PROTOKÓŁ NR 1/2021

z posiedzenia **Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych** w dniu 5.01.2021 r. dla zadania: *BUDOWA I PRZEBUDOWA DK75 KLASY GP NA ODCINKU BRZESKO – NOWY SĄCZ* przeprowadzonego w trybie zdalnym za pośrednictwem aplikacji MS Teams.

PRZEDMIOT OBRAD:

Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe opracowana przez **Jacobs** na podstawie umowy nr I/223/ZI/I-1/2016 z dnia 06.09.2016 r. (SK zostało przyjęte przez ZOPI w dniu 18.12.2018 r. protokołem Nr 6/2018; a STEŚ protokołem ZOPI Nr 4/2020 zatwierdzonym 10.08.2020 r.).

OBECNI: wg załączonej listy.

I. OPIS SPRAWY

1. INFORMACJE OGÓLNE

Oceniane przez KOPI opracowanie jest kolejnym stadium po Studium Korytarzowym możliwości określenia przebudowy i poprawy warunków użytkowych istniejącej drogi nr 75 od Brzeska do Nowego Sącza. Na podstawie przeprowadzonych analiz oraz w oparciu o podsumowanie prac projektowych etapu STEŚ zostały wytypowane trzy warianty do wniosku DŚU.

Ostatnia Rada Projektu miała miejsce w dniu 25.06.2020 r. a posiedzenie ZOPI w dniu 21.07.2020 r.

2. STAN ISTNIEJĄCY

Odcinek drogi krajowej nr 75 od Brzeska do Nowego Sącza jest obecnie jedyną drogą stanowiącą połączenie Nowego Sącza z autostradą A-4 oraz jedyną drogą obsługującą wzmożony ruch samochodów ciężarowych i przyległy teren. Wobec braku alternatywy dla połączeń komunikacyjnych na tym odcinku drogi, czas przejazdu wydłuża się do ok. 1,5 h w godzinach szczytu komunikacyjnego oraz do ok. 1 h poza szczytem.

Analiza stanu istniejącego DK 75 na odcinku Brzesko – Nowy Sącz wskazuje na bardzo małą ilość odcinków na wyprzedzanie, wzmożony ruch lokalny kolidujący z ruchem tranzytowym, znaczny ruch pieszy oraz rowerowy, brak chodników, znaczną liczbę miejsc z możliwością wtargnięcia dzikich zwierząt, odcinki o ograniczonej widoczności na zatrzymanie oraz miejsca niebezpieczne, szczególnie dla kierowców w ruchu turystycznym – znaczna krętość drogi, ostre łuki poziome.

Wg Zarządzenia Nr 7 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 2.03.2020 w sprawie klas istniejących dróg krajowych – droga krajowa nr 75 na odcinku Kraków (DK79, Branice)- Niepołomice – Targowisko (DK4/A4/, węzeł „Targowisko") – w. Brzesko – Nowy Sącz – Krzyżówka powinna mieć klasę GP. Analiza charakterystycznych parametrów, takich jak: szerokość pasa drogowego, łuki poziome, połączenia

z drogami klas niższych, częstotliwości występowania zjazdów wykazała, że minimalne parametry pozwalające na zakwalifikowanie do klasy G, nie są spełnione.
Biorąc pod uwagę oddziaływanie przedmiotowego odcinka na przyległe tereny oraz potrzeby podniesienia parametrów technicznych DK 75 planowane zadanie inwestycyjne jest potrzebne i zasadne.
Oczekiwane efekty i zakładane cele to przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie płynności, podniesienie parametrów technicznych drogi, co przyczyni się do wytworzenia korzystnych warunków do dalszego rozwoju województwa małopolskiego.

3. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE

- Kategoria drogi: krajowa
- Klasa techniczna: GP
- Prędkość projektowa – 80 km/h (70 km/h i 60 km/h)
- Przekrój poprzeczny 2x2
- Pas ruchu: 3,50 m
- Pas dzielący: zmienny, min. 4,00 m
- Wewnętrza opaska 0,50 m
- Pobocze umocnione: min. 1,50 m
- Pobocze gruntowe: min. *0,75 m (*wraz z poszerzeniami na niezbędne elementy związane z BRD, oświetleniem, oznakowaniem pionowym oraz ochroną środowiska)
- Wysokość skrajni: 5,0 m
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię: 115 kN/oś
- Kategoria ruchu: KR5 dla drogi krajowej nr 75

4. STAN PROJEKTOWANY

W wyniku ustaleń podsumowujących etap Studium Korytarzowego opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) obejmowało analizę 5 wariatów tras oznaczonych:

- A Brązowy (przebieg przez 8 gmin)
- B Zielony (przebieg przez 7 gmin)
- C Niebieski (przebieg przez 7 gmin)
- D Różowy (przebieg przez 6 gmin)
- F Pomarańczowy (przebieg przez 7 gmin)

W wyniku ustaleń ZOPI do przedstawienia na KOPI wybrano warianty C, A i F.
Każdy z wariantów wymaga zaprojektowania obiektów inżynierskich umożliwiających przeprowadzenie trasy w bardzo zróżnicowanym topograficznie

terenie. Obiekty dostosowano do warunków terenowych, przeszkód i do potrzeb drogowych z zapewnieniem właściwej obsługi przyległego terenu. Rozwiązania zapewniają funkcjonowanie sieci drogowej w bezpośrednim sąsiedztwie nowego przebiegu drogi krajowej nr 75. Docelowe parametry techniczne drogi głównej odpowiadają parametrom wynikającym z wymogów drogi klasy GP. Projektowana DK75 na większości swojej długości przebiega niezależnie od istniejącej DK75, jedynie odcinkowo przewidziane jest wykorzystanie istniejącego przebiegu drogi.

Dane charakteryzujące analizowane warianty:

	A	C	F
Długość [km]	40,98	47,22	48,62
Dł. przebudowywanych odcinków DK75	9,31	12,16	7,75
% udział odcinków przebudowywanych	23%	26%	16%
Kolizje z sieciami infrastruktury technicznej			
Zapory lub inne urządzenia przeznaczone do zatrzymywania i stałego retencjonowania nie mniej niż 10 mln m^3 masy wody	0	0	0
Projektowane zapory lub inne urządzenia przeznaczone do zatrzymywania i stałego retencjonowania nie mniej niż 10 mln m^3 masy wody	1	1	1
Linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 220kV (kolizje poprzeczne)	370 m	424 m	424 m
Linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV	490 m; 235 m	490 m; 235 m	490 m; 503 m; 1777m; 320 m; 519 m; 950 m
Wyburzenia			
Budynki mieszkalne	125	206	225
Budynki gospodarcze	89	155	164
Budynki usługowe	10	8	6
zabytki w ewidencji	4	4	4
Zagospodarowanie terenu [ha]			
Zabudowa	102,08	163,53	161,24
Tereny rolnicze	173,50	235,21	267,73
Lasy	167,36	170,07	172,53

	A	C	F
Natura 2000:	**Długość [km]**		
PLH120085 - Dolny Dunajec	0	0	0
PLH120087 - Łososina	0,804	0,772	0,770
PLH120088 - Środkowy Dunajec z dopływami	0,516	0,517	0,155
Wiśnicko - Lipnicki Park Krajobrazowy	1,7 w tym 0,3 w tunelu	0	0
Strefy ochrony konserwatorskiej	1,2	3	1,4

Zestawienie długości dodatkowych pasów ruchu na wzniesieniach [m]			
Wariant	Wariant A	Wariant C	Wariant F
Km początku i końca pasa do wyprzedzania	od 7+900 do 8+400 od 9+795 do 10+410 od 12+965 do 13+466	Od 14+075 do 14+575; od 32+620 do 33+454; od 36+750 do 37+420	Od 14+075 do 14+575 Od 32+556 do 33+545; od 35+044 do 35+630; od 36+726 do 37+969; od 40+676 do 41+190; od 43+209 do 44+025; od 45+163 do 46+076
Suma długości	1616	2004	5288

5. WĘZŁY/SKRZYŻOWANIA

W dokumentacji zastosowano rozwiązania wykorzystujące węzły typu WB lub skrzyżowania na prawoskręty. Wszystkie skrzyżowania i węzły z jezdnią główną DK75 obsługiwane są bezkolizyjnie poprzez pasy włączenia/wyłączenia.
Przy doborze sposobu połączenia dróg kierowano się § 55 ust. 2, § 80 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.) oraz ustaleniami z Zamawiającym.
Dla każdego korytarza wstępnie założono lokalizacje połączeń z istniejącą siecią dróg. Zestawienie ilości i średnie odległości przedstawiono w poniższej tabeli:

Węzły/Skrzyżowania					
LP	Wielkość mierzona	Jednostka	A	C	F
1	**Liczba skrzyżowań/węzłów**	szt.	11	11	12
1.1	Liczba węzłów	szt.	8	7	6

1.2	Liczba skrzyżowań na prawe skręty	szt.	3	4	6
2	**Odstępy między skrzyżowaniami/węzłami**	-			
2.1	Średnia	km	3,93	4,16	3,98
2.2	Minimalna	km	2,15	2,1	1,75
2.3	Maksymalna	km	5,85	6,8	6,8

6. ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

W ciągu projektowanej DK75 wstępnie nie przewiduje się uzyskiwania odstępstw od Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.).

Wszystkie przebiegi zaprojektowano z uwzględnieniem przepisów techniczno-budowlanych. W miejscach newralgicznych przewidziano obniżenie Vp do 70/60 km/h. (Żeby nie przekraczać 5% pochylenia poprzecznego Vp=70km/h proponuje się wprowadzić dla odcinków trasy gdzie łuk poziomy jest mniejszy niż 800m, natomiast Vp=60km/h na odcinku dowiązania do obecnie budowanego mostu w Kurowie i na końcu odcinka, choć to już obszar węzła.)

W miejscach występowania łuków poziomych niezgodnych z § 20 ust. 3 pkt 2 lit. a) przewidziano obniżenie prędkości projektowej lub/i wykonanie jezdni w krawężnikach i zastosowanie łuków zgodnych z tabelą z § 20 ust. 3 pkt 2 lit. b). (To miejsca o obniżonej Vp do 60km/h – dowiązanie do mostu w Kurowie i rejon ostatniego węzła przy wjeździe do Nowego Sącza)

Zakres odstępstw od Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (opisanych przez Projektanta w dokumentacji):

a) § 17 ust. 3 i § 18 ust. 3, dotyczący dodatkowych pochyleń osi i krawędzi jezdni na krzywych przejściowych, które mogą nie zostać spełnione w miejscach, dowiązania projektowanej drogi do stanu istniejącego lub zadań inwestycyjnych objętych osobnymi opracowaniami,

b) § 9 ust. 1, dotyczący dopuszczalnych odstępów między nowoprojektowanymi skrzyżowaniami w ciągu dróg istniejących a istniejącymi skrzyżowaniami,

c) § 62 ust. 2 i 3, dotyczący pochylenia podłużnego i poprzecznego jezdni z pierwszeństwem przejazdu i podporządkowanej w miejscu występowania skrzyżowania istniejącej/przebudowywanej drogi z dodatkowymi jezdniami obsługującymi przyległe tereny,

d) § 78 ust. 2 pkt 3, § 79 pkt 3, dotyczące pochylenia podłużnego zjazdów indywidualnych i publicznych na dodatkowe jezdnie/przebudowywane drogi innych klas,

e) § 113 ust. 7 pkt 3, dotyczący usytuowania wjazdów na dodatkowe jezdnie, na odcinku drogi o pochyleniu niwelety większym niż 4% dla zjazdów publicznych.

7. PROJEKTOWANY DOCELOWY UKŁAD DRÓG PUBLICZNYCH

Projektowana DK75 (droga klasy GP) będzie posiadała powiązania z drogami klasy GP, G, Z, wyjątkowo L. Odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy będą nie mniejsze niż 2000 m oraz minimum 1000 m na terenie zabudowy. Wyjątkowo odległości te będą wynosić poza terenem zabudowy nie mniej niż 1000 m, a na terenie zabudowy – nie mniej niż 600 m. Nie przewiduje się lokalizowania zjazdów na drodze DK75. Obsługę terenów przyległych do pasa drogowego przewiduje się z wykorzystaniem dróg niższych klas lub dodatkowych jezdni.

Wariant A			Wariant C			Wariant F		
KM	nazwa	Dr. Nr	KM	nazwa	Dr. Nr	KM	nazwa	Dr. Nr
3+633,06	A-SW-02	1444K	6+790,42	C-SW-03	DK75	6+785,95	F-SW-03	DK75
6+517,27	A-SP-03P		10+601,72	C-SP-05	1439K	10+637,19	F-SP-05	1439K
7+834,85	A-SP-03L		13+870,42	C-SW-06	DK75	13+886,64	F-SP-06	DK75
12+444,56	A-SW-04	DW966	20+474,15	C-SP-09	1410K	20+478,75	F-SP-09	1410K
14+927,59	A-SP-05	1448K	23+290,81	C-SW-10	DK75	23+288,80	F-SW-10	DK75
18+082,49	A-SP-06	1410K	25+455,67	C-SW-12	DK75	25+449,34	F-SW-12	DK75
20+913,20	A-SW-07	DK75	29+004,05	C-SP-14P	DK75	29+007,85	F-SP-14P	DK75
23+071,84	A-SW-09	DK75	30+020,52	C-SP-14L	DK75	30+024,13	F-SP-14L	DK75
27+707,26	A-SW-11	DK75	33+891,82	C-SP-16		33+773,55	F-SP-16	1533K
30+237,29	A-SW-12	1559K	38+132,44	C-SW-18	DK75	37+848,43	F-SP-18	1522K
36+229,12	A-SW-14	DK75	42+460,34	C-SW-20	DK75	41+448,42	F-SW-19	DK28
40+434,19	A-SWZ-16	DK28	46+676,37	C-SWZ-22	DK28	46+853,78	F-SP-20	1551K
40+974,07	A-SWZ-16A	DK75	47+212,66	C-SWZ-22A	DK75	48+608,89	F-SR-21	DK75

8. OPRACOWANIA ZWIĄZANE Z GEOLOGIĄ I GEOTECHNIKĄ, ROBOTY ZIEMNE

W ramach etapu STEŚ wykonane zostały następujące opracowania:

a) Opinia geotechniczna dla potrzeb ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych budowy i przebudowy drogi krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz, odc. II od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza
b) Studium geologiczno – inżynierskie dla potrzeb ogólnego rozpoznania warunków geologiczno – inżynierskich i wstępnego określenia przydatności terenu do budowy obiektów drogowych w ramach budowy i przebudowy drogi

krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko - Nowy Sącz, odc. II od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza

c) Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie polegającego na budowie i przebudowie drogi krajowej nr 75 (DK 75) klasy GP na odc. Brzesko - Nowy Sącz, odc. II od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza.

Na potrzeby ww. opracowań przeprowadzono:

- kartowanie terenowe ze szczególnym uwzględnieniem osuwisk i obszarów zagrożonych osuwiskowo;
- wiercenia wraz z badaniami laboratoryjnymi;
- sondowania;
- dla rejonów projektowanych tuneli drogowych, odcinka wzdłuż Zbiornika Czchowskiego oraz wybranych obszarów osuwiskowych badania geofizyczne metodami tomografii elektrooporowej (ERT) oraz sejsmiki refrakcyjnej (SRT).

Przeprowadzona na podstawie wykonanych analiz ocena stopnia skomplikowania warunków gruntowych (zgodnie z § 4 pkt. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych - Dz. U. z 2012 r. poz. 463) wskazuje na obecność w podłożu budowlanym projektowanej inwestycji zarówno prostych jak i złożonych i skomplikowanych warunków gruntowych. Szczegółowe dane w tym zakresie zamieszczono w TOMIE B.

Kierując się kryteriami § 3 ww. Rozporządzenia dla całej inwestycji przyjęto III kategorie geotechniczną.

Ocenę warunków geologiczno-inżynierskich i ryzyka geologicznego przeprowadzono metodą punktową zgodnie z Załącznikiem 20 i tabelą 87 „Wytycznych wykonywania badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego. Część 1: Wytyczne badań podłoża budowlanego w drogownictwie" (PIG-PIB, AGH i PW, 2018 r.).

Identyfikacja zagrożeń geologicznych polegała na:

- zlokalizowaniu inwestycji na tle regionalnej budowy geologicznej;
- określeniu stopnia skomplikowania warunków gruntowych;
- ocenie warunków geologiczno-inżynierskich, przeprowadzonej zgodnie z wyżej przedstawionymi kryteriami;
- zaklasyfikowaniu terenu pod kątem stopnia zagospodarowania i przekształcenia (tereny nienaruszone, tereny gęstej zabudowy, tereny działalności przemysłowej i rolniczej),
- zidentyfikowaniu charakterystycznych właściwości projektowanego obiektu (droga, nasyp, wykop, drogowy obiekt inżynierski, plac itp.).

Prognoza zmian warunków geologiczno-inżynierskich polegała na analizie, w jakim zakresie zmianie ulegną podstawowe cechy budowy geologicznej na skutek powstania obiektu budowlanego na wszystkich etapach procesu inwestycyjnego.

Ocenę warunków geologiczno-inżynierskich i ryzyka geologicznego wykonano w formie tabelarycznej w podziale na odcinki (załącznik tekstowy nr A tom B), a samą ocenę warunków geologiczno-inżynierskich przedstawiono również na przekrojach geologiczno - inżynierskich (załącznik nr 7 tom B).

Warunki geologiczno-inżynierskie			**Wariant A**	**Wariant C**	**Wariant F**
LP	Wielkość mierzona	Jednostka			
1	Ocena warunków geologiczno-inżynierskich		11	11	12
1.1	Warunki korzystne	%	0%	0%	0%
1.2	Warunki średniokorzystne	%	45%	64%	51%
1.3	Warunki niekorzystne	%	55%	36%	49%
1.4	Warunki bardzo niekorzystne	%	0%	0%	0%
2.1	Liczba osuwisk	szt.	55	57	71
2.2	Powierzchnia osuwisk	ha	34,93	23,31	59,80
3	Długość po GZWP	km	11,32	11,32	7,86

Projektowane przedsięwzięcie wiąże się ze specyficznymi zagrożeniami dla wód podziemnych nie tylko ich stanu jakościowego ale również ilościowego. Przeprowadzona w ramach opracowania Dokumentacja hydrogeologicznej analiza potencjalnego wpływu inwestycji na wody podziemne wskazała m.in. na:

- <u>Wariant A:</u>
  Tunel A-T1
  Wykonanie tunelu będzie miało zdecydowany wpływ na zmianę stosunków wodnych w górotworze. Na etapie budowy tunelu, przechwycenie wód podziemnych dopływających do tunelu przez instalacje odwodnieniowe, spowoduje zmniejszenie zasobów wód podziemnych, co może skutkować zmniejszeniem zasobów eksploatacyjnych ujęć wód podziemnych zlokalizowanych poniżej projektowanego tunelu. Zakres tych zmian będzie zależał od zachowania się górotworu w czasie budowy tunelu oraz wielkości opadów atmosferycznych, które są źródłem zasilania poziomu wodonośnego.
  Ponadto na tych odcinkach tunelu, gdzie będą wykonywane zabiegi iniekcyjne górotworu, mające na celu jego uszczelnienie i wzmocnienie, może dojść do zmiany kierunku przepływu wód podziemnych, lokalnego piętrzenie wód podziemnych, wzrostu spadków hydraulicznych oraz wystąpienia niekorzystnych zjawisk takich jak sufozja, przebicie hydrauliczne lub powstania osuwisk na zboczach.
  Prawdopodobnie zasięg zmian warunków wodnych będzie obejmował rejon tunelu oraz obszar bezpośrednio przyległy do tunelu.

Zmiana stosunków wodnych może niekorzystnie wpłynąć na obszar zasilania „źródła św. Urbana", z którego prowadzony jest pobór wód podziemnych przez Spółkę Wodną Iwkowa „URBAN", zaopatrującą w wodę część mieszkańców miejscowości Iwkowa - około 700 gospodarstw domowych.
Ujęcie wód podziemnych z tego źródła zlokalizowane jest powyżej poziomu projektowanego tunelu, ale zmiana warunków wodnych w rejonie i bliskim sąsiedztwie samego tunelu może oddziaływać na cały system krążenia.

Tunel A-T2
Wykonanie tunelu będzie miało raczej niewielki wpływ na zmianę stosunków wodnych w całym górotworze. Największy wpływ, ale skutkujący istotnym zagrożeniem, może mieć na przepływ wód w obrębie licznych koluwiów osuwiskowych. Wzrost spadków hydraulicznych, przebicia hydrauliczne mogą doprowadzić do uaktywnienia się istniejących osuwisk oraz powstania nowych.

- Wariant F:

Tunel F-T1
Wykonanie tunelu będzie miało wpływ na zmianę stosunków wodnych w górotworze. Na etapie budowy tunelu, przechwycenie wód podziemnych dopływających do tunelu przez instalacje odwodnieniowe, spowoduje zmniejszenie zasobów wód podziemnych co może skutkować zmniejszeniem zasobów eksploatacyjnych ujęć wód podziemnych zlokalizowanych w pobliżu projektowanego tunelu.
Ponadto na tych odcinkach tunelu, gdzie będą wykonywane zabiegi iniekcyjne górotworu, mające na celu jego uszczelnienie i wzmocnienie, może dojść do zmiany kierunku przepływu wód podziemnych, lokalnego piętrzenie wód podziemnych, wzrostu spadków hydraulicznych oraz wystąpienia niekorzystnych zjawisk takich jak sufozja, przebicie hydrauliczne lub uaktywnienia się istniejących osuwisk oraz powstania nowych. Prawdopodobnie zasięg zmian warunków wodnych będzie obejmował rejon tunelu oraz obszar bezpośrednio przyległy do tunelu.

W przypadku wariantu C wpływ na wody podziemne będzie związany głównie z odcinkami przekopów - prognozowany jest niewielki wpływ na zmianę stosunków wodnych w podłożu. Lokalnie, wyłącznie w bezpośrednim sąsiedztwie przekopu, wpłynie na warunki występowania i intensywność poziomu zawieszonego oraz warunki przepływu wód infiltrujących z opadów atmosferycznych.

Szczegółowa prognoza wpływu projektowanej inwestycji została zawarta w ww. dokumentacji.

Bilans robót ziemnych przedstawiono poniżej:

Roboty ziemne			**Wariant A**	**Wariant C**	**Wariant F**
LP	Wielkość mierzona	Jednostka			
1.1	Wykop	m^3	3 619 873	2 679 284	4 209 465
1.2	Nasyp	m^3	6 449 745	8 045 381	6 436 470

2	Tunel	m^3	511 650	0	257 850
3.1	DD Wykop	m^3	571 765	514 074	693 041
3.2	DD Nasyp	m^3	311 154	242 782	325 191
4	Suma objętości robót ziemnych	m^3	11 464 187	11 481 520	11 922 016
5	Bilans mas ziemnych	m^3	2 057 611	5 094 804	1 601 304
6	Wymiana gruntów organicznych	m^3	86 720	62 742	4 242
7	Wykonanie pali pod korpusem drogowym	m^2	64 675	51 125	16 425

9. OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Obciążenia ruchome obiektów inżynierskich:
A. Obiekt (wszystkie elementy konstrukcyjne i wyposażenie) należy zaprojektować na obciążenia normowe zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie z dnia 30 maja 2000r z późniejszymi zmianami, klasyfikacji MLC (Military Load Class) oraz w razie potrzeby na obciążenie tłumem o wartości do 5 KN/m2.
B. Grupę obiektów w ciągu dróg o klasie technicznej GP i G projektuje się na klasę I według modelu obciążenia LM1 oraz na model obciążenia LM2 wg zmian wprowadzonych do Dz. U. nr 63 w roku 2019.
C. Grupa obiektów w ciągu pozostałych dróg projektuje się na klasę II według modelu obciążenia LM1 oraz na model obciążenia LM2 wg zmian wprowadzonych do Dz. U. nr 63 w roku 2019.
D. Grupa obiektów w ciągu samodzielnych przejść dla zwierząt nad DK 75 projektuje się według modelu obciążenia LM1, przyjmując współczynniki dostosowawcze $\alpha_{Q1}=0,5$; $\alpha_{Qi}=0,5$ dla $i\geq 2$; $\alpha_{q1}=0,5$; $\alpha_{qi}=0,8$ dla $i\geq 2$ oraz $\alpha_{qr}=0,8$ według zmian wprowadzonych do Dz. U. nr 63 w roku 2019.
E. Obciążenie normowe grupy obiektów w ciągu dróg infrastruktury drogowej objętej przygotowaniami obronnymi (PSDP i USDP)
a. dla 1 kolumny pojazdów kołowych klasa 150 wg STANAG 2021 oraz dla pojazdów gąsienicowych klasa 120 wg STANAG 2021,
b. dla 2 kolumn pojazdów kołowych klasa 100 wg STANAG 2021 oraz dla pojazdów gąsienicowych klasa 80 wg STANAG 2021
Zestawienie obiektów inżynierskich znajduje się w załączniku do protokołu KOPI.

10. MOP/PARKINGI

Inwestycja nie zakłada budowy miejsc obsługi podróżnych.
Wzdłuż projektowanych korytarzy przewidziano miejsce dla potencjalnych lokalizacji parkingów przydrożnych oraz miejsca do ważenia pojazdów – kontrola ITD. Pismo WI.021.45.2017.TF

Inwestycja nie zakłada budowy punktów poboru opłat, stacji poboru opłat oraz obwodów utrzymania

11. Ochrona Środowiska

Poniżej przedstawiono tabelę przedstawiającą ingerencję planowanej trasy w obszary cenne środowiskowo i strefy ochrony konserwatorskiej.

W przypadku obszarów Natura 2000 podana powierzchnia odnosi się do proponowanej powierzchni odtworzenia siedlisk.

Nazwa obszaru	WARIANT A		WARIANT C		WARIANT F	
	DŁUGOŚĆ [m]	POWIERZCHNIA [ha]	DŁUGOŚĆ [m]	POWIERZCHNIA [ha]	DŁUGOŚĆ [m]	POWIERZCHNIA [ha]
NATURA 2000:						
PLH120085 - Dolny Dunajec	0	0	0	0	0	0
PLH120087 - Łososina	804	7,660	772	3,346	770	3,346
PLH120088 - Środkowy Dunajec z dopływami	516	3,96	517	3,96	155	0
Strefy ochrony konserwatorskiej	1230	6,94	3038	9,88	1432	6
Zabytki nieruchome obiekty i stanowiska-szt	7		16		15	

Nazwa obszaru	DŁUGOŚĆ [m]		
	WARIANT A	WARIANT C	WARIANT F
Wiśnicko - Lipnicki Park Krajobrazowy	1719 w tym 322 w tunelu	0	0
0Obszar Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego	19005	23107	23107
Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego	0	0	0
Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu	18082	22126	15536

Zestawienie elementów ochrony środowiska

Wielkość mierzona		Jednostka	WARIANT A	WARIANT C	WARIANT F
Zintegrowane przejścia dla zwierząt	PZDd	szt.	23	18	20
	PZDś	szt.	10	15	15
	PZGd	szt.	5	4	4
	PZM	szt.	22	42	47
	PZŁ	szt.	0	2	2
Wygrodzenia		m	36562	32928	30275
Powierzchnia ekranów akustycznych		m^2	34718	53468	55715
Inne działania		m.b.	8700	9625	14175

12. PROGNOZY RUCHU

W ramach STEŚ (Etap I) wykonano analizy i prognozy ruchu, które zostały uzgodnione przez Departament Studiów pismem nr DSS.WSD.Z1.4084.1.2019.464.MS.RW z dnia 22.10.2019 r. Poniżej przedstawiono wyniki natężenia ruchu w postaci średniego dobowego ruchu w pojazdach rzeczywistych.

Średni dobowy ruch wraz z podziałem rodzajowym – pojazdy rzeczywiste

Odcinek	SDR [poj./dobę]	% ruchu ciężkiego [%]
2015 (GPR – rok bazowy)		
Brzesko – Tymowa	10545	12 %
Tymowa – Jurków	8463	14 %
Jurków – Dąbrowa	11070	14 %
Dąbrowa – Nowy Sącz	17912	10 %

	WARIANT A (brązowy)		WARIANT C (niebieski)		WARIANT F (pomarańczowy)	
2028 (oddanie do ruchu)						
Odcinek przy Brzesku	20 800	14 %	23 000	13 %	24 800	12 %
Odcinek środkowy	15 600	11 %	11 700	16 %	13 400	14 %
Odcinek przy Nowym Sączu	27 100	8 %	21 000	9 %	18 300	10 %
2032						
Odcinek przy Brzesku	23 900	14 %	25 100	13 %	27 100	12 %
Odcinek środkowy	17 500	11 %	12 700	16 %	14 500	14 %
Odcinek przy Nowym Sączu	29 700	8 %	23 000	9 %	20 100	10 %

2047 (ostatni horyzont czasowy)						
Odcinek przy Brzesku	31 600	14 %	33 000	14 %	35 500	13 %
Odcinek środkowy	22 800	12 %	16 900	17 %	19 400	15 %
Odcinek przy Nowym Sączu	38 100	8 %	30 500	9 %	28 400	10 %

We wszystkich z zaproponowanych wariantów odnotowano dużą efektywność planowanej inwestycji. Obciążenie ruchem drogi krajowej DK75 na odcinku od Brzeska do Nowego Sącza natężenia znajdują się w przedziale od 11700 (wariant C) do 27100 (wariant A) ŚDR w 2028 oraz wartości od 16900 (wariant C) do 38100 (wariant A) ŚDR w 2047 roku dla opcji minimum.

Ze względu na długość odcinka, dużą liczbę skrzyżowań/węzłów i analizowane trzy warianty trasy, powyższe wyniki prognoz są wartościami uśrednionymi dla wybranych odcinków całego zadania. Szczegółowe wyniki prognozy ruchu dla wszystkich odcinków, każdego wariantu i wszystkich horyzontów czasowych, w podziale na kategorie pojazdów znajdują się w Tomie E – Analizy i prognozy ruchu. Wyniki przeprowadzonych analiz rozpatrywanych wariantów w horyzontach prognostycznych wskazują, że w związku z eliminacją miejscowych ograniczeń przepustowości (np. Góra Just), poprawie ulegną warunki ruchu pomiędzy Brzeskiem a Nowym Sączem, w szczególności czas oraz płynność przejazdu.

13. KOSZTY

Szacunkowe koszty poszczególnych przebiegów przedstawiono poniżej:

Zbiorcze zestawienie kosztów inwestycji wg wariantów [PLN]				
LP	Wyszczególnienie elementu rozliczeniowego	Wariant A	Wariant C	Wariant F
1	ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE	253 691 237,54	175 044 965,37	262 507 677,73
2	ROBOTY ZIEMNE	262 011 890,18	269 738 342,04	289 242 206,14
3	ODWODNIENIE	43 027 863,79	47 434 468,83	51 428 409,96
4	PODBUDOWY	257 102 198,50	303 231 796,83	336 097 759,53
5	NAWIERZCHNIE	118 335 745,19	129 762 732,71	136 562 404,07
6	ROBOTY WYKOŃCZENIOWE	19 123 495,02	21 081 986,15	22857 071,09
7	OZNAKOWANIE DRÓG I URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	15 298 796,01	16 865 588,92	18 285 656,87
8	OBIEKTY MOSTOWE	2745 100 000,00	1631 200000,00	2738 200 000,00
9	URZĄDZENIA OCHRONY ŚRODOWISKA	43 346 588,70	47 785 835,27	51 809 361,14
10	EKRANY AKUSTYCZNE	38 189 800,00	58 814 800,00	61 286 500,00
11	ZIELEŃ	2 549 799,34	2 810 931,49	3 047 609,48
12	INNE ROBOTY (ITS, PARKINGI, PRZEBUDOWA URZĄDZEŃ OBCYCH ITP.)	18 155 372,09	19 297 825,25	20 333 291,47
13	ZAPLECZE WYKONAWCY I KOSZTY OKOŁOKONTRAKTOWE [1,85%]	83 501 468,65	64 738 449,69	86 589 279,99
14	REZERWA NA ROBOTY NIEPRZEWIDZIANE [1,4%]	99 871 381,68	35 672 340,30	52 208 103,78
RAZEM ROBOTY BUDOWLANE (NETTO)		3999 305 636,70	2823 480 062,85	4130 455 331,24
RAZEM ROBOTY BUDOWLANE (BRUTTO)		**4919 145 933**	**3472 880 477**	**5080 460 057**

Zbiorcze zestawienie dokumentacji projektowej i nadzoru inwestorskiego [PLN]			
Wyszczególnienie elementu rozliczeniowego	Wariant A	Wariant C	Wariant F
Dokumentacja budowlana (Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, mapa do celów projektowych, Dokumentacja geodezyjna i kartograficzna, Dokumentacja geologiczno - inżynierska itp.) , Nadzór autorski	211 966 647,51	156 413 373,37	222 646 990,24
Nadzór inwestorski (3,3%)	117 553 971,11	84 084 802,15	123 061 958,90
Koszty dokumentacji i nadzoru (NETTO)	329 520 618,62	240 498 175,52	345 708 949,14
podatek VAT (23%)	75 789 742,28	55 14 580,37	79 513 058,30
Koszty dokumentacji i nadzoru (BRUTTO)	405 310 360,90	295 812 755,89	425 222 007,45
Zbiorcze zestawienie kosztów nabycia nieruchomości			
WYKUPY GRUNTÓW, WYKUP BUDYNKÓW I WYBURZENIA (NETTO)	367 448 800,00	461 926 900,00	509 028 500,00
WYKUPY GRUNTÓW, WYKUP BUDYNKÓW I WYBURZENIA (BRUTTO)	451 962 024,00	568 170 087,00	626 105 055,00
Zbiorcze zestawienie kosztów związanych z czasowym zajęciem terenu			
KOSZTY CZASOWEGO UŻYTKOWANIA TERENU WRAZ Z REKULTYWACJĄ (NETTO)	179 549 280,00	208 666 140,00	230 567 100,00
KOSZTY CZASOWEGO UŻYTKOWANIA TERENU WRAZ Z REKULTYWACJĄ (BRUTTO)	220 845 614,40	256 659 352,20	283 597 533,00
Ogółem koszty inwestycji [PLN]			
OGÓŁEM KOSZT ROBÓT BUDOWLANYCH, WRAZ Z CZASOWYM ZAJĘCIEM TERENU I NABYCIA NIERUCHOMOŚCI (BRUTTO):	5 997 263 932,44	4 593 522 672,40	6 415 384 652,88
długość odcinka w km	40,98	47,22	48,62
wartość brutto odcinka za 1 km	146 331 835	97 283 296	131 949 499

14. ANALIZA EKONOMICZNA

Wielkość mierzona	Jednostka	Wariant A	Wariant C	Wariant F
ENPF	zł	23 922 995 126	24 950 969 046	23 858 532 631
EIRR	%	24,55%	30,54%	24,24%
B/C		7,15	9,59	7,03

15. ANALIZA WIELOKRYTERIALNA

W celu dokonania analizy i porównań poszczególnych wariantów odcinka drogi krajowej nr 75 z całego opracowania projektowego wyodrębniono parametry do analizy technicznej w zakresie następujących kryteriów:
Środowiskowego, Techniczno – funkcjonalnego, Społecznego i Ekonomicznego.
Przeprowadzona została dodatkowa analiza środowiskowa, na podstawie której wytypowany został wariant najkorzystniejszy środowiskowo.

Wyszczególnienie wszystkich analizowanych elementów dla każdego z kryteriów znajduje się w Tomie A.III – analiza wielokryterialna.

Punktacja:

Przedział:	100	500
	100-złe	**500-dobre**

Przyjęte wagi:

KRYTERIUM	STRATEGIA				
	Inżyniera	Radnego	Ekologa	Finansisty	
TECHNICZNE	55	15	15	15	**100**
SPOŁECZNE	15	55	15	15	**100**
ŚRODOWISKOWE	15	15	55	15	**100**
EKONOMICZNE	15	15	15	55	**100**
	100	**100**	**100**	**100**	

Wyniki technicznej analizy wielokryterialnej

Kategoria	LP	Oceniania wartość	Ilość punktów rankingowych				
			Wariant A	Wariant B	Wariant C	Wariant D	Wariant F
Techniczne	1	Powiązanie z siecią dróg	300,00	300,00	260,00	310,00	250,00
	2	Geometria Plan	300,00	345,00	268,00	177,00	312,00
	3	Geometria Profil	380,00	350,00	350,00	175,00	235,00
	4	Powierzchnie nawierzchni	500,00	400,00	300,00	150,00	150,00
	5	Roboty ziemne	320,00	265,00	270,00	290,00	350,00
	6	Obiekty	216,30	318,10	412,15	400,00	117,05
		Suma	2016,30	1978,10	1860,15	1502,00	1414,05
		Mediana	310,00	331,55	285,00	233,50	242,50
		Ranking	1	2	3	4	5
Społeczne	7	Wyburzenia	477,10	135,40	270,60	275,10	261,50
	8	Społeczne	339,88	182,38	155,00	169,25	135,25
		Suma	816,98	317,78	425,60	444,35	396,75
		Mediana	408,49	158,89	212,80	222,18	198,38
		Ranking	1	5	3	2	4
Środowiskowe	9	Środowiskowe	298,00	232,00	260,00	327,00	343,00
	10	Geotechnika	190,00	290,00	290,00	250,00	250,00
	11	Woda	258,50	442,60	308,00	183,00	491,20
		Suma	746,50	964,60	858,00	760,00	1084,20
		Mediana	258,50	290,00	290,00	250,00	343,00
		Ranking	5	2	3	4	1
Ekonomiczne	12	Koszty	180,00	302,00	451,00	500,00	100,00
	13	ENPV	462,00	100,00	500,00	180,00	460,00
	14	ERR	179,00	100,00	500,00	348,00	163,00
	15	BC	262,00	100,00	500,00	196,00	250,00
		Suma	1083,00	602,00	1951,00	1224,00	973,00
		Mediana	221,00	100,00	500,00	272,00	206,50
		Ranking	3	5	1	2	4

Wyniki Porównania rankingowego	Wariant A	Wariant B	Wariant C	Wariant D	Wariant F
Mediana punktacji	300,00	290,00	300,00	250,00	250,00
Inżyniera	310,64	281,43	318,18	264,54	245,61
Finansisty	288,97	209,99	390,41	285,98	248,13
Ekologa	284,62	277,30	308,73	267,29	300,41
Radnego	340,63	214,52	277,54	249,80	227,02
Suma punktów w modelach	1224,85	983,24	1294,84	1067,60	1021,18
Mediana Punktów w modelach	299,80	245,91	313,45	265,91	246,87
Pozycja w rankingu	2	5	1	3	4

Wyniki środowiskowej analizy wielokryterialnej:

Kryteria	Trasy				
	wA	wB	wC	wD	wF
Liczba osób zamieszkałych i potencjalnie zagrożonych hałasem w buforze 250 m	500	241	235	100	108
Ilość budynków mieszkalnych koniecznych do wyburzenia	500	100	258	135	200
Ilość budynków gospodarczych i usługowych koniecznych do wyburzenia	500	100	264	230	245
Zmiana ukształtowania powierzchni terenu (długość wykopu + długość nasypu)	129	500	351	100	315
Powierzchnia ogólna do przekształcenia w buforze DK75 w granicach linii zajętości	500	100	193	310	198
Powierzchnia gleb chronionych zagrożonych zniszczeniem lub przekształceniem klas I-III i IVa	500	100	115	186	103
Powierzchnia zniszczenia siedlisk chronionych i obszarów NATURA 2000	100	325	340	329	500
Długość przecięcia DK75 z korytarzami ekologicznymi	100	500	129	179	333
Liczba przejść przez cieki	245	100	173	500	209
Długość przejść na granicy i w cofce zbiorników wodnych (Czchowski i Rożnowski)	215	249	349	100	500
Długość przecięć z terenami zagrożonymi powodzią (woda 1% = 100 letnia)	214	456	303	100	500
Długość przecięć z GZWP	230	500	340	100	466
Długość przecięć DK75 z obszarami chronionego krajobrazu i parkami krajobrazowymi	488	448	117	100	500
Ilość obiektów zabytkowych w buforze DK75 2 x 20m do wyburzenia	500	100	300	500	233
Ilość zabytków archeologicznych w buforze DK75 2x 20m	500	144	233	100	322
Ilość przecinanych osuwisk aktywnych i okresowo aktywnych	100	181	500	338	465
Ilość przecinanych osuwisk nieaktywnych i obszarów zagrożonych osuwiskami	500	294	308	471	100

Ranking wariantów na podstawie analizy środowiskowej:

OCENA WARIANTÓW:	**459**	**404**	**388**	**100**	**500**

Warianty rekomendowane przez Projektanta

Na podstawie przeprowadzonych analiz, na etapie STEŚ wskazuje się aby do wniosku o DŚU rekomendować warianty:

C – pod względem technicznym

A – jako wariant alternatywny - samorządowy

F – jako wariant alternatywny - najkorzystniejszy środowiskowo

Korzyści wariantów rekomendowanych

- C – z rekomendowanych ma największą akceptacje społeczną, najtańszy z możliwością zamknięcia projektowanych kosztów w nowym PI
- A – najkrótszy, najwyżej oceniony w zakresie przebiegu wysokościowego, wskazany przez samorządy poza gm. Chełmiec, najmniejsza ingerencja w zabudowę mieszkaniową
- F – z rekomendowanych jest zgodny z oczekiwaniem RZGW WP na najdłuższym odcinku, ma najlepszy bilans mas ziemnych, jest najdalej od rzek i zbiorników

Ryzyka wariantów rekomendowanych

- C – przechodzi w kolizji z urządzeniami RZGW, nie ma akceptacji na terenie Brzeska
- A – obok F najdroższy, 2 tunele o łącznej długości prawie 1,5 km, największa długość obiektów, na południowym przebiegu jest kolizja z urządzeniami RZGW,
- F – jest najdłuższy i najdroższy – tunel i długie estakady, na końcowym odcinku ok km 32+000 konieczne duże pochylenia podłużne

16. BRD

Przeprowadzono Audyt BRD DK75/2020 z dnia 24 marca 2020 r.
Odniesiono się do uwag Audytora w załącznikach nr 5 i 6 brzesko brd

17. INNE

Na posiedzeniu KOPI odbyła się dyskusja i zostały zgłoszone następujące uwagi:

1. Na ZOPI Wody Polskie wskazały konieczność dokonania analizy projektowanych wariantów przebiegu drogi pod kątem lokalizacji ujęć wód na potrzeby zwykłego i szczególnego korzystania z wód oraz ustaleń wynikających z ustanowionych stref ochronnych ujęć oraz stref projektowanych. Czy Wykonawca dokonał takiej analizy? Czy opracowana dokumentacja hydrogeologiczna analizuje "zaniki wody", które mogą być spowodowane realizacją tuneli? Czy projektujecie Państwo odwodnienie tuneli na etapie realizacji i eksploatacji drogi? Czy został zaprojektowany monitoring wód podziemnych?
2. Zostały opublikowane zaktualizowane mapy zagrożenia powodziowego, ze zmienionymi zasięgami stref zalewowych - czy zostało to uwzględnione w Państwa projekcie?

3. W art. 192 ustawy Prawo wodne wskazano, że zakazuje się niszczenia lub uszkadzania urządzeń wodnych. W związku z tym istnieją wątpliwości co do możliwości lokalizacji przebiegu drogi po wale przeciwpowodziowym w miejscowości Nowy Sącz (obszar zakładu Wiśniowskiego). Czy rzeczywiście duży ruch samochodowy (również samochodami ciężarowymi) i związane z tym drgania nie będą powodowały uszkodzenia i osłabienia wału? Przedstawiciele Wód Polskich zwrócili również uwagę na kwestie własności urządzenia wodnego tj. wału przeciwpowodziowego.
4. Dlaczego w podsumowaniu wariant C jest najkorzystniejszy pod względem akceptacji społecznych? Gmina Łososina w dalszym ciągu stoi na stanowisku akceptacji wariantu samorządowego z tunelami (odrzuca wariant obejścia góry Just przez Łyczankę i Świdnik i Tęgoborze).
5. Ze względu na wyjątkowe położenie i możliwości terenowe Gmina Iwkowa wnosi o zaprojektowanie parkingu i punktu widokowego w kilometrażu 19+300 w wariancie C. Projektant wyjaśnił, że wskazana lokalizacja nie daje możliwości zachowania wymaganych odległości między pasami włączeń i wyłączeń sąsiednich skrzyżowań.
6. Przedstawiciel gminy Gnojnik: Czy podczas prowadzonych analiz brane były skutki wprowadzenia dużego przepływu samochodów w tereny mocno zurbanizowane a co za tym idzie negatywne oddziaływanie "smog". Obecnie gminy mają duży nacisk na jego zmniejszanie a ścieranie się chociażby opon czy spaliny powodują bardzo dużą emisję pyłów zawieszonych PM 2,5, PM 10, benzoapirenu itd. Takie rozwiązania generują bardzo duże koszty już nie tylko społeczne ale również ekonomiczne.
7. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury zgłosili pytanie dotyczące ustalenia klasy i kategorii odcinków drogi budowanych w ramach skrzyżowań na prawe skręty (analogia do łącznicy w węźle). Projektant i O.Kr zastanowią się jak nazwać te odcinki dróg.
8. Na KOPI rozważano potrzebę opracowania dodatkowego wariantu C+ (na bazie C z tunelem pod górą Just), lecz z uwagi na wyższy koszt o około 200 mln zł i zdanie MI nt. znacznego przekroczenia kosztów na tym zadaniu odstąpiono od zlecania dodatkowego wariantu C+.

II. USTALENIA KOPI

W wyniku przeanalizowania zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu KOPI przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjąć wariant C przebiegu drogi krajowej nr 75 na odcinku Brzesko- Nowy Sącz do dalszych prac, tj. rekomendować go jako wariant preferowany do realizacji we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

2. W zakresie zlokalizowanych stref zagrożeń powodziowych rzeki Łososiny i rzeki Dunajec oraz stref Zbiorników Wód Podziemnych do czasu złożenia wniosku o DUŚ uszczegółowić dane i analizy zgodnie z wymaganiami hydraulicznymi PGWP. W tym celu ponownie podjąć rozmowy z PGWP w celu: uszczegółowienia zakresu obliczeń (metoda hydrauliczna dla wszystkich cieków czy tylko dla rzek Łosina i Dunajec) oraz uzgodnienia rozwiązań z Zarządcą Wód. W przypadku konieczności zastosować procedury związane z aktualizacją PI.
3. W materiałach do DŚU poprawić wszystkie błędy edycyjne (m.in. „S8", parametry łącznicy P4, nazwy skrzyżowań i węzłów, w analizie wielokryterialnej pokazać wagi i wartości spójne z opracowaniami projektowymi, usunąć znak E-20).
4. W materiałach do DŚU nie przedstawiać rozwiązań z pasami do wyprzedzania, nie zmieniać granic terenu objętego inwestycją oraz zakresu oddziaływania. W przypadku miejsc dla których dodatkowe pasy zostaną uzasadnione obliczeniami ruchowymi, korzyściami ekonomicznymi, BRD kompletne materiały przedstawić do akceptacji KOPI przed złożeniem wniosku o DŚU.
5. Na kolejnym etapie przedstawić rozwiązania eliminujące odstępstwa wymienione w punkcie I.6 podpunkty: b, c, d, e oraz inne zdiagnozowane podczas dalszego toku prac. Przedstawione rozwiązania alternatywne powinny mieścić się w obszarze działek ujętych we wniosku o DŚU.
6. Przed złożeniem wniosku o DŚU wyeliminować z rozwiązań projektowych:
   a. odstępstwo od § 17 ust. 3 i § 18 ust. 3, dotyczące dodatkowych pochyleń osi i krawędzi jezdni na krzywych przejściowych (wskazane w punkcie I.6 a).
   b. zastosowanie cichej nawierzchni. Zastosować alternatywne rozwiązania zapewniające wymagane parametry ochrony przed hałasem.
7. Niezwłocznie rozpocząć dla wariantu rekomendowanego ustalenia z jednostkami samorządu terytorialnego w celu zawarcia porozumień kompetencyjnych regulujących status dodatkowych jezdni/dróg wewnętrznych (obejmujących zaliczenie ich do dróg gminnych publicznych na mocy uchwały Rady Gminy i przejęcie do eksploatacji po wybudowaniu przez GDDKiA). W przypadku nie wyrażenia woli przejęcia dróg przez jst zaprojektować dodatkowe jezdnie o szerokości 3,5 m z mijankami w nawierzchni kruszywo plus podwójne powierzchowne utrwalenie (z uwzględnieniem wymagań ppoż). Projektowane dodatkowe jezdnie wykonać w sposób umożliwiający (w przyszłości na koszt i staraniem wnioskodawcy) rozbudowę do parametrów spełniających wymagania dla dróg gminnych,
8. Wykonawca (Projektant) sporządzi Szacunkowy koszt nabycia nieruchomości dla zadania pn. „Budowa drogi krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz, Odc. II" wg wzoru stanowiącego załącznik do Protokołu w terminie 14 dni od dnia podpisania Protokołu.
9. Wykonawca uzgodni treść Szacunkowego kosztu nabycia nieruchomości z Wydziałem Nieruchomości w Oddziale GDDKiA w Krakowie i przedłoży go do akceptacji Zespołowi ds. Nieruchomości w Centrali GDDKiA w terminie 14 dni od dnia podpisania Protokołu.

10. Wykonawca usunie z dokumentacji zapisy o koszcie nabycia nieruchomości wyrażonym w kwocie netto (koszty nabycia nieruchomości należy podać wyłącznie w kwocie brutto) w terminie 14 dni od dnia podpisania Protokołu.
11. Wykonawca przedstawi wyjaśnienie w zakresie sposobu wyliczenia kwoty „czasowego użytkowania terenu" ze wskazaniem co w jego wyliczeniach składa się na ten asortyment i w jakiej kwocie a po uzgodnieniu z Wydziałem Nieruchomości w Oddziale uzupełni lub zmieni treść tego punktu w dokumentacji w terminie 14 dni od dnia podpisania Protokołu.
12. Wykonawca dokona zmian w dokumentacji i ZZK zgodnie z treścią Szacunkowego kosztu nabycia nieruchomości uzgodnionego z Wydziałem Nieruchomości i zaakceptowanego przez Zespół ds. Nieruchomości w terminie 21 dni od dnia podpisania Protokołu.
13. We wniosku o wydanie DŚU nie należy wskazywać rodzaju nawierzchni, aby możliwe było na późniejszym etapie wariantowanie konstrukcji nawierzchni, tj. pozostawienie Wykonawcy możliwości wyboru rodzaju nawierzchni (podatna/sztywna).
14. Dokumentację uzupełnić o wyliczenia liczby osi do wyznaczenia kategorii ruchu, w terminie 14 dni od dnia podpisania Protokołu.
15. Rozwiązania konstrukcji nawierzchni (podatna/sztywna) przyjmowane na dalszym etapie powinny być zgodne z obowiązującym wzorcem PFU.
16. W najbliższym aneksie do PI ujednolicić wartości: kosztów ogólnych wykonawcy, KMZ, nadzorów inwestorskich, dokumentacji projektowej oraz kosztów okołokontraktowych do typowych wartości 6%, 7%, 3%, 5% i 1% lub przedstawić wyliczenia wskazujące na prawidłowość oszacowania kosztów wpisanych w ZZK.
17. Bieżącą wartość zadania (wynikającą z wprowadzenia niniejszych uwag z pkt 16) w formie aneksu do Programu Inwestycji uzgodnić z Ministerstwem Infrastruktury
    Szacunkowa wartość zadania: 4 980,7 mln zł brutto
    Szacunkowa wartość robót: 3 472 880 477 zł brutto
18. Zobowiązuję Dyrektora Oddziału do:
    a. złożenia oświadczenie o wprowadzeniu wszystkich w/w poprawek przed złożeniem wniosku o DUŚ i potwierdzenie że nie ulega zmianie rekomendacja w zakresie wariantu. W przypadku gdy rekomendacja wariantu ulega zmianie wymagane jest złożenie wniosku o aneks do KOPI.
    b. współpracy z Organem ochrony środowiska przy wskazywaniu w decyzji środowiskowej wymagań (parametrów technicznych) dla przejść dla zwierząt Zapisy decyzji nie powinny ograniczać możliwości stosowania równoważnych/zamiennych rozwiązań technicznych,
    c. analizy na kolejnym etapie granic podziałów odcinków realizacyjnych, celem wyeliminowania ewentualnych problemów, np. wynikających z objęcia zakresem tych samych działek w dwóch odrębnych inwestycjach i decyzjach ZRID,
    d. niezwłocznego przedstawienia harmonogramu i kosztów realizacji poszczególnych odcinków realizacyjnych celem urealnienia wysokości zabezpieczenia finansowania na kluczowe etapy realizacji inwestycji,
    e. na kolejnym etapie podjęcia rozmów z Lasami Państwowymi lub innymi instytucjami gospodarującymi nieruchomościami Skarbu Państwa w kwestii

odprowadzenia wód na ich tereny. W szczególności na kolejnym etapie analizą alternatywnego sposobu odwodnienia objąć miejsca bezodpływowe (wymagające stosowania przepompowni i kanałów tłocznych) i przedstawić ją na ZOPI,

f. poszukiwania na kolejnym etapie przygotowania inwestycji najlepszych rozwiązań technicznych i ekonomicznych, w celu realizacji planowanych wydatków w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnieciu założonych celów.

III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa DK 75 klasy GP na odc. Brzesko - Nowy Sącz" pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w punkcie II. Warunkiem udzielenia przez Generalnego Dyrektora DKiA pisemnej zgody na złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wprowadzenie uwag zawartych w punkcie II. do dokumentacji oraz przedstawienie poprawionej dokumentacji STEŚ zgodnie z wymienionymi uwagami.

Zastępca Przewodniczącego KOPI:

Departament
Przygotowania i Realizacji Inwestycji
Tomasz Smoleń
Dyrektor

Przewodniczący KOPI:

Radca Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad
Tomasz Kwiecliński

19/03/2021

Akceptuję/Zatwierdzam uchwałę KOPI

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH i AUTOSTRAD
Tomasz Żuchowski

(Podpis i pieczęć Generalnego Dyrektora)

Warszawa, dnia 22.03.2021 r.

Departament Przygotowania
i Realizacji Inwestycji
Tomasz Stańczak
Zastępca Dyrektora
18.03.21