Przepisy prawa nie obligują zarządcę drogi wojewódzkiej do wykonania zjazdu z nowego odcinka drogi. Nowy odcinek drogi nie jest bowiem „spadkobiercą” praw rzeczowych nabytych w odniesieniu do innego pasa drogowego (starego odcinka drogi). Budowa obwodnicy z założenia ma za zadanie ograniczyć liczbę zjazdów (patrz warunki techniczne dla drogi klasy G). Właściciel nieruchomości przyległej do obwodnicy może własnym staraniem zwrócić się do Zarządcy drogi o wydanie decyzji o zezwoleniu na lokalizację zjazdu z obwodnicy w trybie art. 29 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1693 z późn. zm).

Odnosnie braku analizy dostępności do działek, wyjaśniam, że takową analizę załączam w formie cyfrowej (format *.pdf) do niniejszego pisma.

4. Brak zjazdów z działek na drogi dojazdowe.

Zarządca drogi wojewódzkiej jest również zarządcą dodatkowych jezdni zlokalizowanych w pasie drogowym drogi wojewódzkiej. Tym samym, reguluje on kwestie związane z wykonaniem zjazdów z dodatkowych jezdni.

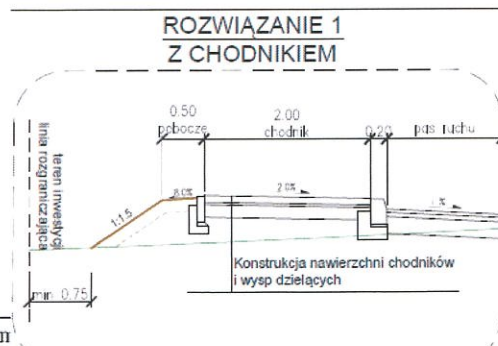
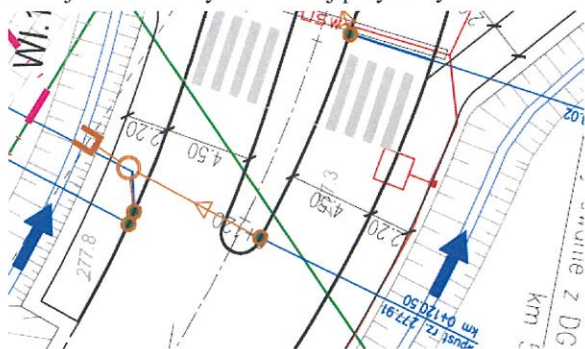
W interesie właścicieli nieruchomości przyległych do dodatkowych jezdni jest brak wyznaczania lokalizacji zjazdów. Dodatkowe jezdnie prowadzone są w poziomie terenu i zakłada się swobodny do nich dostęp (wjazd/wyjazd odbywa się w dowolnym, najkorzystniejszym dla użytkownika miejscu). W przypadku wyznaczenia konkretnej lokalizacji zjazdu wjazd na działkę musi odbywać się tylko takim zjazdem. Co w przypadku prowadzenia prac polowych nie zawsze jest wygodne. Zwracam także uwagę, że jakiegokolwiek zniszczenie korony drogi w przypadku przejazdu poza wyznaczonym zjazdem może być przedmiotem roszczenia zarządcy drogi.

Dla lokalizacji w których zjazd z dodatkowej jezdni byłby utrudniony (np. odcinek z rowem, wysoką skarpią) zaprojektowano zjazdy. Analogicznie odtworzono istniejące zjazdy do nieruchomości zabudowanych.

Dodatkowo wyjaśniam, że stosowne informacje dotyczące zjazdów zostały zawarte w pkt. 3.3. części opisowej materiałów przekazanych do zaopiniowania.

5. Brak wymiarów chodników, szerokości dróg na zjazdach z drogi wojewódzkiej.

Uwaga bezzasadna – szerokości chodników na drogach gminnych podano zarówno na planach sytuacyjnych jak i przekrojach normalnych. Poniżej przykłady.



6. Zjazdy na drogi wewnętrzne i skrzyżowania z drogami publicznymi przebudowane do granicy projektowanego pasa drogowego.

Uwaga została (w miarę możliwości) wprowadzona z zastrzeżeniem, że przebudowa zjazdu z uwagi na warunki techniczne może wykraczać poza granice pasa drogowego.

7. Chodniki nie dochodzą do jezdni na zjeździe na drogę wewnętrzną – w km około 0+900

Uwaga została uwzględniona – układ chodników został skorygowany.

8. Brak oświetlenia przejść dla pieszych (sugerowano oświetlenie przejść dla pieszych w piśmie znak: IPM.D.7226.5.2022 z dnia 30.06.2022)

Uwaga niejasna. Rejon skrzyżowań lub przejść dla pieszych (także w km 0+900) zostały oświetlone zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zwracam uwagę, że przywołane pismo odnosiło się do założeń koncepcji programowej, która zakładała w km 0+900 budowę skrzyżowania i przejść przez drogę innej kategorii. Aktualnie nie projektuje się w tej lokalizacji skrzyżowania ani przejść dla pieszych przez drogę wewnętrzną, tym samym przywołane pismo traci aktualność.

9. Brak przepustu pod drogą serwisową strona lewa w km 0+877.

Uwaga została uwzględniona.

10. Km 0+871 skrzyżowanie strona prawa – można przebudować istniejący przepust pod drogą wewnętrzną i odcinki rowów, zamiast obok projektować nowy przepust.

Istniejący przepust będący przedmiotem uwagi, zlokalizowany jest w odległości ok. 13 m od systemu odwodnienia drogi wojewódzkiej. Uwzględnienie wniosku wymagałoby przebudowy drogi wewnętrznej na odcinku dłuższym niż wynika to z potrzeb. Zwiększenie zakresu robót wymuszałoby także przebudowę istniejącego przepustu, którego przebudowa nie wynika wprost z budowy obwodnicy. Zwracam uwagę, że utrwalone orzecznictwo sądowno-administracyjne wskazuje, że przedmiotem wniosku o decyzję ZRID, dla dróg innych kategorii (w tym dróg wewnętrznych) może być wyłącznie niezbędny zakres robót wynikający z potrzeb. W przypadku nieuzasadnionego technicznie lub prawnie zwiększenia zakresu robót, inwestor może narazić się na problemy prawne.

Ponadto zwracam uwagę na zagadnienia prawne specustawy drogowej co do ingerencji w drogi wewnętrzne. Specustawa drogowa nie przewiduje przebudowy lub budowy dróg wewnętrznych bez zmiany prawa ich własności. Aby zachować dotychczasowy zakres „zarządcy”, wynikłaby potrzeba wprowadzenia do wniosku o wydanie decyzji ZRID instytucji „prawa dysponowania nieruchomością na cele budowlane”. To znów skutkowało by wykonaniem robót (koszty) na rzecz innego zarządcy drogi bez wyraźnego uzasadnienia technicznego.

Jak wyjaśniono, zwiększenie zakresu inwestycji jest niemożliwe z uwagi na ryzyko naruszenia interesu Inwestora wobec czego uwagę uznano za niezasadną.

11. Zatoki postojowe dla bezpieczeństwa zaprojektować odsunięte tak jak w km 0+800 strona lewa.

Uwaga dotyczy drogi wojewódzkiej, której rozwiązania projektowe leżą w gestii i odpowiedzialności Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Wyjaśniam, że zatoki autobusowe zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi. Boczna wyspa, oddzielająca jedną z zatok, została wprowadzona wyjątkowo, z uwagi na jej położenie na łuku poziomym drogi. W innych wypadkach rozwiązanie takie nie jest obligatoryjne. Wprowadzenie bocznych wysp wymusiłoby poważną ingerencję w dotychczasowe rozwiązania projektowe, zwiększyłoby koszty realizacji oraz utrzymania drogi. Zwracam uwagę, że koncepcja programowa, opiniowana przez Gminę, nie przewidywała wykonania bocznych wysp oddzielających zatoki.

Jak wyjaśniono, wprowadzenie wysp oddzielających zatoki nie jest wymagane przepisami prawa i dotyczy rozwiązań na drodze wojewódzkiej, wobec czego uwagę uznano za niezasadną.

12. Połączyć drogę dojazdową po stronie lewej z wewnętrzną w km 1+500 – 1+700

Układ dodatkowych jezdni został ustalony w oparciu o analizę dostępności nieruchomości przyległych do drogi publicznej. W analizie tej uwzględniono zarówno dostęp do drogi publicznej poszczególnych działek ewidencyjnych jak i zachowanie ciągłości dróg wewnętrznych. Proponowany układ dodatkowych jezdni spełnia oba warunki.

Ponownie informuję, że zakres działania Zarządcy drogi wojewódzkiej (inwestora nowej obwodnicy) jest ograniczony prawnie jak i finansowo. Jak wspomniano w wyjaśnieniach do uwagi nr 10, kreacja układu drogowego nie może wykraczać poza niezbędny zakres bezpośrednio związany z budową drogi wojewódzkiej jak i wprost wynikać ze skutków wynikających z jej budowy (np. utrata dostępu nieruchomości do drogi publicznej, przerwanie ciągłości istniejących dróg). Budowa i utrzymanie dróg gminnych czy dróg wewnętrznych własności gminy, wykraczających poza niezbędne odcinki dodatkowych jezdni stanowi już zakres działań własnych danej gminy. Dodatkowe jezdnie, zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, lokalizowane muszą być w pasie drogowym drogi wojewódzkiej i pozostają w zarządzie Zarządu Województwa. Jezdnie takie, również zgodnie z obowiązującymi przepisami, buduje się jako zapewnienie dojazdu do działek, które utraciły dostęp do drogi publicznej (brak dojazdu) w wyniku budowy obwodnicy. W innym przypadku budowa takich jezdni nie ma umocowania prawnego. Doszłoby bowiem do naruszenia zasad podziału kompetencji zarządców dróg określonego w ustawie o drogach publicznych – zarząd województwa zajmował by się obsługą komunikacyjną terenu gminy (budował i utrzymywał drogi będące w zakresie uprawnień gminy).

Informuję także, że inwestor, oprócz ram prawnych ograniczony jest także zakresem dostępnego terenu wyznaczonego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niemożliwym jest przekroczenie zakresu terenu, który był przedmiotem badania w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (brak miejsca).

Wobec powyższego uwagę należało uznać za bezzasadną.

13. Jakiej szerokości i wysokości jest przejazd pod drogą w km 1+900 ?.

Zgodnie z wymiarami podanymi na planie sytuacyjnym, przejazd wyposażony jest w jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości 5,00 m z obustronnymi poboczami szer. 0,75 m. Skrajnia przejazdu wynosi 3,50 m. Co jest zgodne z założeniami koncepcji programowej, która według oświadczeń służb gminy, została opracowana w porozumieniu z gminą Raków.

Dodatkowo wyjaśniam, że w km 6+470,10 zlokalizowano kolejny przejazd pod projektowaną obwodnicą o podobnych parametrach ale skrajnią o wysokości 4,50 m

14. Zapewnić przejazdy przez połączenie po obydwu stronach drogi dojazdowe w km 3+000 do km 3+400.

Uwaga niejasna. Nie jest jasnym co kryje się pod pojęciem: „przejazdu zapewnionego przez połączenie dodatkowych jezdni po obu stronach drogi”. W przypadku gdyby uwaga dotyczyła zwiększenia odcinków dodatkowych jezdni to należałoby przytoczyć wyjaśnienie z pkt. 12 niniejszego pisma.

15. Połączyć drogę serwisową z drogą gminną strona prawa w km 5+180 do km 5+350.

Brak jest możliwości technicznych dla wprowadzenia połączenia dodatkowych jezdni. Powodem są ograniczenia terenowe wynikające z ustaleń decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto uwarunkowania środowiskowe narzucone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach spowodował konieczność przebudowy cieku i zabudowy na nim zespołu przepustów. W następstwie zabudowy przepustów o ściśle określonych wymiarach uszczegółowieniu i zmianie uległo rozwiązanie układu w planie i profilu dodatkowych jezdni (zmiana w stosunku do założeń koncepcji programowej).

Wprowadzenie dodatkowej jezdni zgodnie z Państwa uwagą wymusiłoby rozbiorę budynku mieszkalnego na działce 200/1 oraz spowodowało by naruszenie granic terenu objętego analizą środowiskową z etapu wydania wspomnianej decyzji środowiskowej.

Informuję, że proponowany układ dodatkowych jezdni zapewnia wymagany poziom obsługi komunikacyjnej (zapewniono dostęp do drogi publicznej).

Wobec powyższego uwagę należało uznać za bezzasadną.

16. Wykonać rów otwarty przy drodze gminnej nr 369009T zamiast przepustu pod drogą.

Rozwiązania projektowe w tej lokalizacji poddano ponownej analizie. Niestety ponowna analiza potwierdzała konieczność zastosowania przyjętych dotychczas rozwiązań.

Wyjaśniam, że przyjęte rozwiązanie jest wynikiem kompromisu pomiędzy: uwarunkowaniami prawnymi (zakres terenu objęty decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach), uwarunkowaniami terenowo-prawnymi (ujawnione i usunięte usterki w danych ewidencyjnych), rozwiązaniami technicznymi (zastosowanie parametrów technicznych drogi zgodnych z warunkami technicznymi), rozwiązaniami użytkowymi (duży spadek poprzeczny jezdni, zabezpieczenie poboczy przed rozmywaniem i zapewnienie dojazdu do działki nr 397).

Innymi słowy: w omawianej nastąpiła kumulacja niesprzyjających okoliczności, które wymusiły zastosowanie takich rozwiązań technicznych. Wprowadzenie zmian w stosunku do aktualnie proponowanych jest niemożliwa (w aspekcie potencjalnie uzyskanego efektu w stosunku do pogorszenia innych parametrów drogi).

17. Brak wykazu wielkości działek zaprojektowanych do przejścia przez Gminę Raków.

Uwaga niejasna. Gmina Raków przejmie z mocy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wyłącznie niezbędne powierzchnie działek przeznaczonych pod przyszłe pasy drogowe dróg gminnych. Zgodnie z ustalonym orzecznictwem sądowo-administracyjnym, powierzchnia terenu przejmowana pod pasy drogowe nie może być większa niż wynika to z potrzeb. Zakres pasów drogowych dróg gminnych określono na podstawie przebiegu skarp drogi

z dodatkowym pasem terenu szerokości 0,8 m. Przebieg przyszłych granic pasów drogowych pokazano na planach sytuacyjnych. Wobec powyższego konkretne powierzchnie poszczególnych działek nie mają znaczenia co do istoty sprawy jakim jest przebieg granic pasa drogowego.

Informuję, że miarodajny (ostateczny) wykaz działek wraz zestawieniem powierzchni będzie znana dopiero po wykonaniu i zatwierdzeniu projektu podziału działek (etap decyzji ZRID).

18. Należy przeanalizować odwodnienie, czy odprowadzenie wód opadowych ze skrzyżowania można skierować do rowu przy drodze gminnej (arkusz 2.7).

Uwaga niejasna. Projektant przedłożył do zaopiniowania rozwiązanie projektowe, które ze względu na wysokościowe ukształtowanie terenu, zakładają częściowy zrzut wód opadowych, tylko z wlotu drogi gminnej.

Występując z wnioskiem o opinię, projektant wnioskował o stanowisko zarządcy drogi wobec zrzutu wód opadowych do drogi gminnej. Zarządca drogi dysponuje bowiem pełną wiedzą na temat stanu systemu odwodnienia drogi gminnej i jest w stanie ocenić czy system ten przejmie odprowadzane ilości wód. Projektant dysponuje wielkościami zrzutów, które wynoszą odpowiednio: 0,016 m³/s dla rowu prawego i 0,007 m³/s dla rowu lewego.

W ocenie projektanta istniejący odcinek jest w stanie przejąć takie ilości wód, albowiem wcześniej droga gminna przejmowała w tym miejscu wody spływające ze znacznie większej powierzchni niż aktualnie (cały istniejący odcinek drogi gminnej). Należy zauważyć, że wody z istniejącego odcinka drogi gminnej są przejmowane teraz przez system odwodnienia drogi wojewódzkiej. Można więc założyć, że aktualnie odprowadzanych do rowu drogi gminnej będzie mniej wód niż w stanie istniejącym.

19. Strona lewa droga serwisowa – zbędny płac do zawracania (arkusz 2.7)

Uwaga została uwzględniona.

20. Połączyć drogi serwisowe po stronie prawej w km 6+650 do km 6+750.

Dodatkowe jezdnie DJ_13 oraz DJ_14 stanowią dojazd tylko do kilku działek leśnych i z punktu widzenia funkcjonalnego drogi te pełnią rolę zjazdów. Połączenie dodatkowych jezdni DJ_14 i DJ_13 nie ma znaczenia komunikacyjnego na poziomie gminy (nie łączyłyby istniejących dróg wewnętrznych). W przypadku połączenia obu dróg, powstanie nowy, lokalny ciąg komunikacyjny połączony z obwodnicą zwykłym zjazdem zlokalizowanym w drodze „łącznik ze starodrożem” co stanowiłoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Proponowany układ dodatkowych jezdni zapewnia wymagany poziom obsługi terenów przyległych. W miejscu tym zastosowanie mają także wyjaśnienia zawarte w pkt. 12 niniejszego pisma.

Wobec powyższego uwagę należało uznać za bezzasadną.

21. Brak połączenia działki drogowej nr 504 obręb Wólka Pokłonna – działka przerwana drogą wojewódzka – brak zjazdu na działkę.

Działka nr 504 jest drogą wewnętrzną na gruntach własności gminy Raków. Aktualnie w stanie istniejącym, droga ta jest przerwana istniejącym korytem cieku dopływ „Spod Góry Kamionki” zaś projektowana inwestycja jedynie uporządkuje stan zastany.

Odnosnie skomunikowania przedmiotowej drogi wewnętrznej z układem dróg publicznych wyjaśniam, że:

- część działki powstała z podziału działki nr 504, położona od strony południowej, ma dostęp do projektowanego „łącznika ze starodrożem” lub do samego starodroży drogi wojewódzkiej.
- część działki powstała po podziale działki 504, położona od strony północnej, skomunikowana jest z projektowaną dodatkową jezdnią DJ_12 i przejazdem w km 6+469.

Zatem działce 504 (jej częściom po podziale) zapewniono dostęp do drogi publicznej.

W stanie istniejącym brak jest zjazdu z drogi wojewódzkiej do działki nr 504 a tym samym Zarządca drogi wojewódzkiej nie jest zobligowany do wykonania takiego zjazdu. Zjazd taki może być wykonany staraniem właściciela działki nr 504 w trybie art. 29 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1693 z późn. zm). Dodatkowo wyjaśniam, że w miejscu przejścia projektowaną drogą nad działką 504, obwodnica zlokalizowana jest na wysokiej estakadzie – tym samym brak jest możliwości technicznych wykonania zjazdu do działki. Estakadę pokazano na planach sytuacyjnych.

Wobec powyższego uwagę należało uznać za bezzasadną.

22. Brak dojazdu do działek po stronie lewej na odcinku 7+150 do km 7+375,29 (od rzeki do końca projektu)

Działki obsługiwane są z poziomu istniejących dróg wewnętrznych zlokalizowanych na działkach o numerach ewidencyjnych 504 oraz 113 obręb Wólka Pokłonna. W przypadku gdy działki były obsługiwane przez bezpośrednie zjazdy, zostaną one odtworzone.

Dodatkowo, z uwagi na stan użytkowy działki 113, projektant wprowadził odcinek dodatkowej jezdni DJ_16, która stanowi alternatywną drogę dojazdu do tychże działek.

Wobec powyższego uwagę należało uznać za bezzasadną.

23. Gdzie będzie połączona droga serwisowa na końcu projektu – strona prawa – droga nie łączy się z niczym.

Dodatkowa jezdnia jest kontynuacją dodatkowej jezdni zlokalizowanej na odcinku sąsiednim. Projektant zamieści w kolejnych materiałach fragment rozwiązań z odcinka sąsiedniego (po obustronnym uzgodnieniu rozwiązań styku).

24. Czy drogi serwisowe będą *(domyślnie)* z kruszywa?. Czy odcinki te nie lepiej zaprojektować z asfaltu???

Dodatkowe jezdnie o nawierzchni kruszywowej przyjęto z uwagi na niższy koszt budowy oraz niższe koszty utrzymania i remontów. Ponadto drogi o nawierzchni kruszywowej spełniają wymagania ekologiczne (migracja płazów i małych zwierząt) oraz nie zaburzają bilansu wód gruntowych (większe wsiąkanie niż w przypadku nawierzchni szczelnych).

W lokalizacjach w których wymagany jest wyższy standard utrzymania (np. przejazdy pod obiektami) lub w celu ochrony nawierzchni dróg wyższych kategorii odcinkowo zastosowano nawierzchnię bitumiczną. W ocenie Inwestora (zarządcy dodatkowych jezdni) proponowany standard jest wystarczający dla obsługi komunikacyjnej pól i lasów.

25. Czy mogą być przejścia dla pieszych poza terenem zabudowanym?.

Obowiązujące warunki techniczne nie wykluczają możliwości budowy przejść dla pieszych poza terenem zabudowy. Warunki techniczne określają nawet konkretne wymagania dla takich przejść.

26. Co z istniejącym mostem na DW 764 na końcu projektu (w km 7+150), pozostaje czy do wyburzenia?.

Zgodnie z przyjętymi założeniami oraz zgodnie z założeniami przyjętymi w koncepcji programowej, istniejący most nad „Dopływem spod Góry Kamionki” zostanie rozebrany. Stąd korekta wysokościowa przyległego nasypu i odcinka nawierzchni starodroża.

Z poważaniem


Prezes Zarządu
mgr inż. Wojciech Pająk

Załączniki:

1. Analiza komunikacyjna (*.pdf na nośniku CD)
2. Plan sytuacyjny po korektach (*.pdf na nośniku CD).
3. Profil podłużny i przekrój normalny dróg gminnych (*.pdf na nośniku CD)

Do wiadomości (bez załączników):

1. Świętokrzyski Zarząd dróg Wojewódzkich w Kielcach (drogą elektroniczną)
2. a/a

