



Inwestor:	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25 31-542 Kraków	
Jednostka Projektowa:	IVIA S.A. ul. Roździeńskiego 91 40-203 Katowice mail: biuro@ivia.pl	

Nazwa zadania:	Opracowanie dokumentacji projektowej etapu STEŚ wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu Rozbudowa drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modlniczka (z wyłączeniem tego węzła) o trzeci pas ruchu
Adres obiektu:	województwo małopolskie powiat krakowski, m. Kraków
Faza projektu:	Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STEŚ) Etap I
Przedmiot opracowania:	E II. Raport ze spotkań społecznych

Funkcja	Imię i nazwisko	Podpisy
Projektant:	mgr inż. Rafał Draszczyk	
Projektant:	mgr inż. Arkadiusz Palka	
Sprawdzający:	inż. Piotr Węglarz	
Nr umowy: I/342/ZI/I-1/2022 z dnia: 04.10.2022 r.		Data opracowania: 04.2024 r.

Spis treści:

E. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA	2
E.II. RAPORT ZE SPOTKAŃ SPOŁECZNYCH.....	2
E.II.1. Opis przedmiotu przeprowadzonych spotkań informacyjnych	2
E.II.2. Przebieg, daty i miejsce przeprowadzonych spotkań informacyjnych.....	2
E.II.3. Formularze opinii	12
E.II.4. Zestawienie, streszczenie, analiza i sposób uwzględniania zgłoszonych wniosków, protestów i opinii	14
E.II.5. Podsumowanie i wnioski	39
E.II.5.1. Podsumowanie	39
E.II.5.2. Sposób uwzględnienia wniosków oraz analiza wprowadzonych zmian	47
E.II.5.3. Wnioski.....	65

E. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA

E.II. RAPORT ZE SPOTKAŃ SPOŁECZNYCH

E.II.1. Opis przedmiotu przeprowadzonych spotkań informacyjnych

Organizacja spotkań oraz działań informacyjnych dla społeczeństwa na terenach, na których zlokalizowana jest inwestycja jest częścią zadania.

Celem spotkań jest poinformowanie społeczeństwa o planowanym przedsięwzięciu. Spotkania informacyjne dla zadania pod nazwą: „Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu” oraz „Rozbudowa drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modlniczka (z wyłączeniem tego węzła) o trzeci pas ruchu” zostały przeprowadzone na terenie gmin, przez które przechodzą analizowane warianty:

- projektowanej trasy A4:

- Miasto Kraków
- Gmina Liszki
- Gmina Zabierzów

- projektowanej trasy S52c (na odcinku od węzła Balice I do węzła Modlniczka):

- Gmina Zabierzów

E.II.2. Przebieg, daty i miejsce przeprowadzonych spotkań informacyjnych

Spotkania informacyjne zostały zaplanowane w okresie 12 – 14 grudnia 2023 r. wg harmonogramu:

I.p.	Gminy	Data	Godzina	Miejsce spotkania
1.	Miasto Kraków	12.12.2023r.	17:00	Sala obiektu sportowego KS Wróblowianka ul. Wróblowicka 58, 30-698 Kraków
2.	Gmina Liszki	13.12.2023r.	17:00	Szkoła Podstawowa im. Św. Jana Kantego w Liszkach ul. Szkolna 50, 32-060 Liszki
3.	Gmina Zabierzów	14.12.2023r.	16:00	Urząd Gminy Zabierzów Sala obrad – I piętro Rynek 1, 32-080 Zabierzów

Na wniosek mieszkańców w okresie od 17 stycznia – 1 lutego 2024 r. zorganizowano dodatkowe spotkania dla mieszkańców miasta Kraków wg harmonogramu:

I.p.	Gminy	Data	Godzina	Miejsce spotkania
1.	Miasto Kraków	17.01.2024r.	18:00	Szkoła Podstawowa nr 132 ul. Benedyktyńska 4, 30-698 Kraków
2.	Miasto Kraków	25.01.2024r.	18:00	Fort Borek ul. Forteczna 146, 30-437 Liszki
3.	Miasto Kraków	01.02.2024r.	18:00	Szkoła Podstawowa nr 48 ul. Księcia Józefa 337, 30-243 Kraków

Informacje o spotkaniach zamieszczone były na:

- ulotkach - przekazane władzom i pracownikom Urzędów Gmin oraz Urzędu Miasta Kraków
- plakatach informacyjnych - rozwieszone na słupach informacyjnych oraz tablicach informacyjnych w miejscowościach, w pobliżu których przechodzą analizowane warianty trasy
- stronach internetowych urzędów, portalach społecznościowych prowadzonych przez gminy jak również w biuletynach informacyjnych przygotowywanych przez gminy i miasto Kraków. Informacje o spotkaniach zostały zamieszczone w dwóch gazetach o zasięgu lokalnym: Gazeta Wyborcza oraz Gazeta Krakowska.
- stronie internetowej projektu <http://a4-balice-krakowpoludnie-stes.pl/>.

a) Miasto Kraków – spotkanie 12.12.2023 r.





b) Gmina Liszki – spotkanie 13.12.2023 r.





c) Gmina Zabierzów – spotkanie 14.12.2023 r.





d) Miasto Kraków – spotkanie dodatkowe 17.01.2024 r.





e) Miasto Kraków – spotkanie dodatkowe 25.01.2024 r.





Na tym etapie materiały informacyjne obejmowały:

- informacje o terminie i sposobie odbywania się spotkań informacyjnych,
- orientacyjny przebieg proponowanych wariantów trasy autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S52c,
- planowane lokalizacje węzłów drogowych dla poszczególnych wariantów,
- opis planów wynikających z realizowanej inwestycji,
- informacje o dostępie do materiałów na przygotowanej stronie internetowej <http://a4-balice-krakowpoludnie-stes.pl/> oraz o terminach przekazania formularzy opinii.

Spotkania zorganizowano na podstawie *Zaleceń dotyczących ochrony danych osobowych w trakcie prowadzenia akcji informacyjnych w procesie lokalizacji i budowy dróg* wydanych przez Dyrektora Generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (sygnatura dokumentu: SZBI.I.7.1).

Przebieg spotkań:

- przywitanie uczestników spotkania,
- przedstawienie planu spotkania,
- prezentacja multimedialna, w której przedstawiono ogólne informacje dotyczące lokalizacji inwestycji oraz zakresu i celu opracowania. Omówienie przebiegów poszczególnych wariantów,
- zadawanie przez uczestników spotkania pytań do zaprezentowanych rozwiązań i udzielanie odpowiedzi na pytania, dyskusja,
- zakończenie spotkania dla części oficjalnej,
- konsultacje indywidualne. Uczestnicy mieli możliwość rozmowy z przedstawicielami inwestora oraz biura projektowego. Mogli uzyskać odpowiedzi na pytania dotyczące przebiegu inwestycji w obrębie miejsc zamieszkania.

W czasie spotkań była możliwość przekazania wypełnionych formularzy opinii.

Szacunkowa liczba uczestników spotkań:

- | | | |
|-------------------|-------------------------------------|------------|
| • Miasto Kraków | – spotkanie 12.12.2023 r. | – 70 osób |
| • Gmina Liszki | – spotkanie 13.12.2023 r. | – 130 osób |
| • Gmina Zabierzów | – spotkanie 14.12.2023 r. | – 50 osób |
| • Miasto Kraków | – spotkanie dodatkowe 17.01.2024 r. | – 160 osób |
| • Miasto Kraków | – spotkanie dodatkowe 25.01.2024 r. | – 210 osób |
| • Miasto Kraków | – spotkanie dodatkowe 01.02.2024 r. | – 200 osób |

Ja niżej podpisana/podpisany na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a, art. 9, ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), zwanego RODO:

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych: imię i nazwisko, oznaczenie działki oraz zgłoszone przeze mnie uwagi dotyczące rozbudowy o trzeci pas ruchu autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie oraz drogi S52 od węzła Balice I do węzła Modlniczka **polegające na publikacji ww. danych na stronie internetowej projektu a4-balice-krakowpoludnie-stes.pl.**

.....
(data i podpis osoby składającej uwagi)

Obowiązek informacyjny

- Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, tel. (022) 375 8888, e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl.
- W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych, można kontaktować się z Inspektorem Ochrony Danych, za pośrednictwem adresu e-mail: iod@gddkia.gov.pl.
- Administrator przetwarza Państwa dane osobowe (imię i nazwisko, adres zamieszkania, telefon, mail) oraz przekazane podczas spotkań informacyjnych uwagi w celu sporządzenia protokołu ze spotkań dotyczących rozbudowy o trzeci pas ruchu autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie oraz drogi S52 od węzła Balice I do węzła Modlniczka i umieszczenia Państwa uwag na stronie internetowej projektu.
- Administrator przetwarza Państwa dane osobowe w celu realizacji obowiązku prawnego nałożonego na Administratora (art. 6 ust. 1 lit c RODO) na podstawie art. 20 pkt 1 i 3 ustawy o drogach publicznych, a w przypadku adresu e-mail, nr telefonu oraz wyrażenia zgody na publikację danych – również na podstawie zgody (art. 6 ust. 1 lit a RODO).
- Państwa dane osobowe mogą być przetwarzane przez Administratora także w celu ustalenia, dochodzenia lub obrony roszczeń na podstawie prawnie uzasadnionego interesu administratora (art. 6 ust. 1 lit f RODO).
- Przetwarzanie Państwa danych osobowych jest konieczne do prawidłowej i rzetelnej realizacji zadania GDDKiA polegającego na budowie dróg publicznych.
- **Wyrażenie zgody na publikację Państwa danych na stronie internetowej inwestycji jest dobrowolne. Brak wyrażenia zgody na publikację spowoduje, że treść uwagi oraz stanowisko GDDKiA nie zostaną zamieszczone na stronie internetowej inwestycji.**
- Państwa dane osobowe będą przetwarzane przez okres budowy drogi, a następnie przez okres 2 lat od dnia oddania drogi do użytkowania.
- Państwa dane osobowe są powierzone lub udostępniane podmiotom świadczącym na rzecz Administratora usługi związane z obsługą i rozwojem systemów IT oraz Wykonawcom przygotowującym na zlecenie GDDKiA projekt drogi.
- W ramach funkcjonowania systemów teleinformatycznych Administratora dane osobowe mogą zostać przekazane do państwa trzeciego. Podstawą takiego przekazania są standardowe klauzule umowne (art. 46 ust. 2 lit c RODO). Szczegółowych informacji na temat warunków przekazania Państwa danych osobowych do państw trzecich można udzielić Inspektor Ochrony Danych – kontakt iod@gddkia.gov.pl.
- Przysługują Państwu następujące prawa:
 - prawo dostępu do danych osobowych i ich sprostowania,
 - cofnięcia zgody na przetwarzanie danych,
 - prawo żądania ograniczenia przetwarzania - jeżeli spełnione są przesłanki określone w art. 18 RODO,
 - prawo żądania usunięcia danych osobowych - jeżeli spełnione są przesłanki określone w art. 17 RODO,
 - prawo wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych,
 - prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
- Państwa dane osobowe nie będą podlegały zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.

Formularze opinii udostępniane były uczestnikom na każdym spotkaniu informacyjnym. Uzupelnione można było wrzucać do przygotowanej urny. Po każdym ze spotkań uczestnicy oraz zainteresowani mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia i przesłania formularzy opinii za pomocą poczty tradycyjnej lub poczty elektronicznej. Szczegóły przekazywania formularzy opinii przedstawiono na spotkaniach. W związku z dodatkowymi spotkaniami informacyjnymi zorganizowanymi na wniosek mieszkańców, decyzją Zamawiającego, wydłużono termin przekazania formularzy opinii do 29 lutego 2024 r. Dodatkowo wszystkie materiały informacyjne oraz formularze opinii w formie cyfrowej dostępne były na stronie internetowej projektu <http://a4-balice-krakowpoludnie-stes.pl/>.

E.II.4. Zestawienie, streszczenie, analiza i sposób uwzględniania zgłoszonych wniosków, protestów i opinii

Zestawienie otrzymanych wniosków/opinii wraz z odpowiedziami Projektanta zamieszczono w tomie E III. Tabelaiczne zestawienie opinii mieszkańców wraz z odpowiedziami.

Decyzją Zamawiającego przeanalizowano wszystkie otrzymane formularze opinii, mimo iż część zawierała braki:

- brak podania imienia i nazwiska osoby wypełniającej formularz,
- brak adresu osoby wypełniającej formularz,
- brak numeru działki lub obrębu którego dotyczy uwaga,
- brak którejkolwiek ze stron formularza,
- brak podania miejscowości oraz daty wypełniania formularza,
- nieczytelne dane osobowe,
- wypełnienie ankiety przez instytucję / zakład pracy bez podania imienia i nazwiska,
- wypełnienie ankiety nie na udostępnionym wzorze formularza (elektronicznie przetworzony),
- wypełnienie ankiety po terminie określonym na przekazanie.

Formularze z brakami oznaczone są w dalszej części jako „NIEPEŁNE”

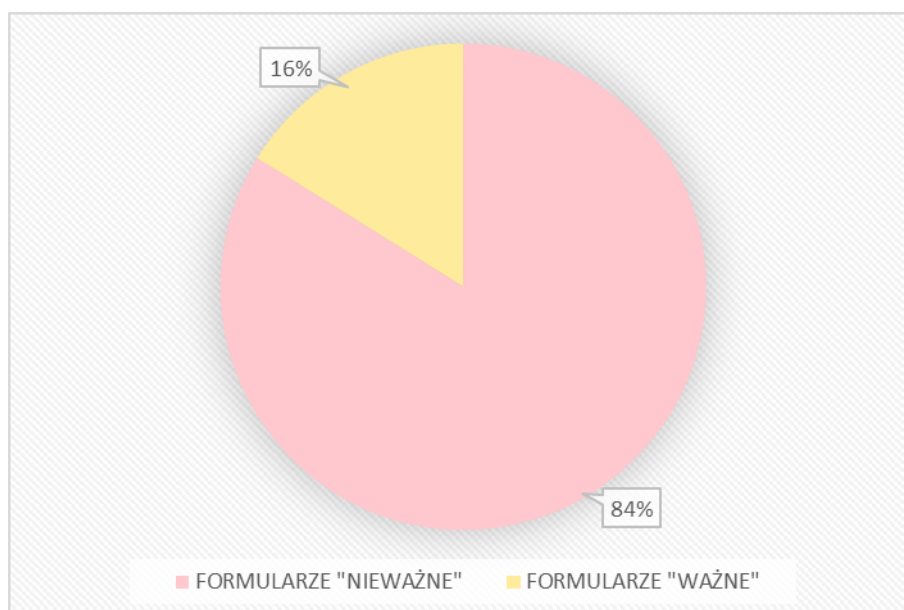
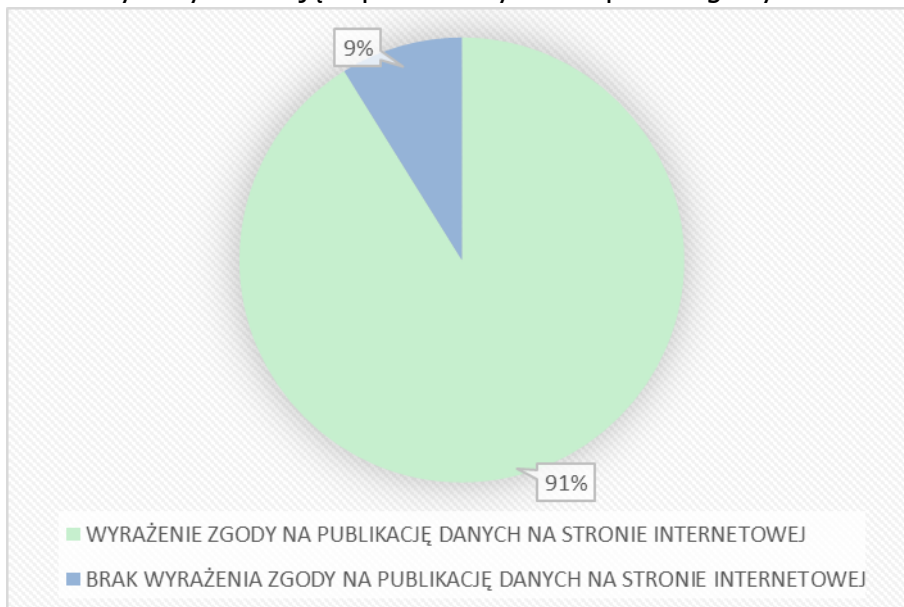
a) Miasto Kraków –12.12.2023 r.

Otrzymano 124 formularze opinii.

W 113 formularzach wyrażono zgodę na przetwarzanie danych osobowych autora celem ich publikacji na stronie internetowej projektu.

ZESTAWIENIE FORMULARZY OPINII		
WSZYSTKIE	WYRAŻENIE ZGODY NA PUBLIKACJĘ DANYCH NA STRONIE INTERNETOWEJ Formularze „pełne”	FORMULARZE "NIEPEŁNE"
124	113	104

Poniżej przedstawiono wykresy obrazujące procentowy udział poszczególnych formularzy:



Kwestie poruszone podczas dyskusji:

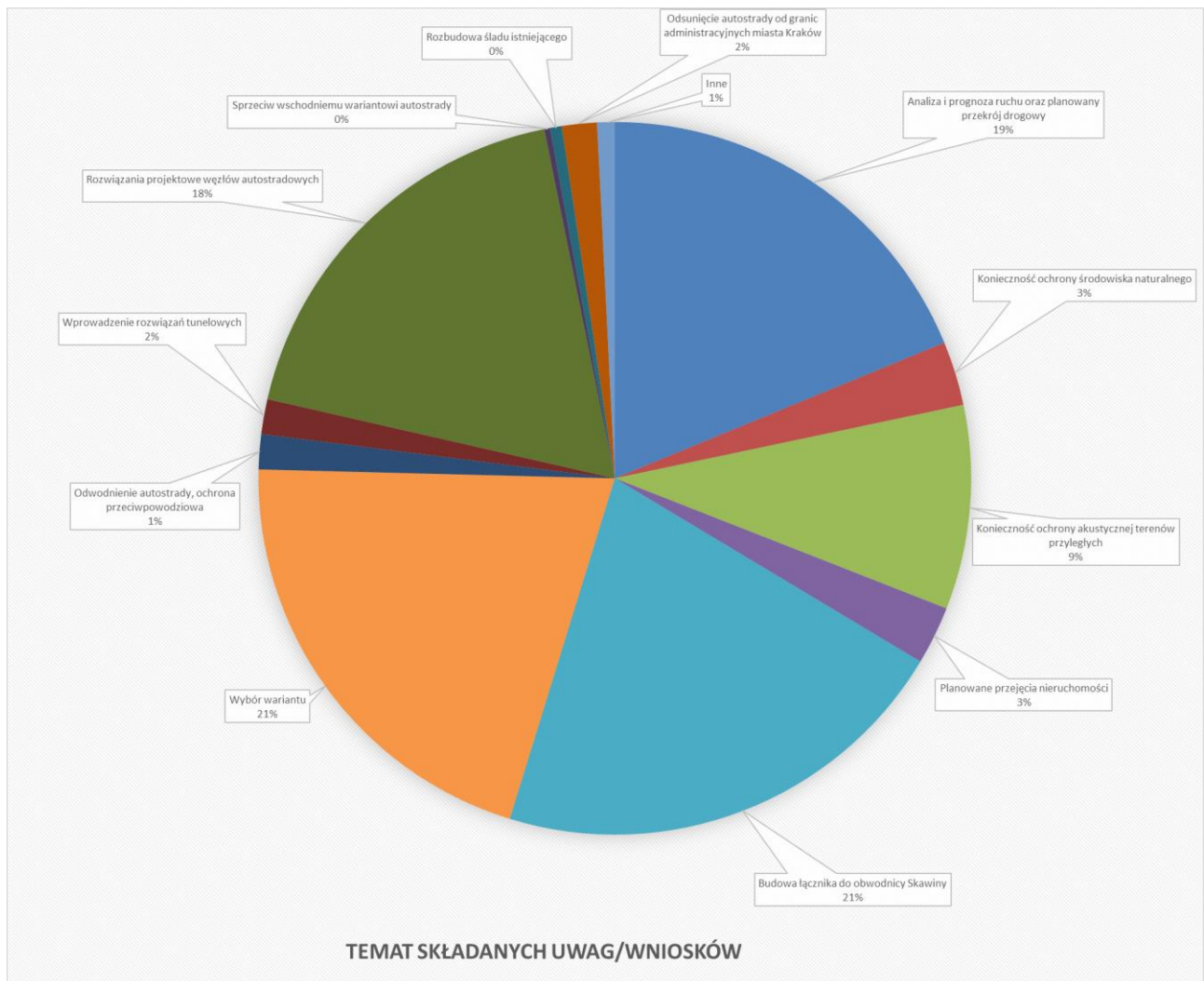
Lp.	PORUSZONY TEMAT
1.	Wniosek o umożliwienie dalszej dzierżawy przez szkołę podstawową działki nr 135/8, gmina Kraków-Podgórze, obręb P-87 od GDDKiA
2.	Planowany przekrój drogowy
3.	Rezygnacja z budowy MOP na odcinku pomiędzy węzłem Kraków Skawina i Kraków Południe
4.	Realizacja odcinkowego pomiaru prędkości
5.	Zakres planowanych dróg serwisowych, udostępnienie ich do użytku publicznego oraz dostosowanie do ruchu pieszo-rowerowego
6.	Wniosek o budowę ekranów akustycznych
7.	Wniosek o budowę jezdni zbierająco-rozprowadzających pomiędzy węzłami w celu rozdzielenia ruchu lokalnego od tranzytowego
8.	Założenia przyjęte do opracowanej analizy i prognozy ruchu
9.	Uwzględnienie terenów zalewowych w rejonie rzeki Wilgi
10.	Rozwiązania projektowe węzła Kraków Tynec
11.	Rozwiązania projektowe węzła Kraków Południe
12.	Wykup nieruchomości
13.	Uwzględnienie w rozwiązaniach projektowych planowanych inwestycji: budowa nowego przebiegu DW 774, rozbudowa drogi powiatowej DP2280K, budowa pętli tramwajowej, budowa drogi dojazdowej do pętli tramwajowej, rozbudowa linii kolejowej w rejonie węzła Kraków Południe
14.	Zwrócenie uwagi na naruszenie obszarów cennych środowiskowo w rejonie rzeki Wisły.

Uwagi przekazane w formularzach opinii:

Lp.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
1.	Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy	71
2.	Konieczność ochrony środowiska naturalnego	11
3.	Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	35
4.	Planowane przejęcia nieruchomości	10
5.	Budowa łącznika do obwodnicy Skawiny	80

6.	Wybór wariantu	78
7.	Odwodnienie autostrady, ochrona przeciwpowodziowa	6
8.	Wprowadzenie rozwiązań tunelowych	6
9.	Rozwiązania projektowe węzłów autostradowych	69
10.	Sprzeciw wschodniemu wariantowi autostrady	1
11.	Rozbudowa śladu istniejącego	2
12.	Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	6
13.	Inne	3

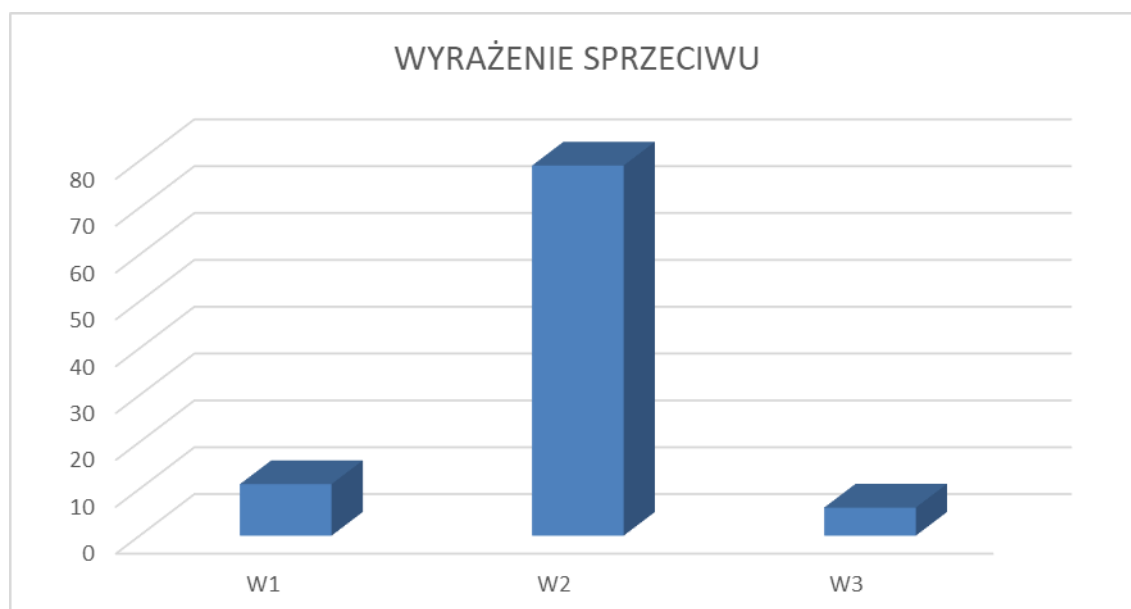
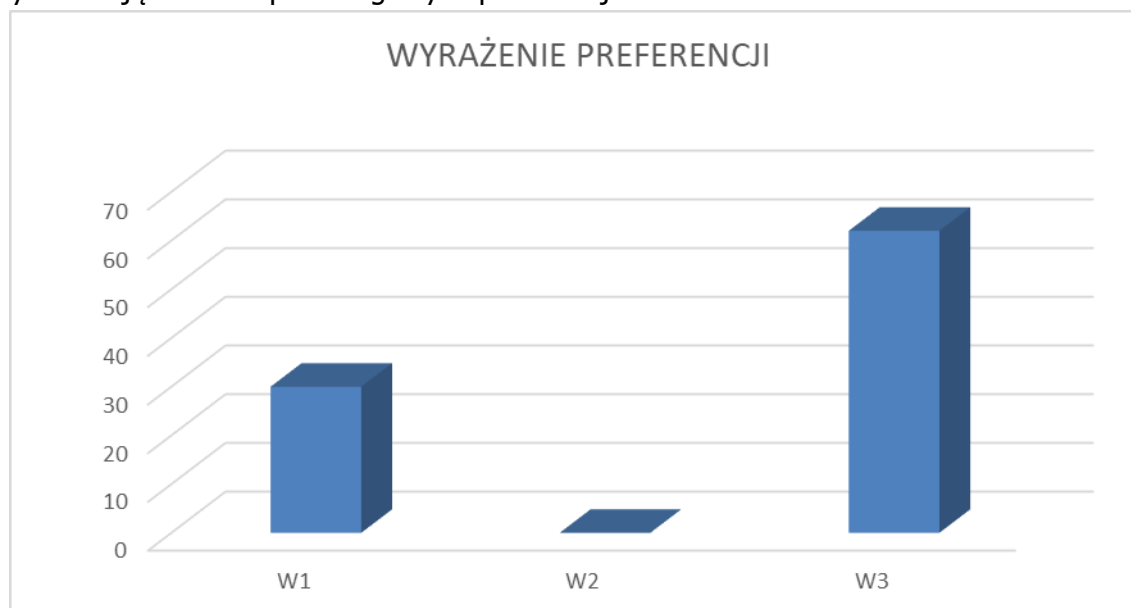
Procentowy udział poszczególnych wniosków:



Preferencje odnośnie prezentowanych wariantów:

ANALIZOWANY WARIANT	WYRAŻENIE PREFERENCJI	WYRAŻENIE SPRZECIWU
W1	30	11
W2	0	79
W3	62	6

Wykresy obrazujące udział poszczególnych preferencji:



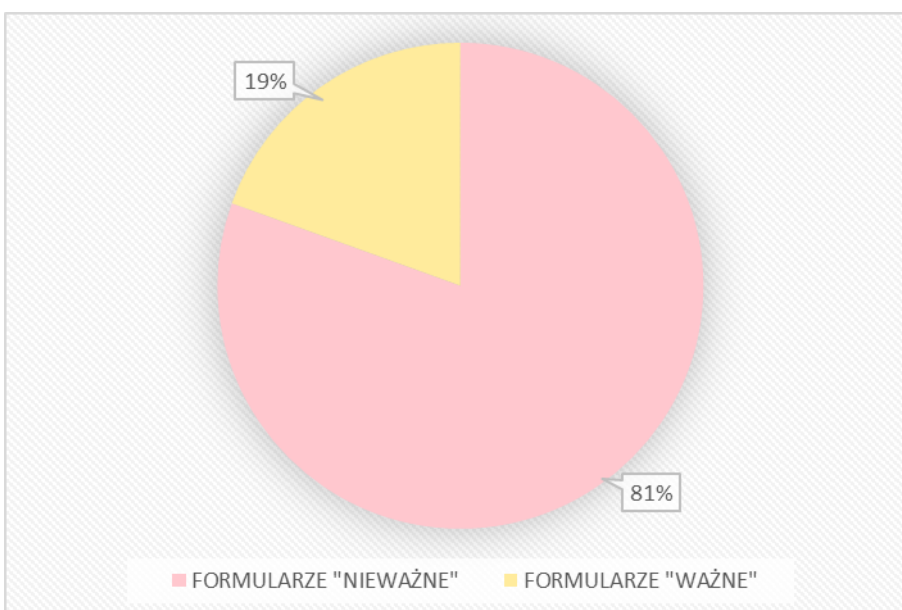
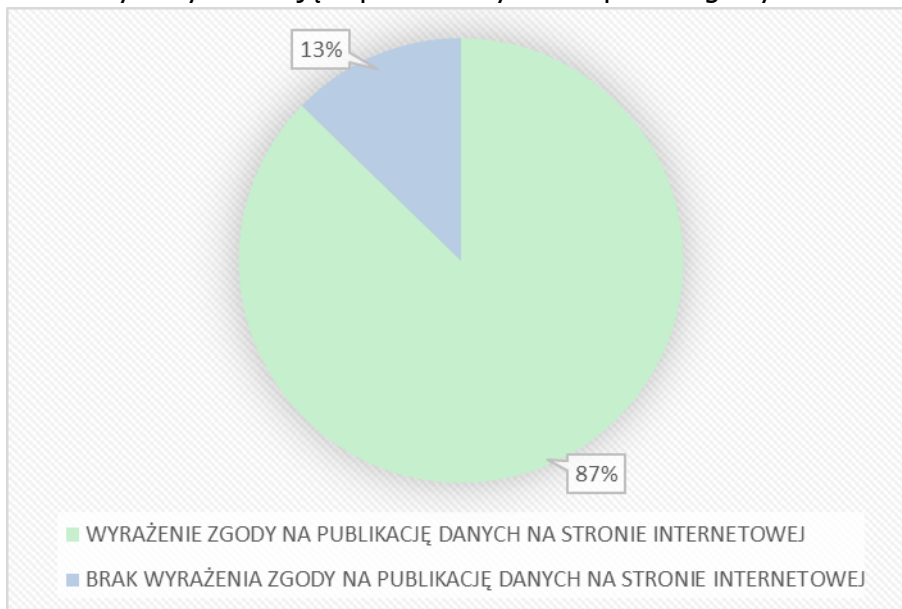
b) Gmina Liszki – 13.12.2023r.

Otrzymano 118 formularzy opinii.

W 103 formularzach wyrażono zgodę na przetwarzanie danych osobowych celem ich publikacji na stronie internetowej projektu.

ZESTAWIENIE FORMULARZY OPINII		
WSZYSTKIE	WYRAŻENIE ZGODY NA PUBLIKACJĘ DANYCH NA STRONIE INTERNETOWEJ Formularze „pełne”	FORMULARZE "NIEPEŁNE"
118	103	95

Poniżej przedstawiono wykresy obrazujące procentowy udział poszczególnych formularzy:



Kwestie poruszone podczas dyskusji:

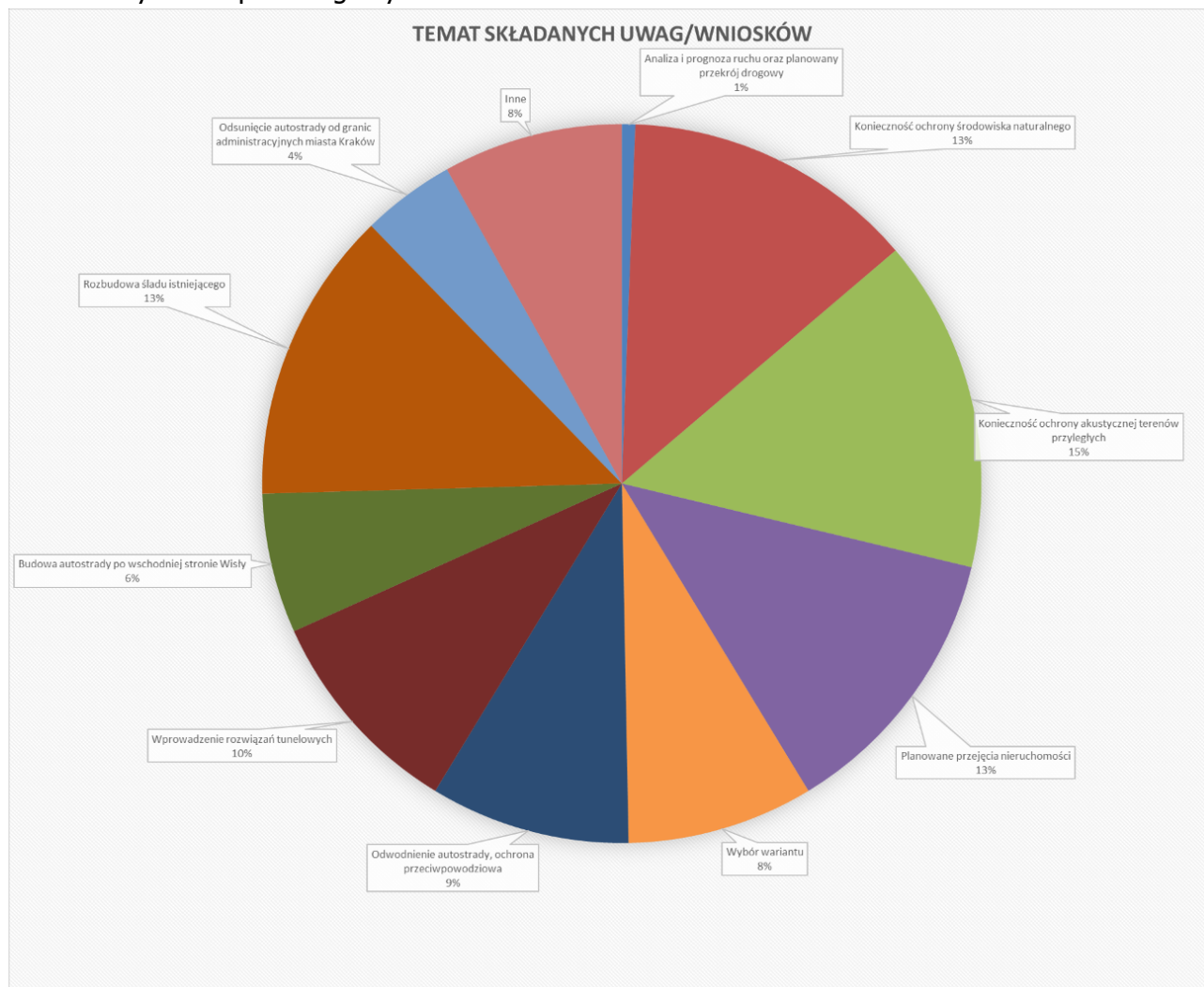
Lp.	PORUSZONY TEMAT
1.	Wpływ spotkań informacyjnych na rozwiązania projektowe,
2.	Zajętość terenu poszczególnych wariantów i odległość od zabudowań
3.	Uwzględnienie w rozwiązaniach projektowych planowanych inwestycji: budowa obwodnicy Liszek
4.	Wyburzenia niezależne od wyboru wariantu trasowego
5.	Brak wariantowania po wschodniej stronie rzeki Wisły
6.	Wariant zakładający przebieg autostrady w istniejącym śladzie w rejonie przekroczenia rzeki Wisły
7.	Opinia Wód Polskich dotycząca preferowanego wariantu trasowego
8.	Wniosek o omińnięcie terenu Bielańsko – Tynieckiego Parku Krajobrazowego
9.	Sposób przeprowadzania akcji informacyjnej dot. organizacji spotkań z mieszkańcami,
10.	Kryteria wyboru wariantu
11.	Rozwiązania projektowe przejścia przez rzekę Wisłę
12.	Harmonogram prac projektowych
13.	Koszty realizacji poszczególnych wariantów inwestycyjnych
14.	Wykup nieruchomości
15.	Warunki odwodnienia projektowanej autostrady

Uwagi przekazane w formularzach opinii:

Lp.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
1.	Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy	2
2.	Konieczność ochrony środowiska naturalnego	44
3.	Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	50
4.	Planowane przejęcia nieruchomości	42
6.	Wybór wariantu	28
7.	Odwodnienie autostrady, ochrona przeciwpowodziowa	30
8.	Wprowadzenie rozwiązań tunelowych	32
9.	Budowa autostrady po wschodniej stronie Wisły	21
12.	Rozbudowa śladu istniejącego	44

13.	Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	14
14.	Inne	27

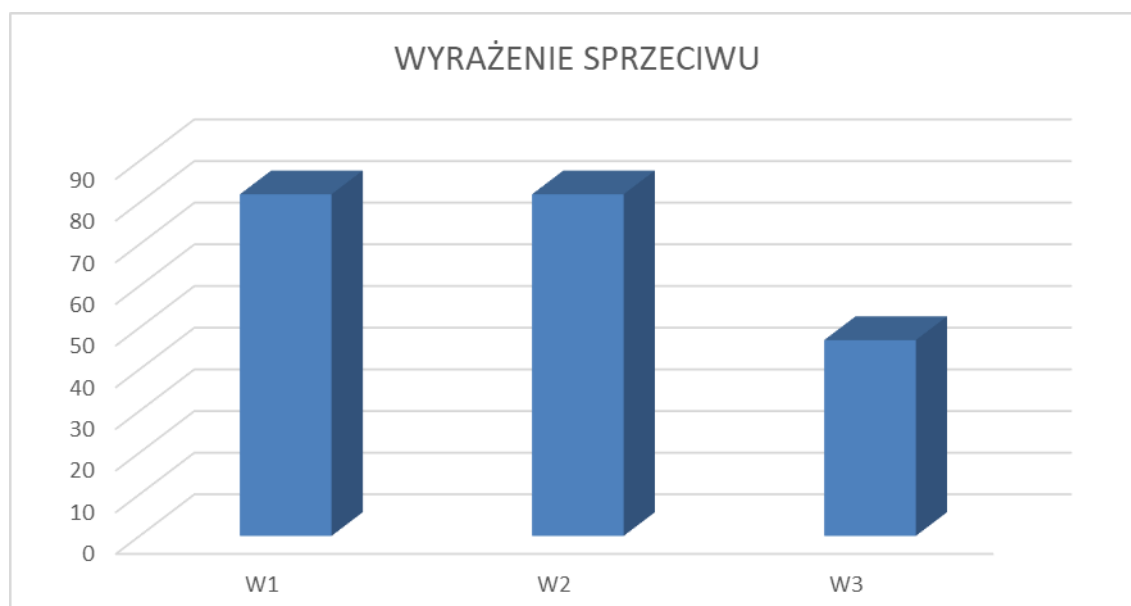
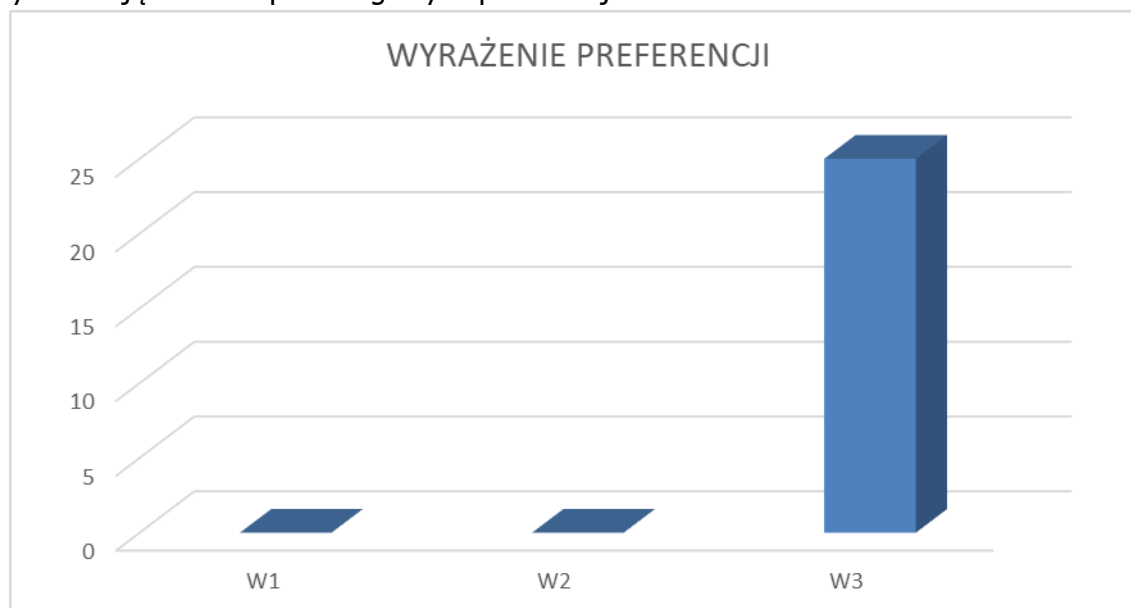
Procentowy udział poszczególnych wniosków:



Preferencje odnośnie prezentowanych wariantów:

ANALIZOWANY WARIANT	WYRAŻENIE PREFERENCJI	WYRAŻENIE SPRZECIWU
W1	0	82
W2	0	82
W3	25	47

Wykresy obrazujące udział poszczególnych preferencji:



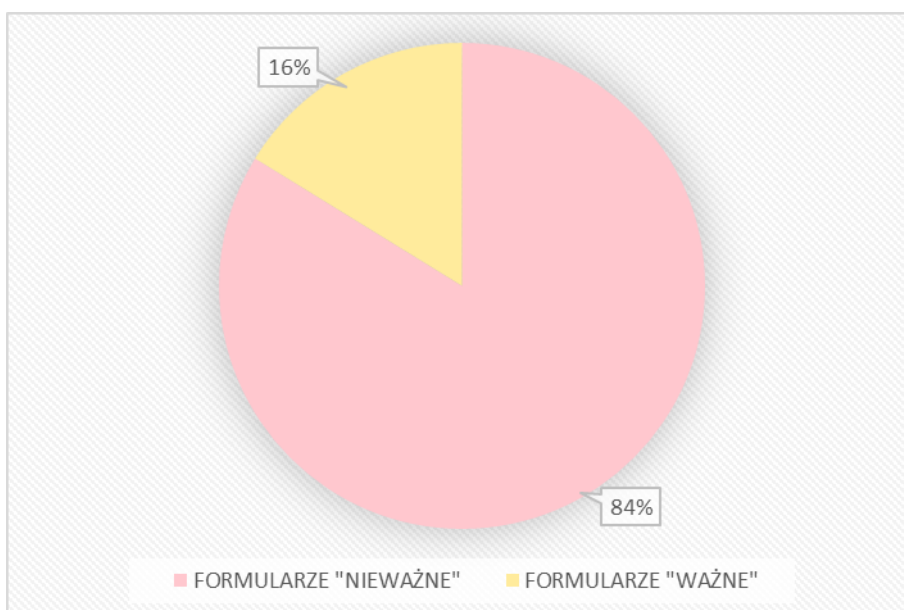
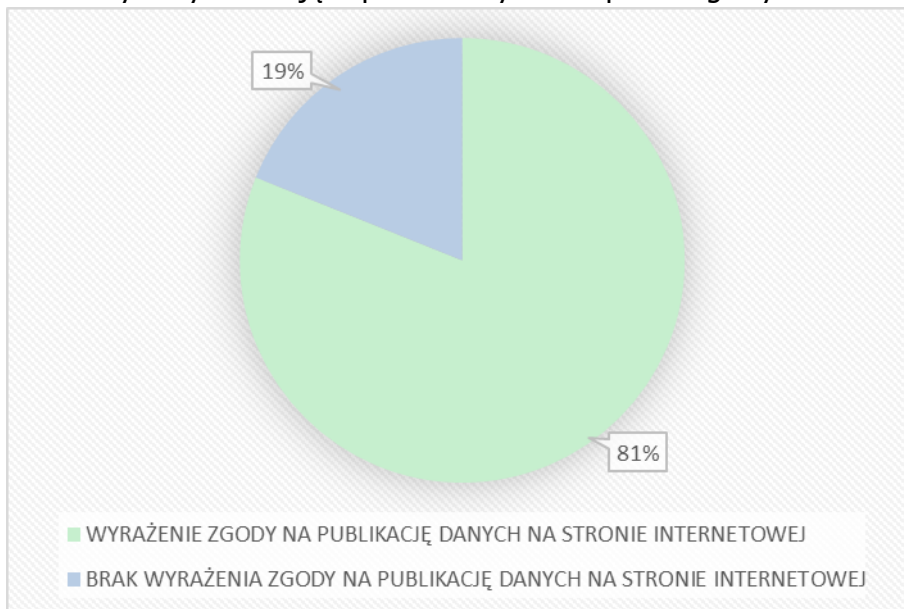
c) Gmina Zabierzów–14.12.2023r.

Otrzymano 37 formularzy opinii.

W 30 formularzach wyrażono zgodę na przetwarzanie danych osobowych autora celem ich publikacji na stronie internetowej projektu..

ZESTAWIENIE FORMULARZY OPINII		
WSZYSTKIE	WYRAŻENIE ZGODY NA PUBLIKACJĘ DANYCH NA STRONIE INTERNETOWEJ Formularze „pełne”	FORMULARZE "NIEPEŁNE"
37	30	31

Poniżej przedstawiono wykresy obrazujące procentowy udział poszczególnych formularzy:



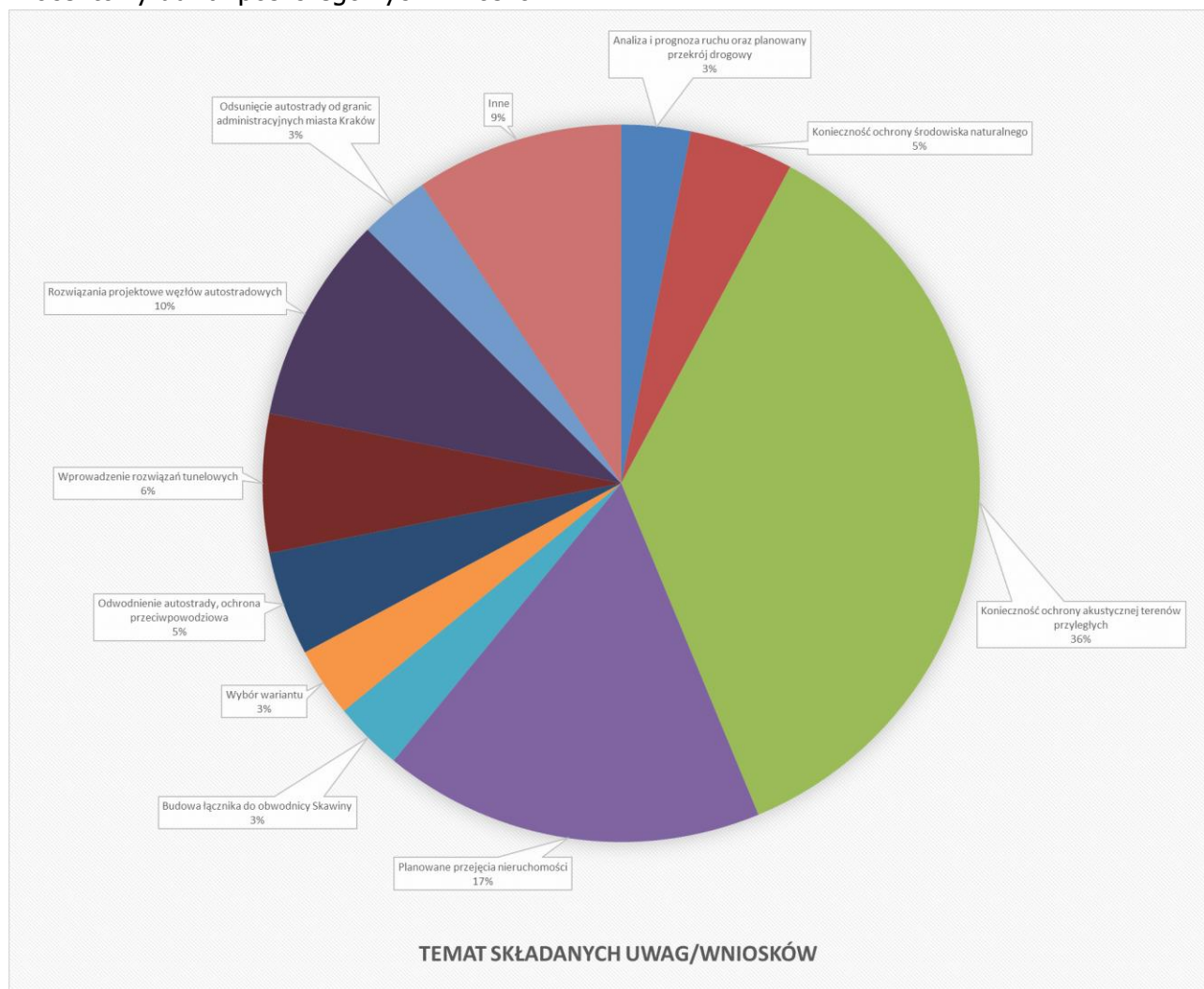
Kwestie poruszone podczas dyskusji:

Lp.	PORUSZONY TEMAT
1.	Planowany przekrój drogowy
2.	Etap budowy, budowa dróg technologicznych
3.	Ul. Łąkowa oraz ul. Półkole – ewentualna przebudowa oraz przyszły stan własnościowy dróg
4.	Wniosek o budowę ekranów akustycznych
5.	Sposób realizacji robót budowlanych
6.	Rozwiązania projektowe węzła Balice I
7.	Harmonogram prac projektowych
8.	Stan ul. Półkole
9.	Skumulowane oddziaływanie autostrady A4, drogi ekspresowej S52 oraz MPL Kraków Balice
10.	Budowa autostrady oraz drogi ekspresowej na poziomie -1
11.	Budowa autostrady oraz drogi ekspresowej w formie półtuneli (analogicznie do Trasy Armii Krajowej w Warszawie)
12.	Warunki odwodnienia projektowanych dróg
13.	Rozwiązania projektowe projektowanego nowego węzła
14.	Likwidacja węzła Kraków Balice

Do uwag podnoszonych przez mieszkańców gminy Zabierzów w formularzach opinii należało:

Lp.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
1.	Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy	2
2.	Konieczność ochrony środowiska naturalnego	3
3.	Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	23
4.	Planowane przejęcia nieruchomości	11
5.	Budowa łącznika do obwodnicy Skawiny	2
6.	Wybór wariantu	2
7.	Odwodnienie autostrady, ochrona przeciwpowodziowa	3
8.	Wprowadzenie rozwiązań tunelowych	4
9.	Rozwiązania projektowe węzłów autostradowych	6
10.	Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	2
11.	Inne	6

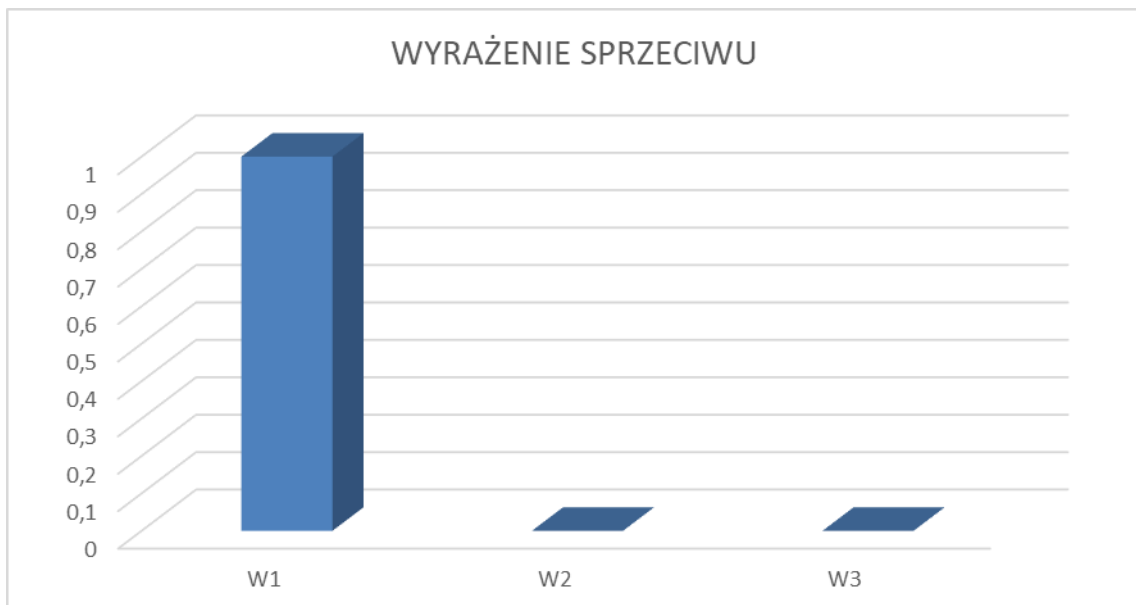
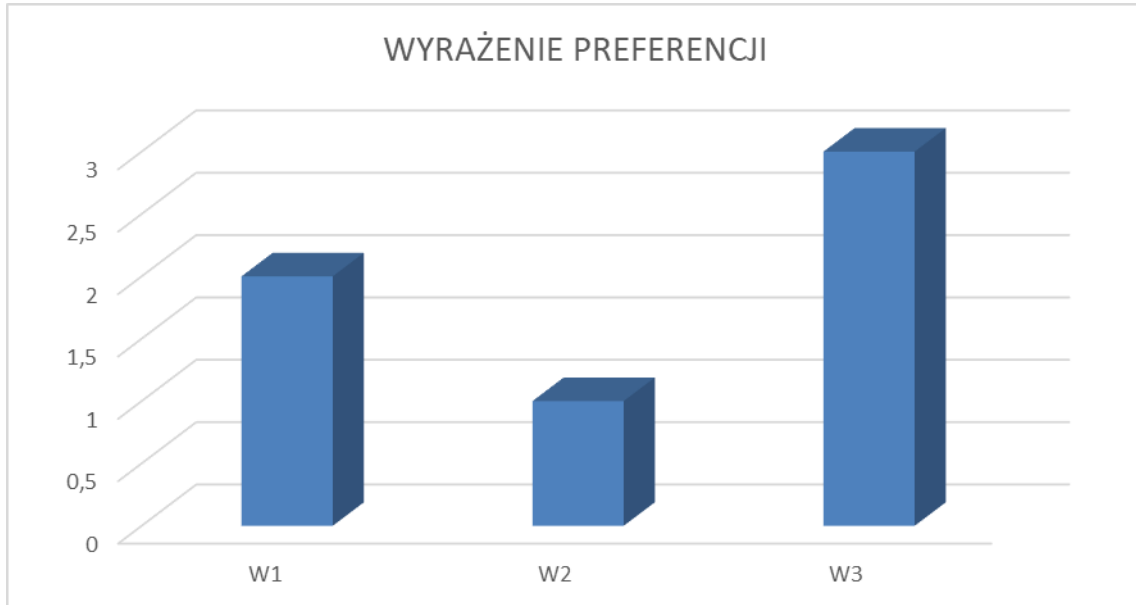
Procentowy udział poszczególnych wniosków:



Preferencje odnośnie prezentowanych wariantów:

ANALIZOWANY WARIANT	WYRAŻENIE PREFERENCJI	WYRAŻENIE SPRZECIWU
W1	2	1
W2	1	0
W3	3	0

Wykresy obrazujące udział poszczególnych preferencji:



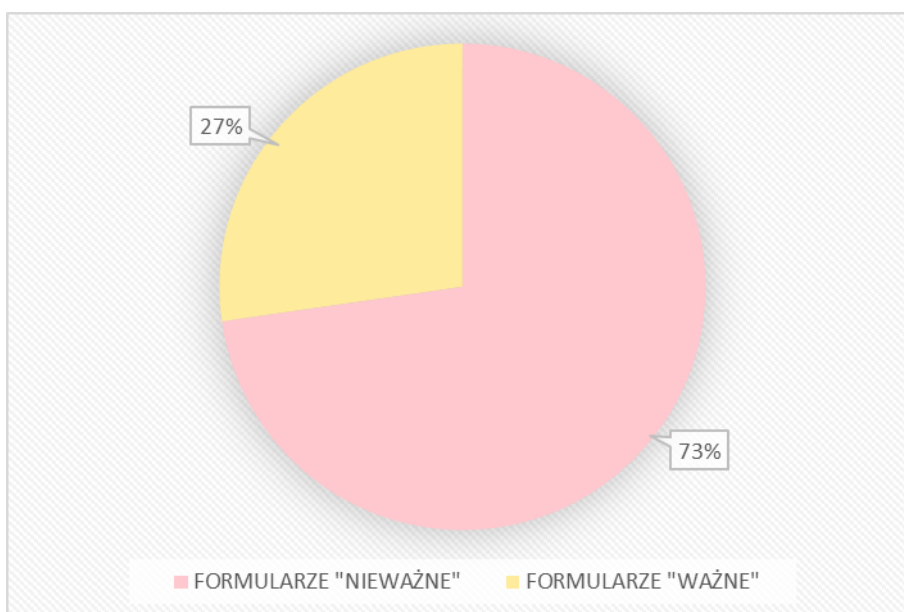
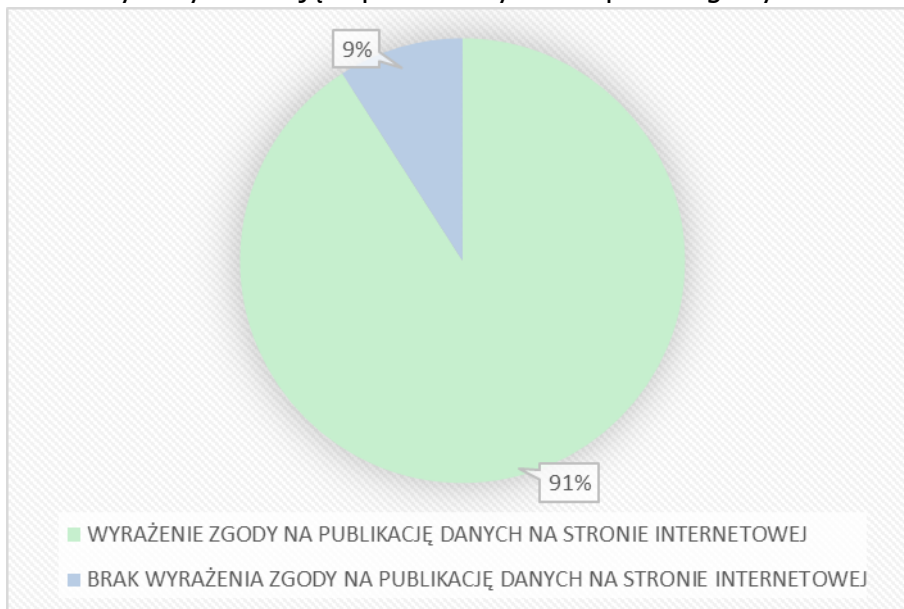
d) Miasto Kraków –17.01.2024 r. (spotkanie dodatkowe)

Otrzymano 22 formularze opinii.

W 20 formularzach wyrażono zgodę na przetwarzanie danych osobowych autora celem ich publikacji na stronie internetowej projektu.

ZESTAWIENIE FORMULARZY OPINII		
WSZYSTKIE	WYRAŻENIE ZGODY NA PUBLIKACJĘ DANYCH NA STRONIE INTERNETOWEJ Formularze „pełne”	FORMULARZE " NIEPEŁNE "
22	20	16

Poniżej przedstawiono wykresy obrazujące procentowy udział poszczególnych formularzy:



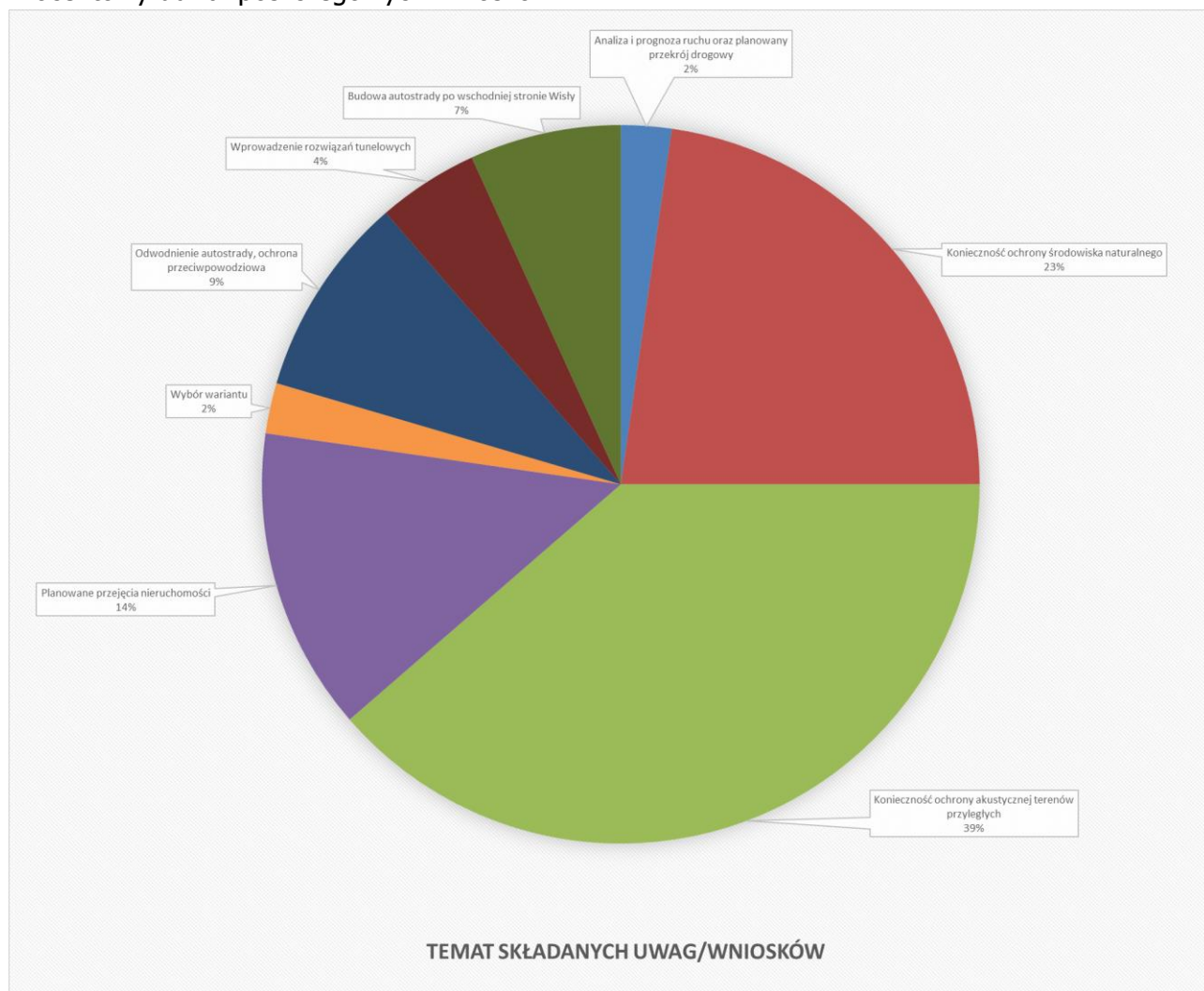
Kwestie poruszone podczas dyskusji:

Lp.	PORUSZONY TEMAT
1.	Rozwiązania projektowe węzłów: projektowany nowy węzeł, Kraków Tynec, Kraków Skawina, Kraków Południe
2.	Powiązanie komunikacyjne istniejących dróg lokalnych z autostradą A4
3.	Rozbudowa autostrady A4 w istniejącym śladzie
4.	Klasa projektowanej drogi
5.	Opracowanie raportu oddziaływania na środowisko
6.	Analiza dodatkowych wariantów przebiegu autostrady
7.	Tunelowe rozwiązania projektowe w rejonie rzeki Wisły
8.	Opinia Wód Polskich dotycząca preferowanego wariantu trasowego
9.	Planowany przekrój drogowy
10.	Etap budowy, budowa dróg technologicznych
11.	Wniosek o budowę ekranów akustycznych
12.	Przekroje projektowanych obiektów mostowych
13.	Wniosek o ominięcie terenu Bielańsko – Tynieckiego Parku Krajobrazowego
14.	Przebudowa ul. Skotnickiej

Uwagi przekazane w formularzach opinii:

Lp.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
1.	Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy	1
2.	Konieczność ochrony środowiska naturalnego	10
3.	Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	17
4.	Planowane przejęcia nieruchomości	6
5.	Wybór wariantu	1
6.	Odwodnienie autostrady, ochrona przeciwpowodziowa	4
7.	Wprowadzenie rozwiązań tunelowych	2
8.	Budowa autostrady po wschodniej stronie Wisły	3
9.	Rozwiązania projektowe węzłów autostradowych	4
10.	Sprzeciw wschodniemu wariantowi autostrady	1
11.	Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	3
12.	Inne	4

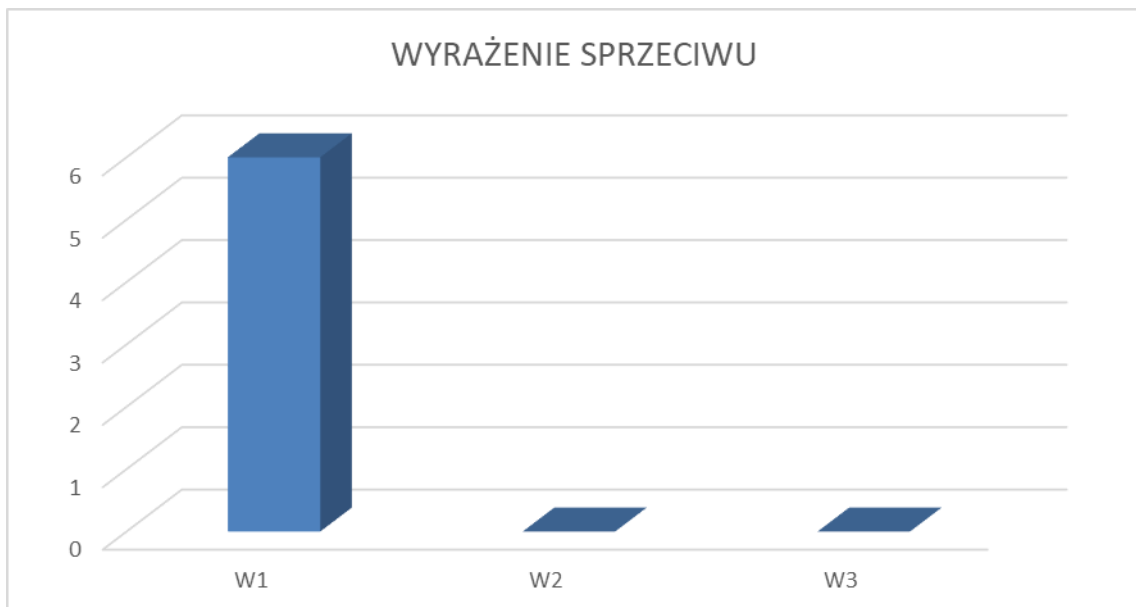
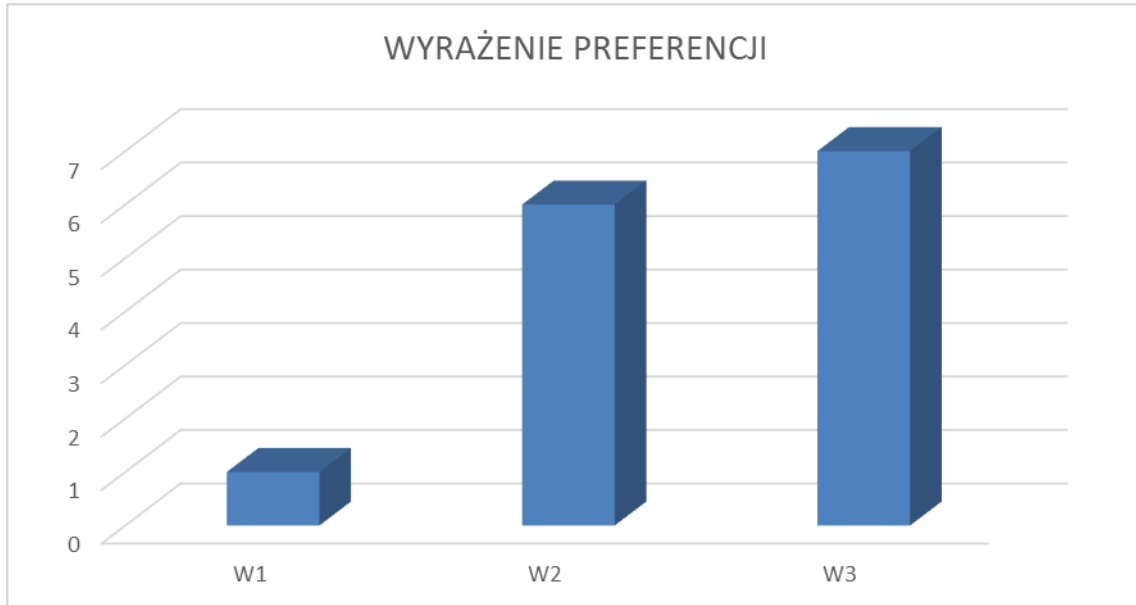
Procentowy udział poszczególnych wniosków:



Preferencje odnośnie prezentowanych wariantów:

ANALIZOWANY WARIANT	WYRAŻENIE PREFERENCJI	WYRAŻENIE SPRZECIWU
W1	1	6
W2	6	0
W3	7	0

Wykresy obrazujące udział poszczególnych preferencji:



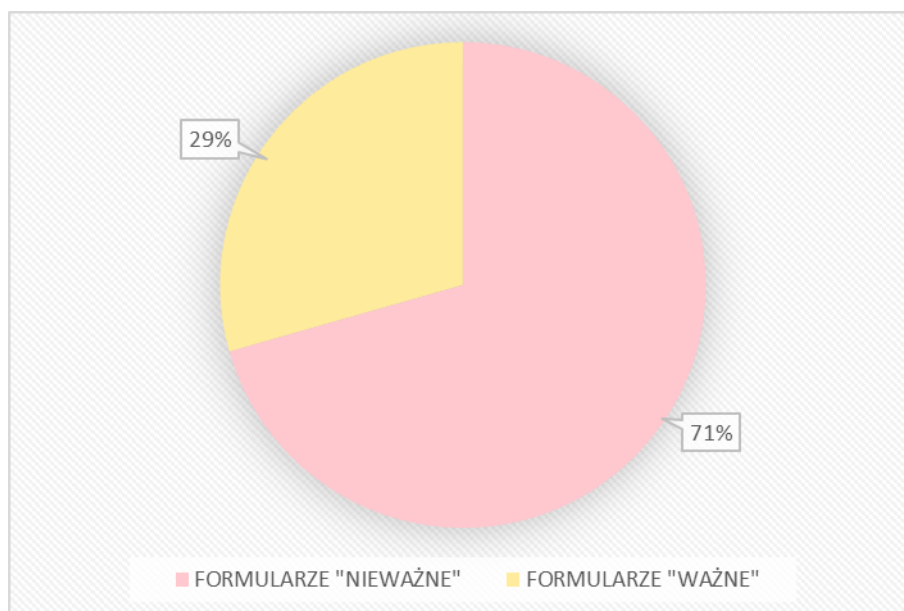
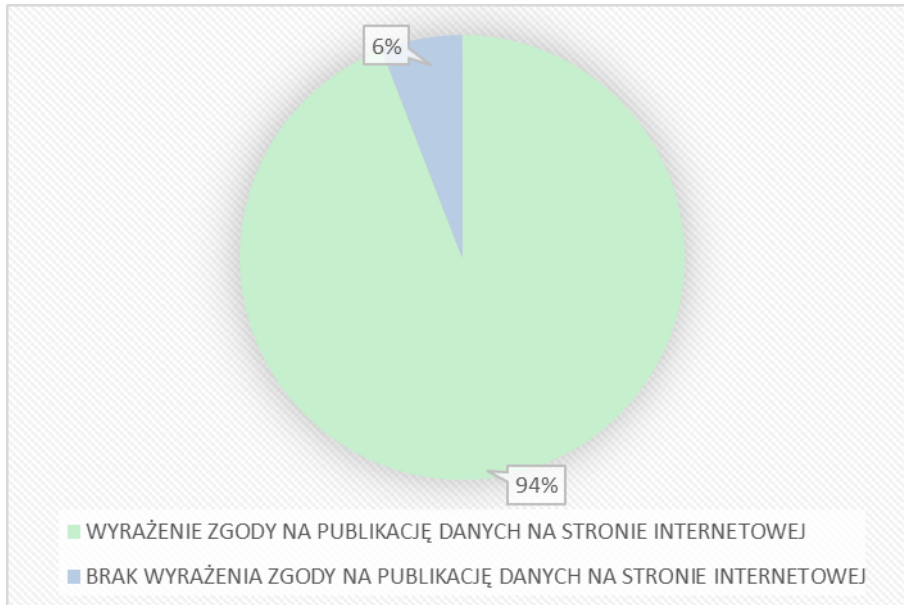
e) Miasto Kraków – 25.01.2024 r. (spotkanie dodatkowe)

Otrzymano 51 formularzy opinii.

W 48 formularzach wyrażono zgodę na przetwarzanie danych osobowych autora celem ich publikacji na stronie internetowej projektu.

ZESTAWIENIE FORMULARZY OPINII		
WSZYSTKIE	WYRAŻENIE ZGODY NA PUBLIKACJĘ DANYCH NA STRONIE INTERNETOWEJ Formularze „pełne”	FORMULARZE "NIEPEŁNE"
51	48	36

Poniżej przedstawiono wykresy obrazujące procentowy udział poszczególnych formularzy:



Kwestie poruszone podczas dyskusji:

Lp.	PORUSZONY TEMAT
1.	Wniosek o budowę ekranów akustycznych
2.	Warunki odwodnienia projektowanej autostrady
3.	Powiązanie komunikacyjne istniejących dróg lokalnych z autostradą A4
4.	Analizowane warianty przebiegu autostrady
5.	Przepustowość odcinków międzywęzłowych oraz węzłów
6.	Tunelowe rozwiązania projektowe w rejonie rzeki Wisły
7.	Opinia Wód Polskich dotycząca preferowanego wariantu trasowego
8.	Bezkolizyjne rozwiązania projektowe łączące autostradę A4 z MPL Kraków – Balice
9.	Rozwiązania projektowe węzła „Kraków Skawina”
10.	Rozwiązania projektowe węzła „Kraków Południe”
11.	Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego
12.	Analiza ekonomiczna
13.	Rozwiązania konstrukcyjne stosowane w ochronie klimatu akustycznego

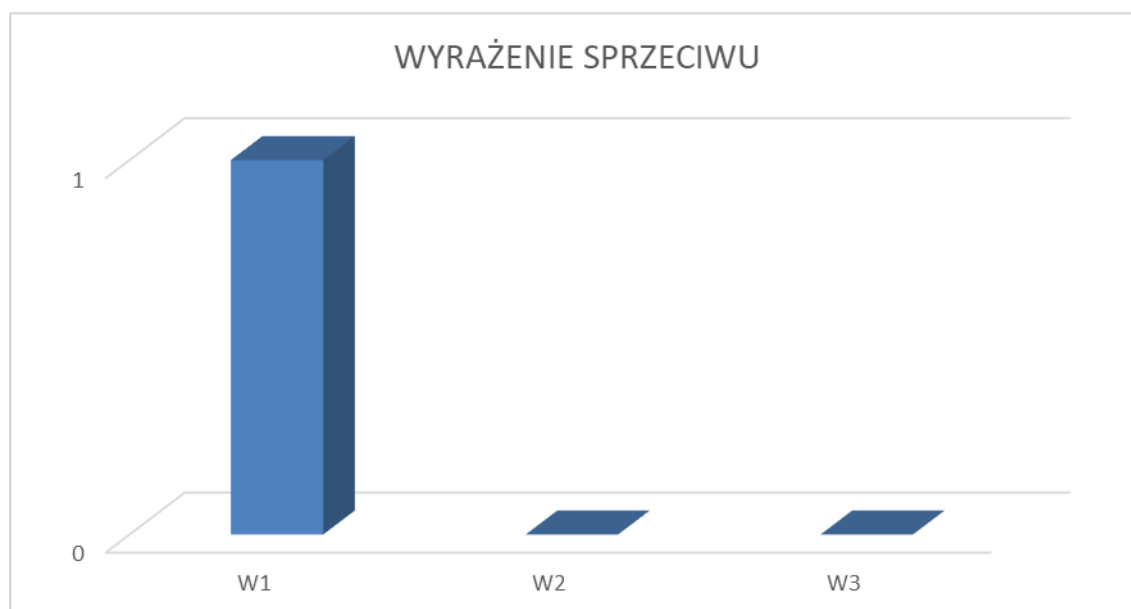
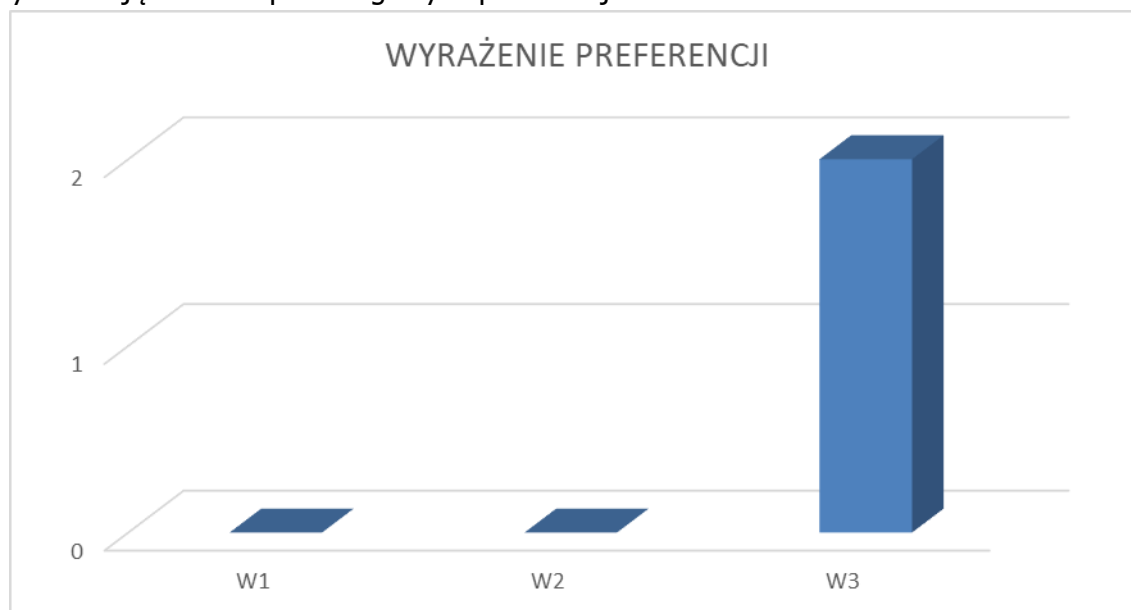
Do uwag podnoszonych przez mieszkańców miasta Kraków w formularzach opinii należało:

Lp.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
1.	Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy	4
2.	Konieczność ochrony środowiska naturalnego	3
3.	Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	39
4.	Budowa łącznika do obwodnicy Skawiny	3
5.	Wybór wariantu	2
6.	Wprowadzenie rozwiązań tunelowych	4
7.	Budowa autostrady po wschodniej stronie Wisły	1
8.	Rozwiązania projektowe węzłów autostradowych	4
9.	Sprzeciw wschodniemu wariantowi autostrady	9
10.	Rozbudowa śladu istniejącego	1
11.	Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	2
12.	Inne	3

Preferencje odnośnie prezentowanych wariantów:

ANALIZOWANY WARIANT	WYRAŻENIE PREFERENCJI	WYRAŻENIE SPRZECIWU
W1	0	1
W2	0	0
W3	2	0

Wykresy obrazujące udział poszczególnych preferencji:



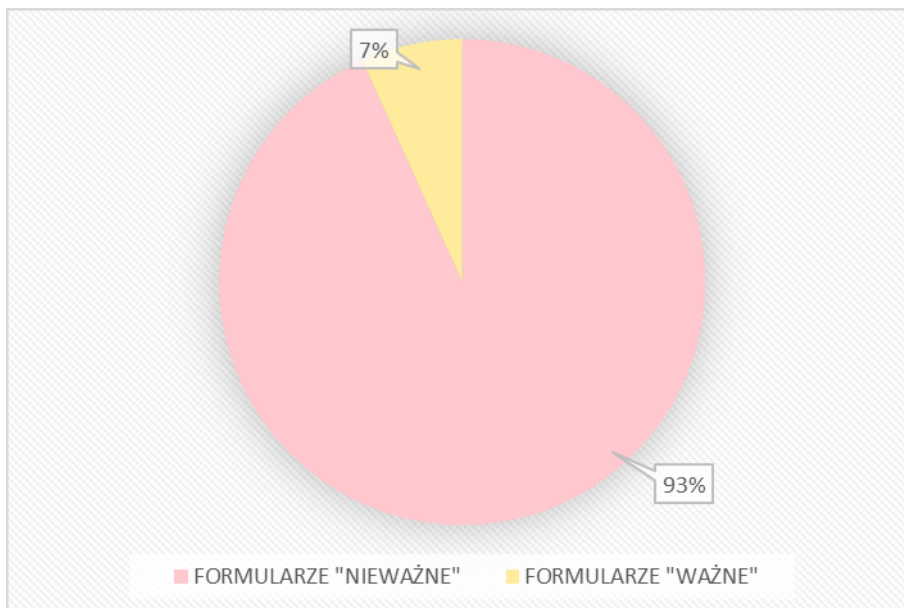
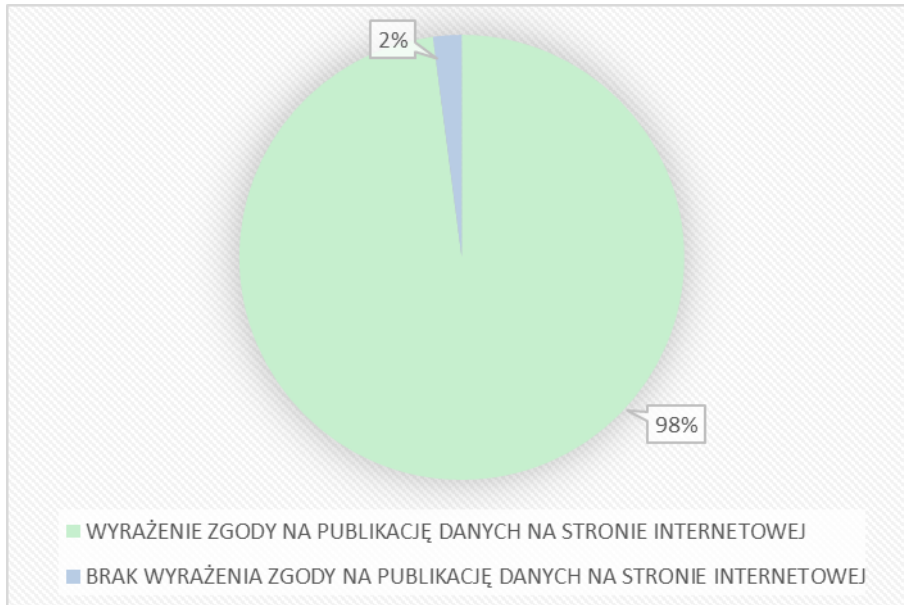
f) Miasto Kraków –01.02.2024 r. (spotkanie dodatkowe)

Otrzymano 193 formularzy opinii.

W 189 formularzach wyrażono zgodę na przetwarzanie danych osobowych autora celem ich publikacji na stronie internetowej projektu.

ZESTAWIENIE FORMULARZY OPINII		
WSZYSTKIE	WYRAŻENIE ZGODY NA PUBLIKACJĘ DANYCH NA STRONIE INTERNETOWEJ Formularze „pełne”	FORMULARZE "NIEPEŁNE"
193	189	180

Poniżej przedstawiono wykresy obrazujące procentowy udział poszczególnych formularzy:



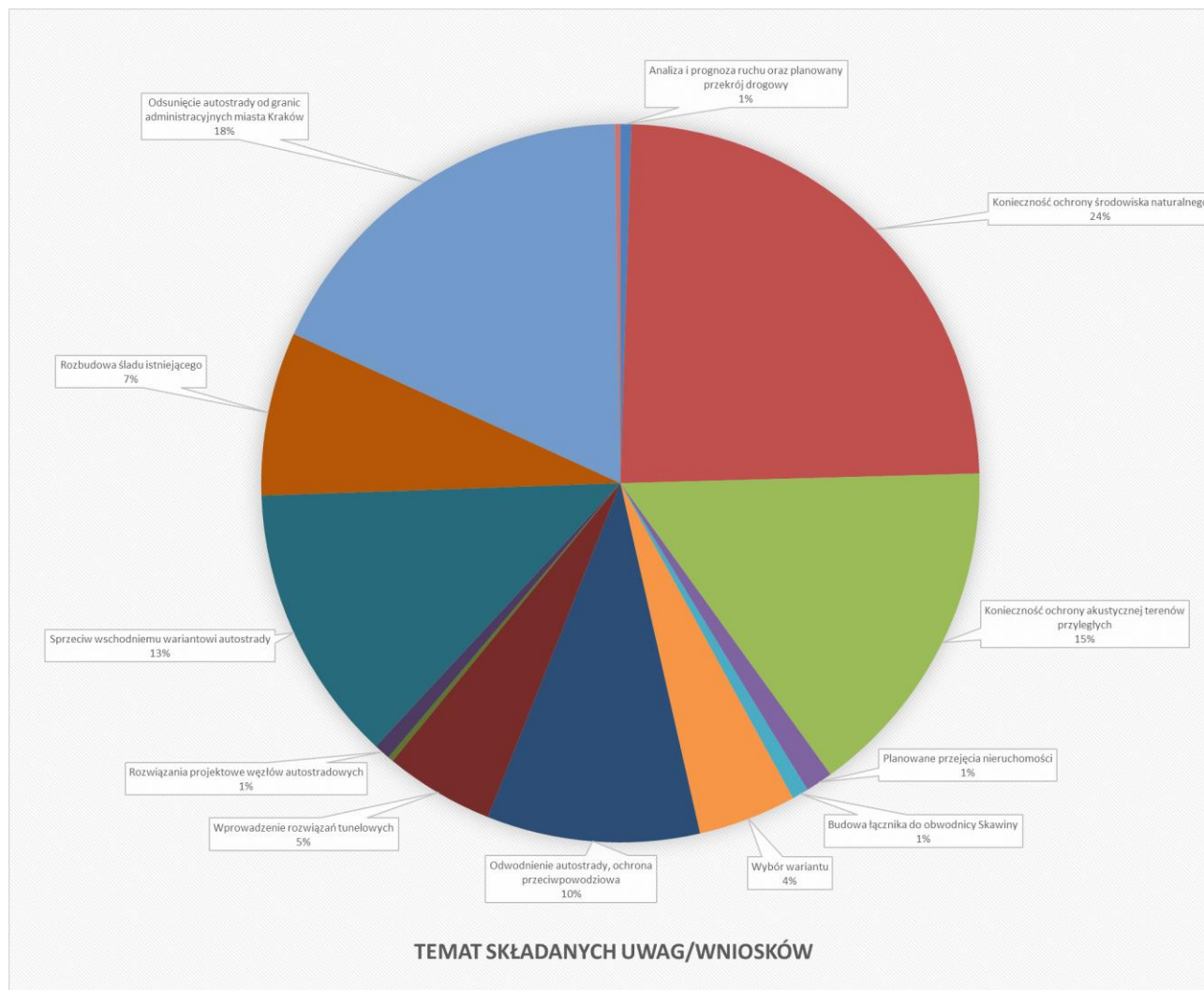
Kwestie poruszone podczas dyskusji:

Lp.	PORUSZONY TEMAT
1.	Analiza dodatkowych wariantów przebiegu autostrady
2.	Tunelowe rozwiązania projektowe w rejonie rzeki Wisły
3.	Wniosek o budowę ekranów akustycznych
4.	Przepustowość odcinków międzywęzłowych oraz węzłów
5.	Rozwiązania projektowe węzła „Kraków Skawina”
6.	Koordinacja rozwiązań projektowych autostrady A4 z planowaną drogą ekspresową S7
7.	Wpływ autostrady A4 na środowisko
8.	Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów zadania inwestycyjnego
9.	Etap budowy

Uwagi przekazane w formularzach opinii:

Lp.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
1.	Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy	2
2.	Konieczność ochrony środowiska naturalnego	98
3.	Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	63
4.	Planowane przejęcia nieruchomości	5
5.	Budowa łącznika do obwodnicy Skawiny	3
6.	Wybór wariantu	18
7.	Odwodnienie autostrady, ochrona przeciwpowodziowa	39
8.	Wprowadzenie rozwiązań tunelowych	20
9.	Budowa autostrady po wschodniej stronie Wisły	1
10.	Rozwiązania projektowe węzłów autostradowych	3
11.	Sprzeciw wschodniemu wariantowi autostrady	51
12.	Rozbudowa śladu istniejącego	30
13.	Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	73
14.	Inne	1

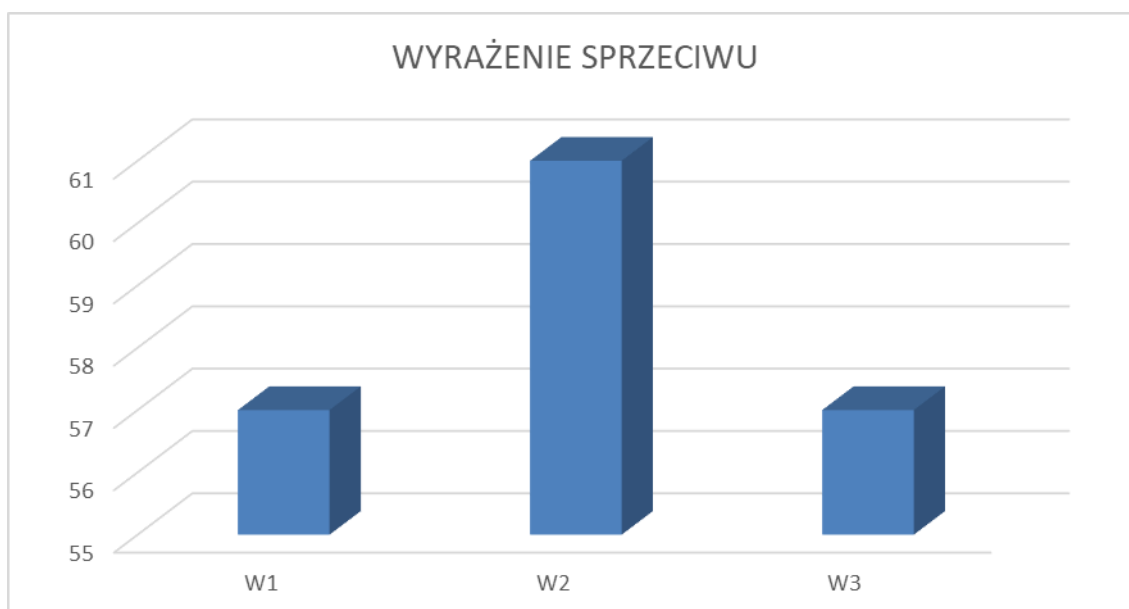
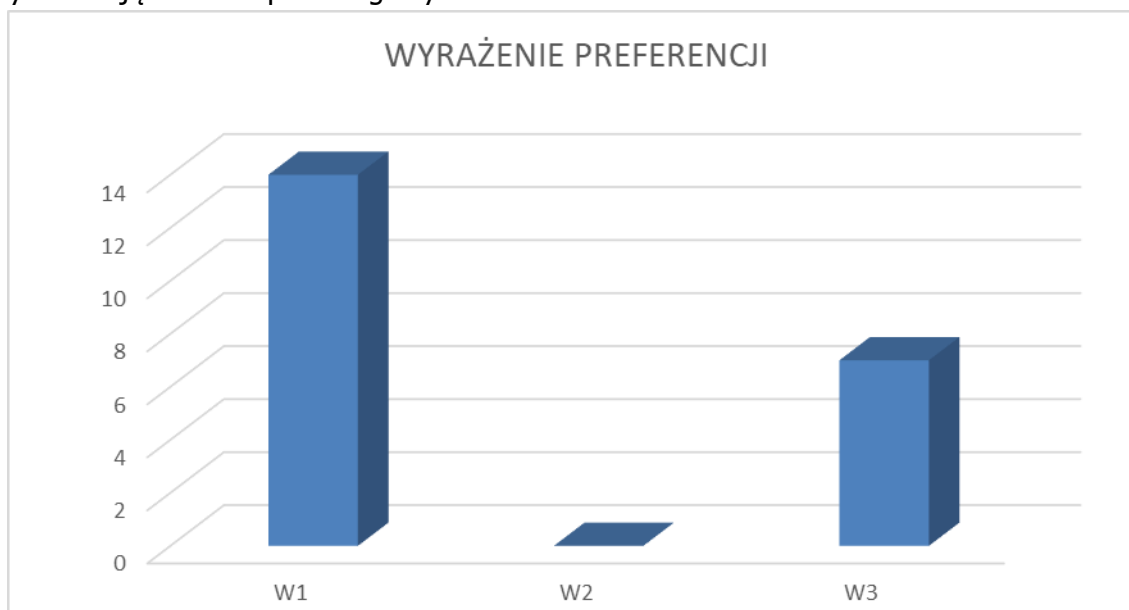
Procentowy udział poszczególnych wniosków:



Preferencje odnośnie prezentowanych wariantów:

ANALIZOWANY WARIANT	WYRAŻENIE PREFERENCJI	WYRAŻENIE SPRZECIWU
W1	14	57
W2	0	61
W3	7	57

Wykresy obrazujące udział poszczególnych wniosków:



E.II.5. Podsumowanie i wnioski

E.II.5.1. Podsumowanie

Spotkania informacyjne dotyczyły rozwiązań projektowych dla projektowanych odcinków dróg:

A4 od węzła Balice I do ul. Kąpielowej w Krakowie (obszar Miasta Kraków, gminy Liszki, gminy Zabierzów)	długości około 17,3 km
S52c od węzła Balice I do węzła Modlniczka (obszar gminy Zabierzów)	długości około 2,5 km

Przeprowadzono akcje informacyjną przed spotkaniami poprzez rozdysponowanie:

Ilość plakatów informacyjnych	180 szt.
Ilość ulotek informacyjnych	400 szt.
Ogłoszenia w prasie	2 ogłoszenia

Dodatkowo do wszystkich gmin (Liszki, Zabierzów) oraz Miasta Kraków przekazano wersje elektroniczne Plakatów informacyjnych, ulotek informacyjnych oraz formularzy opinii celem rozdysponowania elektronicznymi kanałami komunikacyjnymi do urzędników i mieszkańców.

W okresie od 12 – 14 grudnia 2023 r., przeprowadzono 3 spotkania informacyjne, dla mieszkańców Miasta Kraków, gminy Liszki i gminy Zabierzów.

Na wniosek mieszkańców, w okresie od 17 stycznia – 01 lutego 2024r. zorganizowano 3 dodatkowe spotkania informacyjne dla mieszkańców miasta Kraków.

Spotkania informacyjne:

Spotkania podstawowe	Miasto Kraków 12.12.2023 r.
	Gmina Liszki 13.12.2023 r.
	Gmina Zabierzów 14.12. 2023 r.
Spotkania dodatkowe	Miasto Kraków 17.01.2024 r.
	Miasto Kraków 25.01.2024 r.
	Miasto Kraków 01.02.2024 r.

Przebieg spotkań.

Spotkania były podzielone na części i przeprowadzone wg. schematu poniżej:

Przywitanie	Przedstawiciel Inwestora i Zespołu projektowego
Część 1	Prezentacja rozwiązań projektowych
Część 2	Pytania przedstawicieli Miasta i gmin oraz mieszkańców uczestniczących w spotkaniu
Część 3	Konsultacje indywidualne mieszkańców

Przeprowadzono akcje informacyjną w trakcie spotkań poprzez rozdysponowanie:

Ilość plakatów informacyjnych	60 szt.
Ilość ulotek informacyjnych	800 szt.
Ilość formularzy opinii	750 szt.

Dodatkowo na stronie internetowej projektu <http://a4-balice-krakowpoludnie-stes.pl> zamieszczono z możliwością pobrania przez zainteresowane osoby:

- wersje cyfrowe materiałów informacyjnych,
- prezentację do każdego spotkania informacyjnego,
- plany sytuacyjne prezentowanych rozwiązań.

Mieszkańcy, którzy wypełnili formularz opinii mogli go przekazać na każdym spotkaniu informacyjnym organizatorom spotkania lub do biura projektowego za pomocą poczty tradycyjnej lub poczty elektronicznej na adres e-mail projektu: obwodnicakrakowa@ivia.pl.

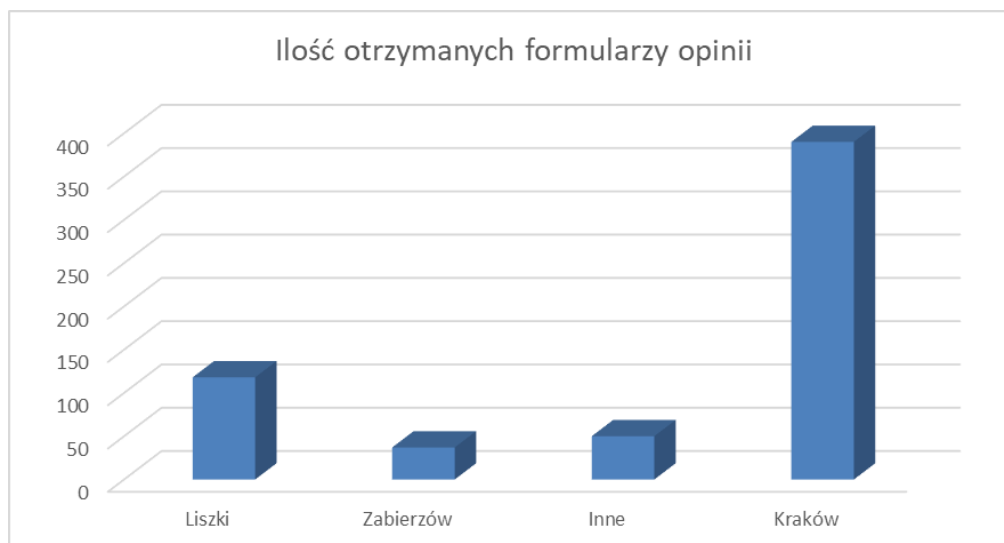
Tabelaryczne zestawienie przekazanych formularzy opinii zostały przedstawione i zamieszczone w tomie E III.

Ilość otrzymanych formularzy opinii:

NR SPOTKANIA	MIASTO/GMINA (data spotkania)	ILOŚĆ
1	Kraków (12.12.2023 r.)	124
2	Liszki (13.12.2023 r.)	118
3	Zabierzów (14.12.2023 r.)	37
4	Kraków (17.01.2024 r.)	22
5	Kraków (25.01.2024 r.)	51
6	Kraków (01.02.2024 r.)	193
-	Inne*	50
SUMA		595

* Wszystkie wnioski przekazane w innej formie niż poprzez przygotowane formularze zestawiono jako formularze „inne”.

Wykres obrazujący udział poszczególnych formularzy:



W 506 formularzach wyrażono zgodę na przetwarzanie danych osobowych autora (imię i nazwisko, oznaczenie działki, zgłoszone uwagi) w celu ich ewentualnej publikacji na stronie internetowej projektu.

Przeanalizowano i oceniono wszystkie uwagi.

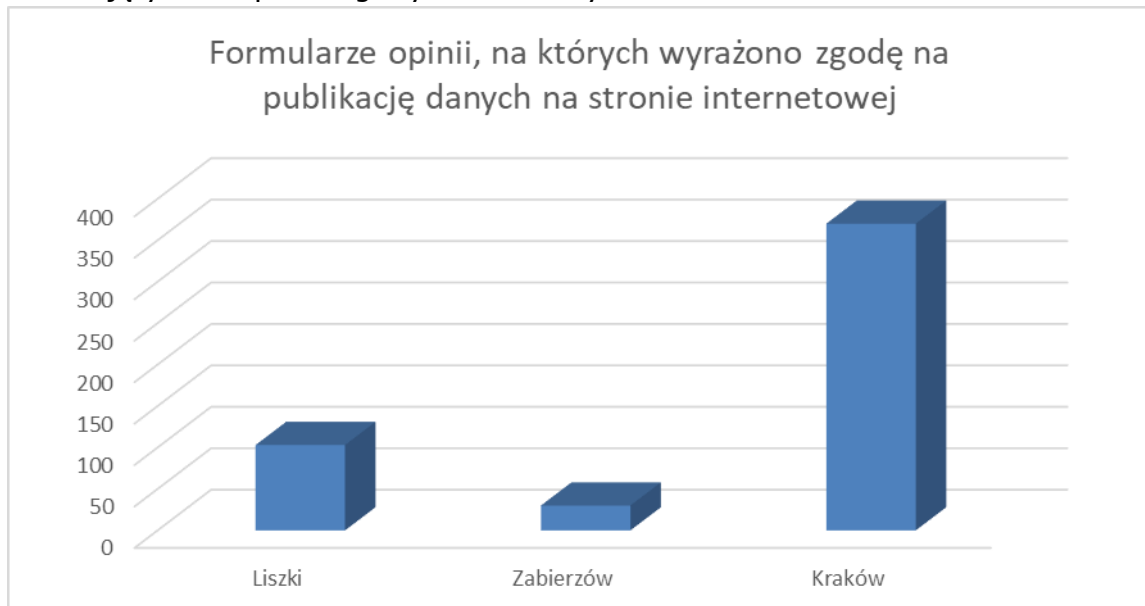
Kopie formularzy opinii zawiera opracowanie E IV.

Ilość formularzy ze zgodą na publikację danych na stronie internetowej:

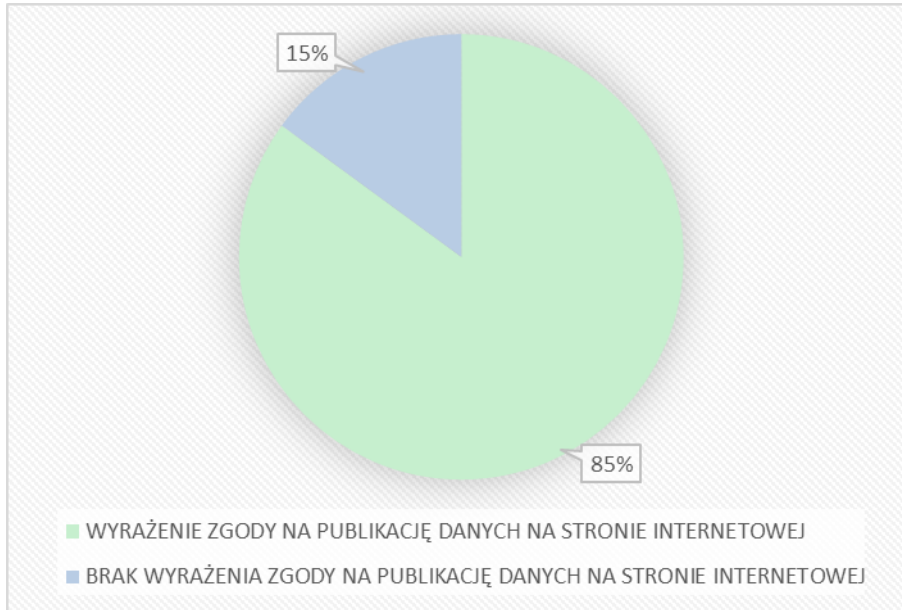
NR SPOTKANIA	MIASTO/GMINA (data spotkania)	WSZYSTKIE	WYRAŻENIE ZGODY NA PUBLIKACJĘ DANYCH NA STRONIE INTERNETOWEJ
1	Kraków (12.12.2023r.)	124	113
2	Liszki (13.12.2023r.)	118	103
3	Zabierzów (14.12.2023r.)	37	30
4	Kraków (17.01.2024r.)	22	20
5	Kraków (25.01.2024r.)	51	48
6	Kraków (01.02.2024r.)	193	189
-	Inne*	50	3
SUMA		595	506

* Wszystkie wnioski przekazane w innej formie niż poprzez przygotowane formularze zestawiono jako formularze „inne”.

Wykres obrazujący udział poszczególnych formularzy:



Wykres obrazujący procentowy udział poszczególnych formularzy:

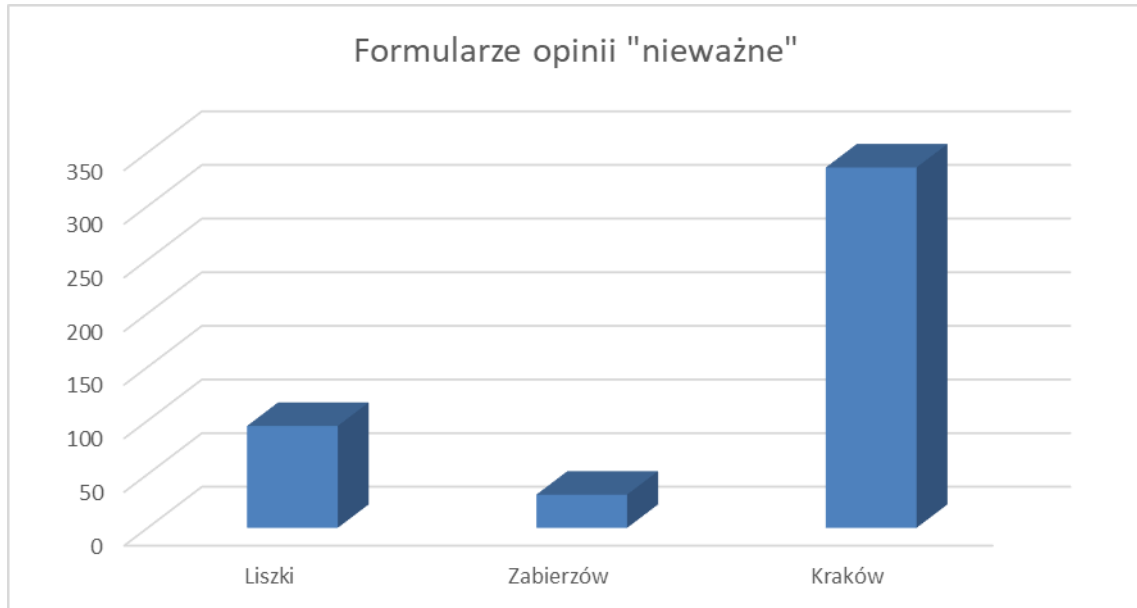


Otrzymano 512 formularzy zaklasyfikowanych jako "niepełne". Decyzją Zamawiającego dopuszczono do analizy wszystkie otrzymane formularze opinii.

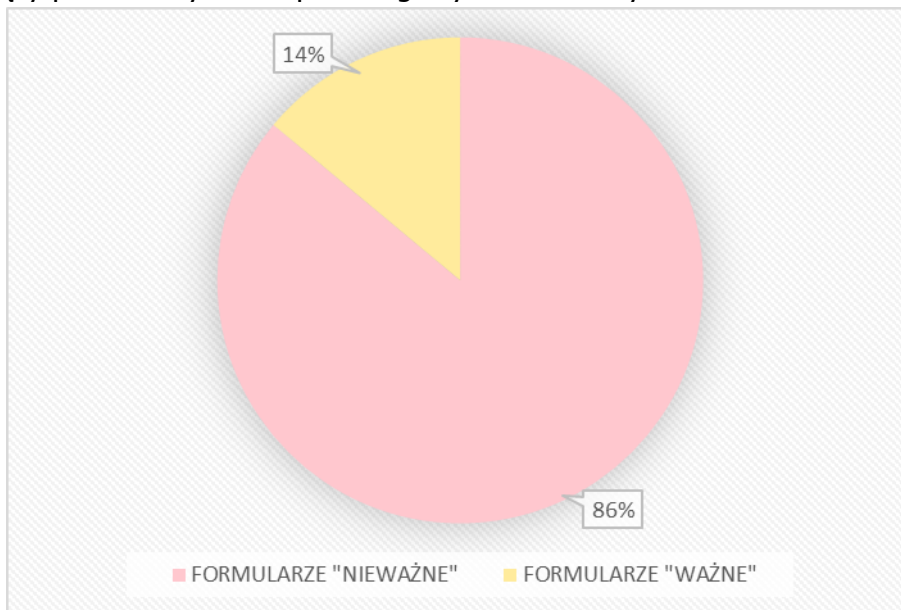
NR SPOTKANIA	MIASTO/GMINA (data spotkania)	WSZYSTKIE	FORMULARZE "NIEPEŁNE"
1	Kraków (12.12.2023r.)	124	104
2	Liszki (13.12.2023r.)	118	95
3	Zabierzów (14.12.2023r.)	37	31
4	Kraków (17.01.2024r.)	22	16
5	Kraków (25.01.2024r.)	51	36
6	Kraków (01.02.2024r.)	193	180
-	Inne*	50	50
SUMA		595	512

* Wszystkie wnioski przekazane w innej formie niż poprzez przygotowane formularze zestawiono jako formularze „inne”.

Wykres obrazujący udział poszczególnych formularzy:



Wykres obrazujący procentowy udział poszczególnych formularzy:

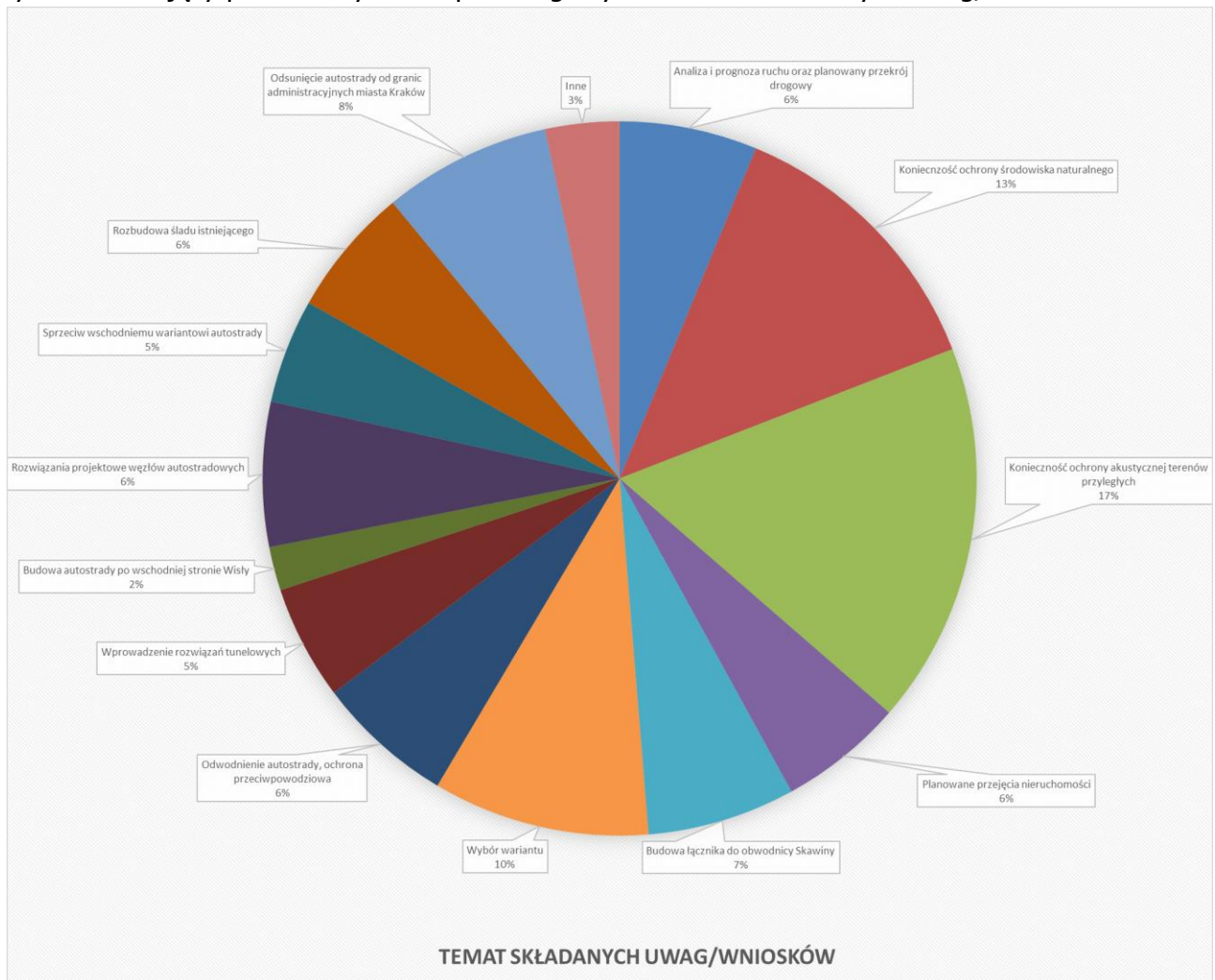


Do głównych tematów składanych uwag/wniosek podnoszonych przez mieszkańców w formularzach opinii należało:

LP.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
<u>1</u>	Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy	82
<u>2</u>	Konieczność ochrony środowiska naturalnego	169
<u>3</u>	Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	227

LP.	TEMAT SKŁADANYCH UWAG/WNIOSKÓW	ILOŚĆ [SZT]
4	Planowane przejęcia nieruchomości	74
5	Budowa łącznika do obwodnicy Skawiny	88
6	Wybór wariantu	129
7	Odwodnienie autostrady, ochrona przeciwpowodziowa	82
8	Wprowadzenie rozwiązań tunelowych	68
9	Budowa autostrady po wschodniej stronie Wisły	26
10	Rozwiązania projektowe węzłów autostradowych	86
11	Sprzeciw wschodniemu wariantowi autostrady	62
12	Rozbudowa śladu istniejącego	77
13	Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	100
14	Inne	44

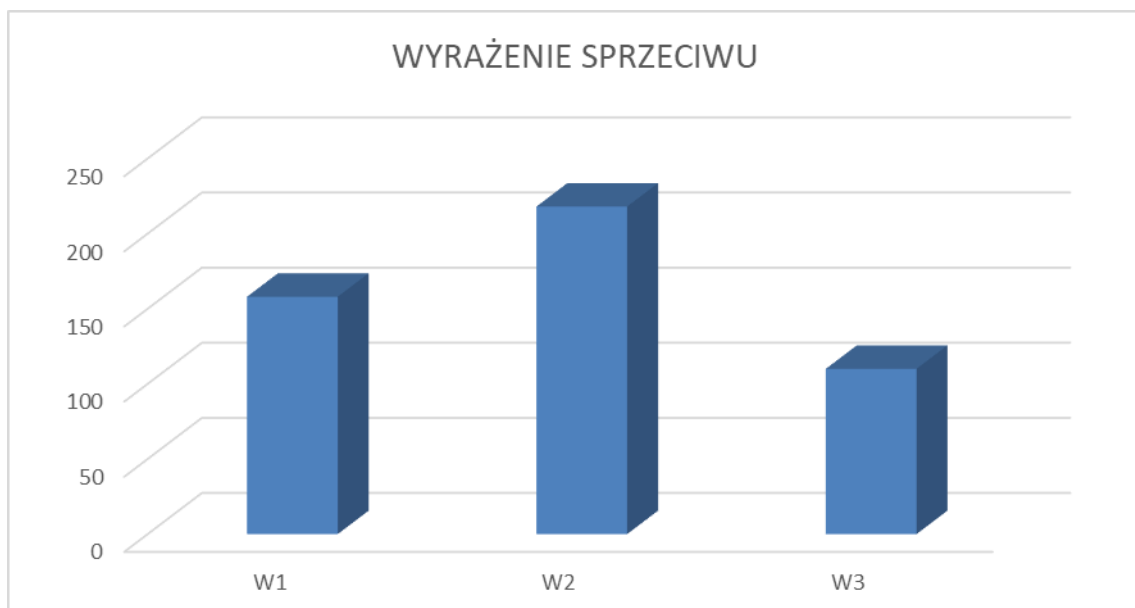
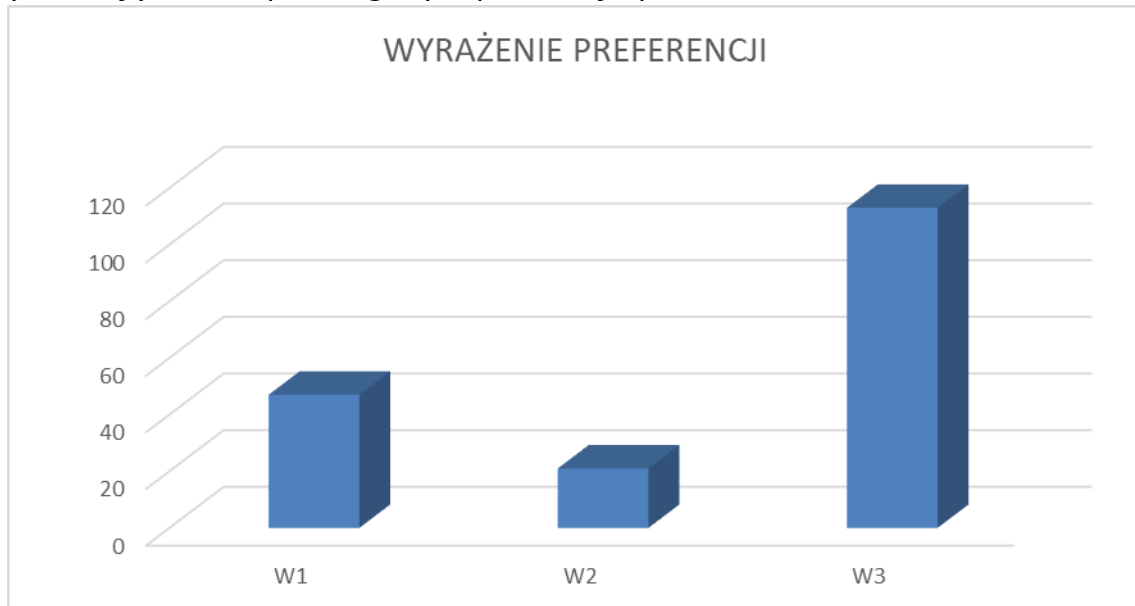
Wykres obrazujący procentowy udział poszczególnych tematów składanych uwag/wniosków:



Część mieszkańców w formularzach odniosła się do swoich preferencji odnośnie analizowanych wariantów.

ANALIZOWANY WARIANT	WYRAŻENIE PREFERENCJI	WYRAŻENIE SPRZECIWU
W1	47	158
W2	21	218
W3	113	110

Wykresy obrazujące udział poszczególnych preferencji/sprzeciwu:



OPINIE GMIN:

Po zakończonych spotkaniach informacyjnych samorządy przekazały swoje stanowiska w formie pisemnej:

1. gmina Liszki (pismo znak IN.7021.6.95.2024 28.02.2024 r. i pismo znak IN.7021.6.777.2023 z 21.12.2023) - tom E.IV
2. gmina Skawina (pismo znak RS.7241.1.2022 z 30.01.2024 r.) - tom E.IV
3. gmina Zabierzów (uchwała nr LX/672/24 Rady Gminy Zabierzów z 29 lutego 2024 r.) - tom E.IV
4. Miasto Kraków (pismo znak ZIM.IR.41.5.2.2024 z lutego 2024 r.) - tom E.IV
5. dzielnica Zwierzyniec w Krakowie (uchwała nr III/37/2024 Rady Dzielnicy Zwierzyniec z 25 stycznia 2024 r.) - tom E.IV

Uwagi/wnioski Gmin:

Uwaga/ wniosek	Lokalizacja
Konieczność ochrony środowiska naturalnego	gmina Liszki
Analiza zagrożenia powodziowego	gmina Liszki
Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków	gmina Liszki
Rozbudowa śladu istniejącego	gmina Liszki
Konieczność ochrony mieszkańców przed negatywnymi efektami oddziaływania inwestycji	gmina Zabierzów
Budowa łącznika do obwodnicy Skawiny	gmina Skawina
Konieczność zapewnienia odpowiedniej przepustowości trasy głównej oraz rozdzielania ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego	Miasto Kraków
Uwzględnienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz innych planów rozwojowych gminy	Miasto Kraków
Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych	dzielnica Zwierzyniec
Sprzeciw wschodniemu wariantowi autostrady	Miasto Kraków, dzielnica Zwierzyniec

E.II.5.2. Sposób uwzględnienia wniosków oraz analiza wprowadzonych zmian

1) Analiza i prognoza ruchu oraz planowany przekrój drogowy

W ramach opracowania wykonano prognozę ruchu w wariancie:

- Bezinwestycyjnym przy założeniu zaniechania powyższych rozbudów.
- Inwestycyjnym przy założeniu rozbudowy istniejącego odcinka autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S52 do przekroju 2x3.

Analiza i Prognoza Ruchu (AiPR) zostały zatwierdzone przez Departament Strategii i Studium GDDKIA w Warszawie (pismo znak DSS.WSD-Z1-ZMR.4084.36.2023.AN z 7.06.2023 r.).

W ramach opracowania wykonano analizę przepustowości dla odcinków międzywęzłowych projektowanej autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S52. Obliczenia przeprowadzono na podstawie wyników prognozy ruchu sporządzonej w ramach przedmiotowego opracowania dla wariantu bezinwestycyjnego oraz inwestycyjnego w kolejnych horyzontach czasowych.

W zależności od oszacowanego poziomu swobody ruchu (PSR) przyjmuje się następującą charakterystykę warunków ruchu:

Poziom swobody ruchu	Charakterystyka warunków ruchu
PSR A	<ul style="list-style-type: none"> • ruch swobodny, • małe natężenie ruchu, wysokie prędkości, • swoboda w wyprzedzaniu i utrzymywaniu obranej przez kierowcę prędkości, • przeciętne odległości pomiędzy pojazdami wynoszą ok. 150m,
PSR B	<ul style="list-style-type: none"> • ruch równomierny, • średnie natężenie ruchu, • obrana prędkość i swoboda prowadzenia pojazdu ograniczane w niewielkim stopniu, • przeciętne odległości pomiędzy pojazdami wynoszą ok. 90m,
PSR C	<ul style="list-style-type: none"> • ruch równomierny, • znaczne natężenia ruchu, zadowalająca prędkość podróży, • swoboda prowadzenia pojazdu częściowo ograniczona, • przeciętne odległości między pojazdami wynoszą ok. 65m,
PSR D	<ul style="list-style-type: none"> • ruch nierównomierny, • duże natężenie ruchu, prędkość podróży ledwo zadowalająca, • mała swoboda prowadzenia pojazdu, • przeciętne odległości między pojazdami wynoszą ok. 50m,
PSR E	<ul style="list-style-type: none"> • ruch nierównomierny, • dolna granica warunków ruchu na PSR E odpowiada przepustowości, • bardzo duże natężenie ruchu, • swoboda prowadzenia pojazdu znacznie ograniczona, ruch kolumnowy, • przeciętne odległości między pojazdami wynoszą ok. 35m,
PSR F	<ul style="list-style-type: none"> • zatłoczenie na drodze, zmienne natężenie ruchu, • spiętrzenia ruchu i zatory na drodze spowodowane tym, że popyt przewyższa podaż – może to być spowodowane zdarzeniem drogowym, zawężeniem przekroju lub innymi przyczynami obniżającymi przepustowość i tworzącymi lokalne ograniczenia prędkości.

Analizy przepustowości:

Autostrada A4 wariant bezinwestycyjny	
Odcinek	PSR
Rok użytkowania 2033	
w. Balice I - w. Kraków Balice	C
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	C
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	C
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	C
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	C
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	D
Rok użytkowania 2042	
w. Balice I - w. Kraków Balice	D
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	C
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	C
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	C
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	D
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	E
Rok użytkowania 2052	
w. Balice I - w. Kraków Balice	C
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	C
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	D
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	C
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	D
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	E
Rok użytkowania 2062	
w. Balice I - w. Kraków Balice	E
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	D
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	D
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	C
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	D
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	F

Autostrada A4 wariant inwestycyjny	
Odcinek	PSR
Rok użytkowania 2033	
w. Balice I - w. Kraków Balice	B
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	C
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	C
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	B
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	B
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	C
Rok użytkowania 2042	
w. Balice I - w. Kraków Balice	B
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	C
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	C
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	C
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	C
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	C
Rok użytkowania 2052	
w. Balice I - w. Kraków Balice	C
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	C
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	C
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	C
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	C
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	C
Rok użytkowania 2062	
w. Balice I - w. Kraków Balice	C
w. Kraków Balice - w. Kraków Bielany	C
w. Kraków Bielany - w. Kraków Tynec	C
w. Kraków Tynec - w. Kraków Skawina	C
w. Kraków Skawina - w. Kraków Południe	C
w. Kraków Południe - ul. Kąpielowa	C

Droga ekspresowa S52 wariant bezinwestycyjny	
Odcinek	PSR
Rok użytkowania 2033	
w. Balice I - w. Modlniczka	C
Rok użytkowania 2042	
w. Balice I - w. Modlniczka	C
Rok użytkowania 2052	
w. Balice I - w. Modlniczka	D
Rok użytkowania 2062	
w. Balice I - w. Modlniczka	D

Droga ekspresowa S52 wariant inwestycyjny	
Odcinek	PSR
Rok użytkowania 2033	
w. Balice I - w. Modlniczka	B
Rok użytkowania 2042	
w. Balice I - w. Modlniczka	B
Rok użytkowania 2052	
w. Balice I - w. Modlniczka	C
Rok użytkowania 2062	
w. Balice I - w. Modlniczka	C

Analiza przepustowości odcinków międzywęzłowych potwierdza zasadność realizacji inwestycji. Rozbudowa przekroju zarówno autostrady A4 jak i drogi ekspresowej S52 wpłynie na poprawę warunków ruchu, zmniejszenie stopnia wykorzystania przepustowości, co za tym idzie zwiększenie swobody prowadzenia pojazdów oraz komfortu podróży.

Przeprowadzone analizy i prognozy ruchu w sposób jednoznaczny wskazują na zasadność przeprowadzenia inwestycji. Z obliczonych poziomów swobody ruchu wynika, że nawet dla prognozowanego wzrostu natężenia ruchu w wariantcie inwestycyjnym osiągnięto w przyszłości poziom swobody ruchu C dla przekroju 2x3 (lepszy niż dla istniejącego przekroju 2x2). Analiza przepustowości wykazała, że wariant inwestycyjny jest lepszy chociażby z uwagi na to że nie osiągamy PSR D. Osiągnięty PSR C jest całkiem niezły a ruch jest niezakłócony.

Również inne aspekty takie jak średnia prędkość ruchu, stopień wykorzystania przepustowości będące miarami warunków ruchu kształtują się korzystniej w wariantcie inwestycyjnym.

Mając na uwadze ciągły wzrost ruchu i rezygnację z podjęcia działań na rzecz realizacji inwestycji można spodziewać się gorszych parametrów ruchu na autostradzie, istotnego zmniejszenia prędkości podróży, a w dalszej konsekwencji pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na innych drogach poza autostradą, bowiem kierowcy wyczerpując przepustowość będą unikać zatłoczonej drogi poszukując alternatywnych tras podróży.

2) Konieczność ochrony środowiska naturalnego

Dla przedmiotowego zadania niezbędne będzie uzyskanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU). Obowiązek uzyskania tej decyzji wynika z art. 60 oraz art. 71 ust. 2 pkt 2 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. z 2021 r. poz. 2373). W związku z powyższym przeprowadzona zostanie procedura oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych wariantów rozbudowy.

ETAP REALIZACJI	
Zakres rozwiązań chroniących środowisko	Przykłady
Organizacja robót	<ul style="list-style-type: none"> Wybór odpowiednich miejsc składowania maszyn i materiałów, Prawidłowa lokalizacja zaplecza budowy, Rekultywacja zdegradowanych powierzchni
Ochrona powietrza atmosferycznego	<ul style="list-style-type: none"> Używanie do wykonania robót sprzętu zgodnego z normami ochrony środowiska oraz przepisami dotyczącymi jego użytkowania, spełniającego standardy techniczne, Prowadzenie prac rozbiórkowych i budowlanych w sposób zapewniający najmniejsze zapylenie, Ograniczanie czasu pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym.
Ochrona przed hałasem	<ul style="list-style-type: none"> Prace budowlane i montażowe planowane będą tak, aby na terenach zabudowy mieszkaniowej ich uciążliwość występowała przez jak najkrótszy okres, np. prace generujące znaczny hałas, jak układanie podsypki, kruszenie starego betonu będą wykonywane jednocześnie w wyznaczonych przedziałach czasowych a nie w ciągu całej zmiany, prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy akustycznie chronionej należy prowadzić w porze dziennej (w godz. 6 – 22); dopuszcza się prowadzenie prac w porze nocnej w celu wykonania prac wymagających zachowania ciągłości technologicznej, Będą wykorzystywane tylko maszyny budowlane w dobrym stanie technicznym, Prace maszyn na biegu jałowym będą ograniczane do minimum.
Ochrona przed drganiami i wibracją	<ul style="list-style-type: none"> Ograniczenie przejazdów pojazdów ciężkich do niezbędnego minimum, Wykonanie prac w możliwie najkrótszym czasie.
Ochrona gleb	<ul style="list-style-type: none"> Zabezpieczenie miejsc na zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe w sposób uniemożliwiający migrację pionową do gruntu substancji niebezpiecznych lub stosowanie miejscowo małogabarytowych mat izolacyjnych w trakcie wykonywania bieżącej konserwacji sprzętu technicznego, Zabezpieczenie usuniętych warstw urodzajnych gleby w celu wykorzystania jej do humusowania wybranych nawierzchni lub do przeprowadzania prac rekultywacji pokrywy glebowej po zakończeniu zasadniczych prac budowlanych.

ETAP REALIZACJI	
Zakres rozwiązań chroniących środowisko	Przykłady
Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych	<ul style="list-style-type: none"> • Odpady będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty, • W przypadku niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych wykonawca będzie dysponować środkami do ich neutralizacji, • Zorganizować zaplecze budowy w sposób zabezpieczający podłoże przed zanieczyszczeniem, m.in.: utwardzić teren, na którym będzie zlokalizowane zaplecze.
Gospodarka odpadami	<ul style="list-style-type: none"> • Gromadzenie w sposób selektywny powstających odpadów z zakazem mieszania odpadów niebezpiecznych z innymi niż niebezpieczne, • Gromadzenie odpadów poza sąsiedztwem cieków i zbiorników wodnych, • Odpady, które mogą zostać powtórnie wykorzystane zostaną przekazane odpowiednim podmiotom do recyklingu/odzysku.
Zabytki kultury	<ul style="list-style-type: none"> • Prace w pobliżu obiektów zabytkowych objętych ochroną na podstawie art. 7 ust 4 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840 t.j.) oraz obiektów objętych ochroną poprzez wpis do gminnej ewidencji zabytków, należy prowadzić w sposób, który nie doprowadzi do uszkodzenia obiektu zabytkowego, • Dla stanowisk zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady wymagane jest przeprowadzenie wyprzedzających ratowniczych badań archeologicznych, całości inwestycji winny towarzyszyć badania archeologiczne w formie tzw. nadzoru archeologicznego.
Ochrona przyrody	<ul style="list-style-type: none"> • Prace budowlane ingerujące w koryta cieków, rzek oraz ich linię brzegową będą prowadzone pod nadzorem ichtiologa, • Wycinka drzew i krzewów na terenach leśnych będzie przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, • Wody opadowe i roztopowe przed wprowadzeniem do środowiska będą spełniać wymogi określone w stosowych przepisach prawa, • Zostanie zapewniona kontrola nadzoru przyrodniczego pod kątem wdrażania i przestrzegania zaproponowanych działań minimalizujących.

ETAP EKSPLOATACJI	
Zakres rozwiązań chroniących środowisko	Przykłady
Ochrona powietrza atmosferycznego	<ul style="list-style-type: none"> Nasadenia zieleni izolacyjnej lub w przypadku braku możliwości, utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
Ochrona przed hałasem	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie zabezpieczeń akustycznych, Wykonanie analizy porealizacyjnej.
Ochrona przed drganiami i wibracją	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie podbudowy z kruszywa o różnych frakcjach, która pochłaniać będzie większość drgań i wibracji, Wbudowanie nowej warstwy ścieralnej pozbawionej ubytków i nierówności, mogących generować podwyższoną emisję drgań.
Ochrona gleb	<ul style="list-style-type: none"> Zastosowanie efektywnego systemu ujmowania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych z korony drogi, Zastosowanie systemu urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe ujmowane z korony drogi, Nasadenia roślinności przydrożnej w celu ograniczenia zjawiska wtórnego pylenia z podłoża.
Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych	<ul style="list-style-type: none"> Zastosowanie zespołu zbiorników wód deszczowych w celu ochrony wód powierzchniowych przed nadmiernym natężeniem i prędkościami przepływu, Zastosowanie efektywnego systemu ujmowania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych z korony drogi, Zastosowanie systemu urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe ujmowane z korony drogi.
Gospodarka odpadami	<ul style="list-style-type: none"> Wszelkie odpady będą usuwane na bieżąco przez uprawnione firmy zajmujące się utrzymaniem czystości na terenie pasa drogowego, Odpady niebezpieczne oraz nienadające się do odzysku będą przekazywane uprawnionym i wyspecjalizowanym podmiotom do unieszkodliwienia, składowania/magazynowania/utylizacji, Odpady, które mogą zostać powtórnie wykorzystane zostaną przekazane odpowiednim podmiotom do recyklingu/regeneracji.
Ochrona przyrody	<ul style="list-style-type: none"> Na etapie eksploatacji głównym zadaniem będzie zminimalizowanie śmiertelności zwierząt na drodze, a więc zapewnienie drożności przejść dla zwierząt i wykonanie ogrodzenia ochronnego w postaci siatki zabezpieczającej dla zwierząt na całej długości drogi.

3) Konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych

Dla istniejącej zabudowy podlegającej ochronie akustycznej (budynki mieszkalne, oświatowe, opieki zdrowotnej, domów opieki oraz tereny rekreacyjne) oraz dla terenów chronionych akustycznie wyznaczonych w MPZP (miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) zostanie zaproponowana lokalizacja i parametry zabezpieczeń akustycznych.

Oddziaływanie akustyczne przedsięwzięcia, rozpatruje się w odniesieniu do normatywów, określonych dla terenów faktycznie zabudowanych uznanych za chronione przed hałasem. Ochroną przed hałasem objęte są wszystkie tereny, których funkcja wiąże się z przebywaniem ludzi. Szczegółowo, rodzaje terenów chronionych oraz obowiązujące na nich dopuszczalne poziomy hałasu określa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska w art. 113, ust. 2, pkt. 1 oraz Rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zgodnie z przywołanymi przepisami, do chronionych przed hałasem należą tereny przeznaczone:

- pod zabudowę mieszkaniową,
- pod szpitale i domy opieki społecznej,
- pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- na cele uzdrowiskowe,
- na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- na cele mieszkaniowo-usługowe.

Dopuszczalne poziomy hałasu dla ww. rodzajów terenów:

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w środowisku [dB]	
		L _{Aeq D} - przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	L _{Aeq N} - przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ²⁾ c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe ²⁾ , d) Tereny mieszkaniowo - usługowe	65	56
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ³⁾	68	60

Zatwierdzenie lokalizacji zabudowy ekranów akustycznych będzie procedowane w ramach wydawanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (RDOŚ) DŚU.

4) Planowane przejęcia nieruchomości

Szczegóły zasad nabywania nieruchomości i ustalania odszkodowania za nieruchomości pod inwestycje drogowe zamieszczono w materiałach Zamawiającego pod adresem: <https://www.gov.pl/web/gddkia/odszkodowania>

5) Budowa łącznika do obwodnicy Skawiny

Budowa bezpośredniego połączenia autostrady A4 z obwodnicą Skawiny (położoną w ciągu drogi krajowej nr 44 Kraków – Oświęcim) nie znajduje się w zakresie opracowania rozbudowy autostrady A4.

W ramach rozbudowy A4 planuje się rozbudować węzeł Kraków Skawina przystosowując jego geometrię do perspektywicznego wzrostu ilości pojazdów korzystających z autostrady i ul. Skotnickiej. Węzeł dzieli ul. Skotnicką na część wschodnią, od strony Dzielnicy Dębniki i zachodnią (długości około 800m) od strony Skawiny. Obie części ulicy znajdują się w zarządzie Prezydenta Miasta Krakowa. Zaprezentowany węzeł typu „koniczyna” uwzględnia plany rozbudowy ul. Skotnickiej przez jej zarządcę. Informacje o inwestycji miejskiej dostępne są na stronie <https://zim.krakow.pl/>.

6) Wybór wariantu

Możliwe warianty przebiegu trasy zostaną przeanalizowane pod względem technicznym, ekonomicznym i środowiskowym, w tym również pod względem społecznym.

Ocena projektu dokonana zostanie poprzez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI), działający w poszczególnych Oddziałach GDDKiA oraz Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI), działającą w Centrali GDDKiA. Sposób oceny oraz regulamin jej przeprowadzenia określa Zarządzenie nr 9 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 stycznia 2018 r. *w sprawie powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych* oraz Zarządzenie nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 lipca 2018r. *w sprawie powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych*.

Wybrany przez Komisję wariant rekomendowany do realizacji zostanie wskazany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uzyskanie DŚU, przy założeniu braku jakichkolwiek opóźnień i nieprzewidzianych okoliczności, planuje się na 2027 r.

7) Odwodnienie autostrady, ochrona przeciwpowodziowa

Dla celów właściwego i sprawnego funkcjonowania systemu odwodnienia drogi, w tym m.in. skutecznego działania rowów i przepustów wstępnie wyznaczono niweletę drogi głównej. Przyjęty sposób odwodnienia uwarunkowany jest od docelowej niwelety i przekroju poprzecznego drogi, charakteru terenu istniejącego oraz możliwości odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. Jako odbiorniki przyjmuje się rowy melioracyjne oraz ciekі powierzchniowe. Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą odprowadzane do zbiorników lub bezpośrednio do odbiorników.

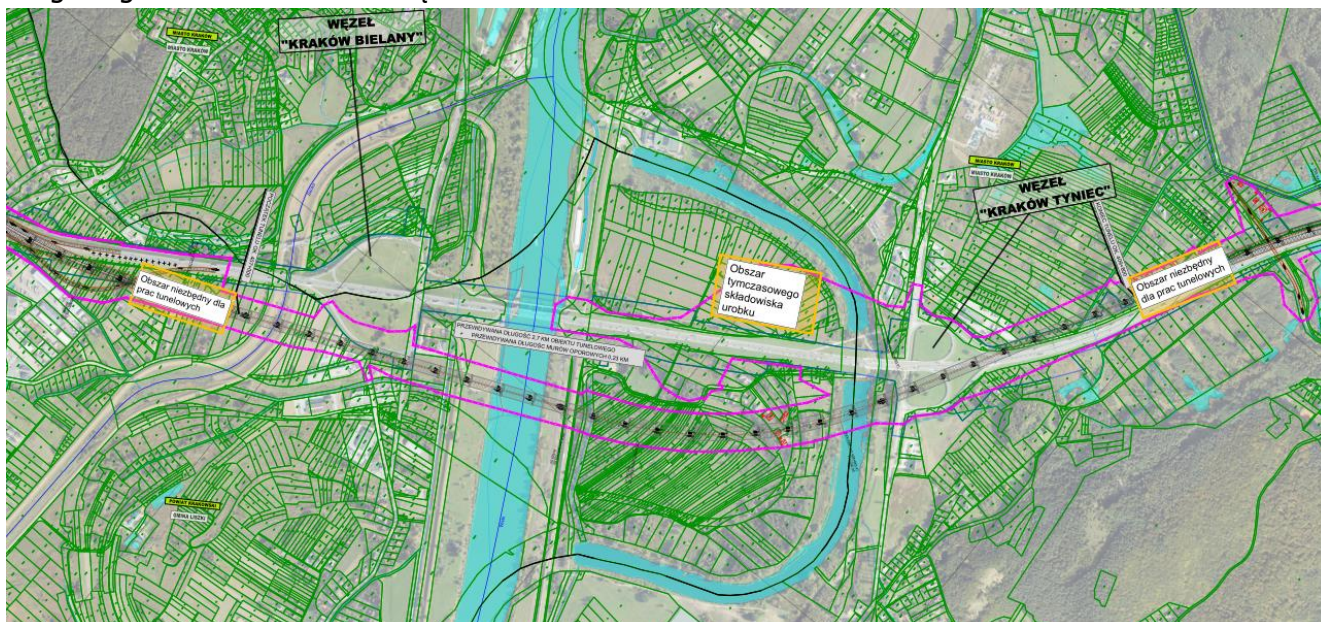
Analiza zagrożenia powodziowego, zgodnie z wymogami określonymi w ustawie z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), zostanie przeprowadzona w ramach wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

8) Wprowadzenie rozwiązań tunelowych

Przeanalizowano możliwość zastosowania rozwiązania projektowego uwzględniającego poprowadzenie nowego korytarza autostrady A4 w obrębie rzeki Wisły z wykorzystaniem budowy tunelu pod rzeką. W wyniku analiz zaproponowano rozwiązanie.

Oś projektowanej drogi autostrady A4 z rozwiązaniem tunelowym w celu wyboru najkorzystniejszego rozwiązania została przyjęta analogicznie jak dla wariantu W3. Wiąże się to z najkorzystniejszym przebiegiem eliminującym ingerencję w istniejący Stopień Wodny Kościuszkowski i zabudowę terenu. Z uwagi na bezpieczeństwo istniejącej konstrukcji stopnia wodnego, służbę wodną oraz inne elementy wyposażenia odrzucono możliwość poprowadzenia osi tunelu bezpośrednio pod istniejącym przebiegiem A4.

Obiekt tunelowy miałby być prowadzony pod rzeką Wisłą, jej starorzeczem oraz rzeką Sanką. Po dokonaniu wstępnej analizy inżynierskiej jego przewidywana długość to około 2,7 km. Schemat układu drogowego zamieszczono w załączniku nr 1.



Schemat rozwiązań dodatkowego wariantu tunelowego

Poniżej zestawiono „wady” i „zalety” możliwości wykonania rozwiązania tunelowego

WADY	ZALETY
<p><u>Czas i technologia realizacji tunelu</u> Czas drążenia tunelu przy użyciu maszyny TBM (<i>tunnel boring machine</i>) zależy od wielu czynników, takich jak np. twardość skał, warunków geologicznych, doświadczenia zespołu i efektywności pracy. Przy średniej prędkości 20 metrów dziennie, drążenie 3 km jednej nawy tunelu zajmie min. 150 dni. Te szacunki nie uwzględniają dodatkowego okresu potrzebnego na przygotowania do realizacji wykonania TBM, na specjalne zamówienie. Do tego dochodzą przygotowawcze prace technologiczne m.in.: przygotowanie zaplecza budowy, dostarczenie maszyny, montaż urządzenia i ciąg technologiczny, konserwację i ewentualne przerwy spowodowane nieprzewidywanymi problemami geologicznymi itp. Dlatego</p>	<p><u>Ochrona środowiska</u> Budowa tuneli minimalizuje zakłócenia dla otaczającej przyrody i chroni ją przed zanieczyszczeniem. Ponadto, tunelowanie może ograniczyć emisję hałasu, co jest korzystne dla lokalnej fauny i mieszkańców.</p>

WADY	ZALETY
<p>rzeczywisty czas realizacji projektu zwyczajowo bywa dłuższy i jest nieporównywalny do realizacji konstrukcji obiektu mostowego.</p>	
<p><u>Koszty budowy i utrzymania</u> Koszty budowy 1 km autostrady w tunelu są kilkukrotnie wyższe niż przy zastosowaniu standardowych rozwiązań projektowych tzn. budowie drogi po terenie. Koszty utrzymania tunelu i prac konserwacyjnych w okresie 1 roku są zdecydowanie wyższe niż koszty utrzymania drogi i obiektu mostowego. Koszty zależne są m.in. od konstrukcji tunelu, wyposażenia czy zastosowanych systemów bezpieczeństwa. Należy dodatkowo zaznaczyć, że dla potrzeb drążenia tunelu niezbędny jest plac budowy i miejsce przeznaczone na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - montaż maszyny drążącej, wyrównanie terenu wiążące się z robotami ziemnymi, wycinka zieleni, wyburzenia, - wypoziomowanie terenu i ewentualne prace fundamentowe, - zorganizowanie odpowiedniego zaplecza technicznego w bezpośredniej bliskości miejsca rozpoczęcia drążenia. Obejmuje to magazyny na narzędzia i materiały, warsztaty naprawcze, miejsca dla załogi, sprzęt pomocniczy i materiały eksploatacyjne, - organizacja zaplecza na magazynowanie obudowy zasadniczej tunelu, - zapewnienie odpowiedniego zasilania elektrycznego o wymaganej mocy, dostosowane do parametrów technicznych maszyny TBM, - maszyna TBM wymaga stałego dostępu do wody technicznej, używanej do chłodzenia, smarowania i usuwania urobku, - zapewnienie dróg dojazdowych dla transportu maszyn, materiałów oraz personelu. Drogi muszą być przystosowane do przewozu ciężkiego sprzętu. - organizacja i planowanie miejsca składowania urobku oraz systemu jego transportu z miejsca drążenia na powierzchnię. Wywóz urobku z terenu budowy, - organizacja placu końcowego oraz miejsce na transportowanie maszyny w celu drążenia tunelu dla drugiej jezdni. 	<p><u>Ograniczenie ingerencji w istniejącą infrastrukturę</u> Tunelowanie umożliwia budowę bez ingerencji w istniejącą infrastrukturę, co może zminimalizować zakłócenia dla lokalnych społeczności i firm. Umożliwia przejście pod terenami, które mogą być niedostępne lub trudne do zagospodarowania na powierzchni, co zwiększa wykorzystanie dostępnej przestrzeni.</p>
<p><u>Bezpieczeństwo</u> Zdarzenia w tunelu lub jego rejonie mogą stwarzać dodatkowe zagrożenie dla użytkowników drogi. W zamkniętej przestrzeni tunelu nawet drobne incydenty mogą szybko przekształcić się w poważne sytuacje kryzysowe, takie jak pożary, kolizje wielopojazdowe czy wycieki substancji niebezpiecznych. Konsekwencje takich zdarzeń stanowią dużo większe ryzyko i są niestandardowym wyzwaniem dla służb ratowniczych. W przypadku pożaru w tunelu, dym i toksyczne gazy mogą się szybko rozprzestrzeniać, ograniczając widoczność i utrudniając ewakuację. Przestrzeń tunelu mogą również utrudniać dostęp ekip ratunkowych do miejsca zdarzenia oraz skuteczne prowadzenie działań ratunkowych. Dodatkowo, ograniczona ilość wyjść ewakuacyjnych i skomplikowany system wentylacji mogą znacząco zwiększać trudności związane z bezpiecznym i szybkim opuszczeniem tunelu przez użytkowników drogi. Dlatego niezwykle istotne jest, aby tunele były wyposażone w zaawansowane systemy bezpieczeństwa. Zapewnienie skutecznej komunikacji i koordynacji między różnymi służbami</p>	

WADY	ZALETY
<p>ratowniczymi oraz zarządcami tuneli jest kluczowe dla szybkiego i efektywnego reagowania na wszelkie zdarzenia awaryjne. Koszty takiego systemu znacząco wpływają na wzrost kosztów całej inwestycji</p>	
<p><u>Ograniczona dostępność w przewozie towarów</u> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. 2004/54/WE określiła minimalne wymagania bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej. Dyrektywa ta ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa zarówno dla użytkowników dróg, jak i dla infrastruktury tuneli. W ramach tych przepisów, tunele zostały sklasyfikowane według pięciu kategorii (A, B, C, D i E), z których każda charakteryzuje się różnymi ograniczeniami dotyczącymi przewozu towarów niebezpiecznych. Klasyfikacja ta pozwala na określenie, które rodzaje materiałów niebezpiecznych mogą być przewożone przez poszczególne kategorie tuneli, co ma na celu minimalizowanie ryzyka związanego z potencjalnymi wypadkami, wyciekami czy pożarami. W skrócie, dyrektywa ta reguluje standardy bezpieczeństwa w tunelach i ustala zasady dotyczące transportu niebezpiecznych materiałów, aby zwiększyć bezpieczeństwo na europejskich drogach.</p>	<p><u>Lokalizacja infrastruktury na powierzchni terenu</u> Konstrukcja tunelu TBM (<i>tunnel boring machine</i>) zazwyczaj umożliwia zachowanie infrastruktury na powierzchni terenu. Tunelowanie za pomocą TBM odbywa się pod ziemią, co minimalizuje wpływ na powierzchnię i umożliwia równoczesne wykorzystanie przestrzeni nad tunelami. Dzięki temu możliwe jest jednoczesne prowadzenie projektów podziemnych i rozwój infrastruktury na powierzchni, co jest korzystne zarówno dla miast, jak i dla obszarów wiejskich.</p>
<p><u>Utrudniona obsługa i konserwacja</u> Tunel może być trudniejszy w obsłudze i konserwacji niż droga przebiegająca na powierzchni terenu. Konieczne jest regularne sprawdzanie stanu technicznego oraz zapewnienie funkcjonowania w tunelu m.in. wentylacji, oświetlenia, systemów monitoringu, komunikacji oraz urządzeń awaryjnych dla bezpieczeństwa użytkowników. Każdy z tych elementów wymaga nieustannej kontroli i konserwacji, aby zapewnić ich niezawodność i efektywność w przypadku awarii lub incydentu. Wentylacja w tunelu musi działać bez zarzutu, aby zapewnić odpowiednią jakość powietrza, usuwanie spalin oraz szybkie usunięcie dymu w razie pożaru. Systemy oświetleniowe muszą być regularnie sprawdzane i konserwowane, aby zapewnić odpowiednią widoczność przez całą dobę. Dodatkowo, systemy komunikacji muszą być zawsze sprawne, aby umożliwić szybkie przekazywanie informacji między służbami ratunkowymi, zarządcami tuneli a użytkownikami drogi. Systemy monitoringu, w tym kamery i czujniki, są kluczowe do bieżącego nadzoru nad sytuacją w tunelu i wykrywania potencjalnych zagrożeń. Urządzenia awaryjne, takie jak hydranty, gaśnice, alarmy pożarowe, a także wyjścia awaryjne i oznakowania ewakuacyjne, muszą być regularnie testowane i konserwowane, aby były w pełni funkcjonalne w sytuacji kryzysowej. Wszystkie te wymagania prowadzą do wyższych kosztów eksploatacji w porównaniu z drogą na powierzchni terenu. Koszty te obejmują zarówno koszty materiałów i urządzeń, jak i koszty pracy związane z ich instalacją, konserwacją oraz naprawami. Ponadto, ze względu na trudny dostęp i ograniczoną przestrzeń w tunelu, prace konserwacyjne często wymagają specjalistycznego sprzętu i wyspecjalizowanych ekip, co dodatkowo zwiększa koszty. Regularne inspekcje oraz prace</p>	

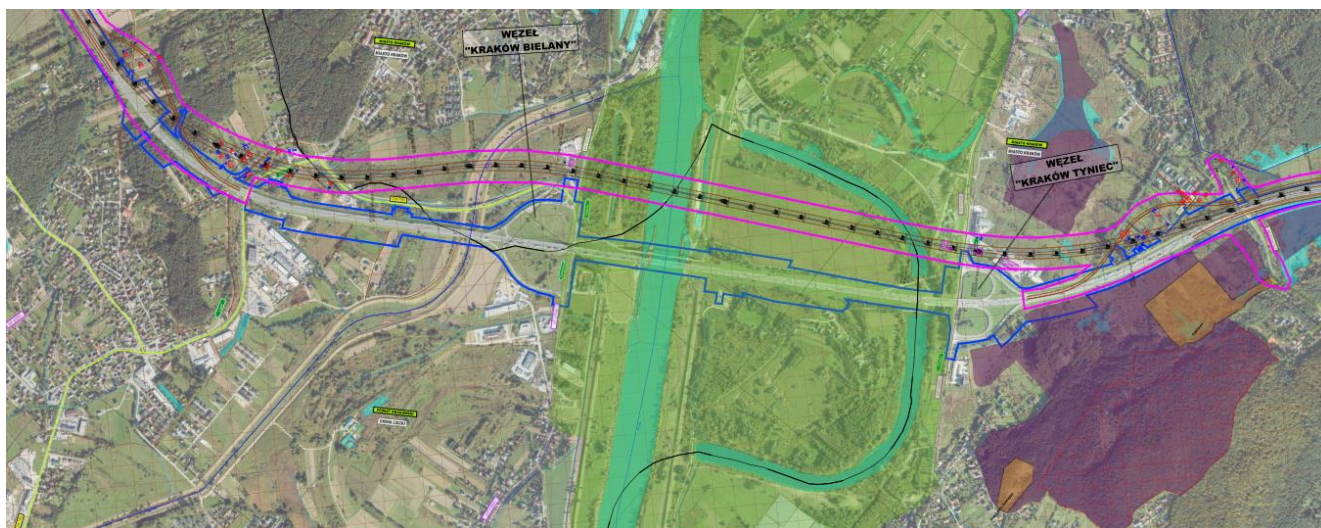
WADY	ZALETY
<p>konserwacyjne mogą również powodować czasowe zamknięcia tunelu lub ograniczenia w ruchu, co może prowadzić do utrudnień dla użytkowników drogi i dodatkowych kosztów związanych z organizacją ruchu zastępczego.</p>	
<p><u>Uwarunkowania geologiczne</u> Miasto Kraków charakteryzuje się niekorzystnymi uwarunkowaniami geologicznymi dla budowy tunelu. W formacjach gruntowych występują utwory krasowe, takie jak leje, pustki i próżnie, które tworzą niestabilne warunki gruntowe, znacząco utrudniając realizację podziemnych konstrukcji. Dodatkowo, obecność uskoków, rowów i zrębów tektonicznych w podłożu geologicznym Krakowa wprowadza dodatkowe wyzwania związane z koniecznością stabilizacji gruntu i zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji tunelu. Jednym z największych problemów jest obecność wód podziemnych pod ciśnieniem. Woda ta może wpływać na stabilność tunelu, powodując erozję gruntu oraz przecieki do wnętrza tunelu, co może prowadzić do poważnych uszkodzeń konstrukcyjnych. Konieczność ciągłego odpompowywania wody oraz budowa odpowiednich systemów drenażowych znacząco zwiększa koszty budowy i utrzymania tunelu. Dodatkowo, skomplikowane warunki geologiczne wymagają zastosowania zaawansowanych technologii i metod budowlanych, takich jak tarcze wiertnicze, iniekcje uszczelniające czy mrożenie gruntu, aby zapewnić stabilność i bezpieczeństwo podczas realizacji projektu. Każda z tych technologii wiąże się z wysokimi kosztami oraz wymaga specjalistycznej wiedzy i doświadczenia. Kolejnym wyzwaniem jest konieczność prowadzenia badań geologicznych i geotechnicznych na dużą skalę przed rozpoczęciem budowy. Dokładne rozpoznanie warunków geologicznych i hydrologicznych jest niezbędne do zaplanowania odpowiednich metod konstrukcji oraz zabezpieczeń. W przypadku wykrycia nieprzewidzianych problemów geologicznych, konieczne mogą być zmiany w projekcie, co może prowadzić do opóźnień i dodatkowych kosztów. Wszystkie te uwarunkowania sprawiają, że realizacja tuneli w Krakowie jest wyjątkowo trudnym i kosztownym przedsięwzięciem, wymagającym szczegółowego planowania, zaawansowanych technologii oraz dużych nakładów finansowych.</p>	
<p><u>Wykupy nieruchomości</u> Ryzyko wykupów nieruchomości w śladzie budowanego tunelu oraz w obszarze wykonania portali wlotowych stanowi istotne wyzwanie dla realizacji projektu. Konieczność pozyskania gruntów i nieruchomości znajdujących się na trasie planowanego tunelu oraz w miejscach, gdzie zostaną zlokalizowane portale wlotowe, może prowadzić do licznych trudności administracyjnych i finansowych. Wszystkie te czynniki sprawiają, że proces wykupu nieruchomości na potrzeby budowy tunelu i portali wlotowych jest skomplikowanym i wieloaspektowym zadaniem, wymagającym starannego planowania, odpowiednich zasobów finansowych</p>	

Po analizie wyżej wymienionych aspektów i argumentów nie planuje się w ramach inwestycji zastosowania rozwiązań tunelowych.

9) Budowa autostrady po wschodniej stronie Wisły

Realizując projekt rozbudowy autostrady A4 przeprowadzono inwentaryzację obszaru i analizę zagospodarowania terenu po wschodniej stronie istniejącego przekroczenia rzeki Wisły. Analiza obszaru wykazała niekorzystne uwarunkowania dla wyznaczania rozwiązań komunikacyjnych w tym rejonie.

Po spotkaniach informacyjnych, w związku z otrzymanymi od mieszkańców formularzami opinii dotyczącymi budowy nowego przebiegu autostrady A4 w rejonie rzeki Wisły po wschodniej stronie istniejącego korytarza, ponownie przeanalizowano możliwość wprowadzenia wnioskowanego rozwiązania projektowego. Część rysunkową wyników analiz opracowaną dla wariantu wschodniego zamieszczono w załączniku nr 2.



Schemat wariantu rozbudowy autostrady po wschodniej stronie Wisły

Opis rozwiązań w planie.

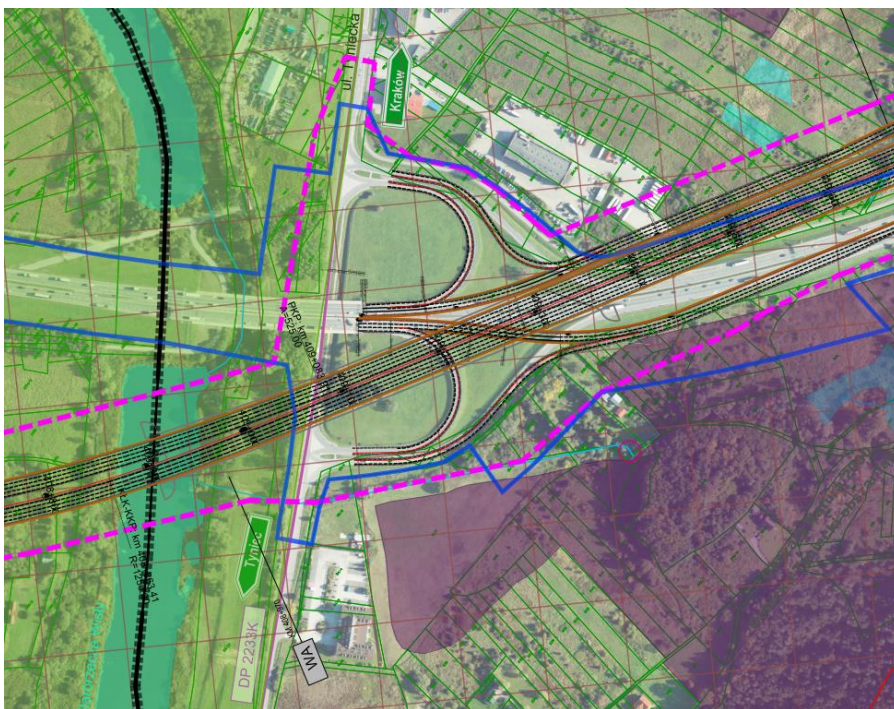
Wariant poprowadzenia korytarza autostrady A4 po stronie wschodniej istniejącego przekroczenia rzeki Wisły wprowadza kolizje z istniejącym układem drogowym w tym z: drogą powiatową nr 2260K, drogą wewnętrzną ul. Wesołą, drogą wojewódzką nr 780, drogą gminną DG 602698K oraz drogą powiatową nr 2233K. Dodatkowo występuje konieczność przekroczenia rzeki Sanki i rzeki Wisły.

Przekroczenie rzeki Wisły nowym obiektem po stronie wschodniej nastąpiłoby z odsunięciem od istniejącego przebiegu o około 300 m. Takie rozwiązanie wprowadza kolizję z torem kajakowym międzynarodowego Ośrodka Sportu i Rekreacji „Kolna” oraz powoduje zbliżenie do małej elektrowni wodnej oraz kładki pieszo-rowerowej.

Wariant wschodni nie uzyskał akceptacji władarzy Miasta Kraków, części lokalnego społeczeństwa oraz zarządców toru kajakowego i małej elektrowni wodnej. Wyniki statystyk z zebranych formularzy opinii również nie wskazują na oczekiwania dla realizacji autostrady we wschodnim przebiegu przekroczenia rzeki Wisły. Mając jednak na uwadze oczekiwania części społeczeństwa wariant wschodni zostanie poddany analizom na kolejnym etapie prac projektowych.

10) Rozwiązania projektowe węzłów autostradowych

Na spotkaniach informacyjnych władze terenu oraz mieszkańcy oczekiwali aby utrzymać istniejące węzły autostradowe w obecnej lokalizacji. Główne oczekiwania kierowano dla pozostawienia węzłów Kraków Bielany oraz Kraków Tynec. W uwagi na wyniki spotkań informacyjnych gdzie największa liczba głosów została wskazana dla wariantu W3 (przebieg zachodni przekroczenia rzeki Wisły) zespół projektowy wprowadzi możliwość skorygowania rozwiązania węzła Kraków Tynec minimalizując zajętość przyległego terenu.



Propozycja dodatkowego wariantu węzła „Kraków Tynec”

Dla wszystkich proponowanych rozwiązań sprawdzona została na tym etapie przepustowość dróg oraz skrzyżowań i węzłów. Warunki przepustowości zostały zachowane.

11) Sprzeciw wschodniemu wariantowi autostrady

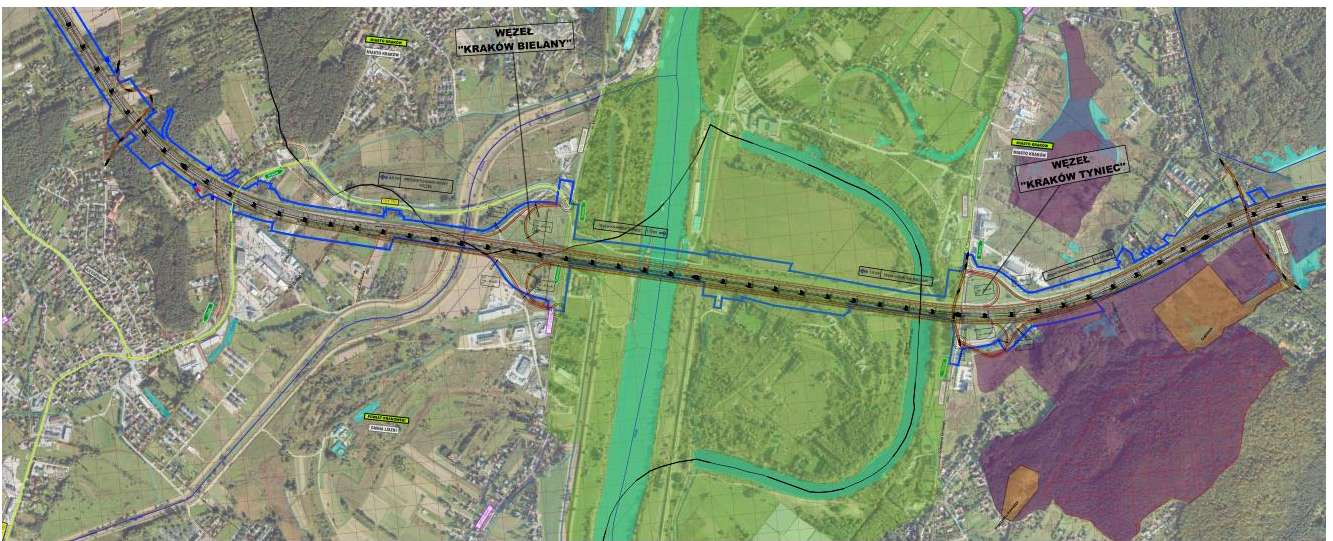
Część mieszkańców wyraziła brak akceptacji wariantu wschodniego, nowego przebiegu autostrady A4 w rejonie rzeki Wisły. Mając na uwadze duży sprzeciw wariantowi zachodniemu przeanalizowano ponownie możliwość wprowadzenia takiego rozwiązania projektowego.

Szersze informacje i omówienie zagadnienia zamieszczono w pkt 9) w rozdziale E.I.1.1. Sposób uwzględnienia wniosków oraz analiza wprowadzonych zmian

Część rysunkową opracowaną dla wariantu wschodniego zamieszczono w załączniku nr 2.

12) Rozbudowa śladu istniejącego

Po spotkaniach informacyjnych, w związku z otrzymanymi od mieszkańców formularzami opinii dotyczącymi rozbudowy istniejącego śladu autostrady A4, ponownie przeanalizowano możliwość wprowadzenia wnioskowanego rozwiązania projektowego. W wyniku analiz przedstawiono dodatkowe rozwiązanie. Część rysunkową opracowaną dla rozbudowy istniejącego śladu autostrady zamieszczono w załączniku nr 4.



Wariant rozbudowy autostrady A4 w istniejącym śladzie

Stopień Wodny Kościuszko, przez który prowadzona jest autostrada, to jeden z najważniejszych elementów infrastruktury hydrotechnicznej na Wiśle w Krakowie. Został oddany do użytku w 1987 roku i pełni kluczowe funkcje w regulacji przepływu wody oraz ochronie przeciwpowodziowej miasta. Konstrukcja ta składa się z kilku elementów, które współpracują ze sobą, aby zapewnić bezpieczeństwo i stabilność hydrologiczną region.

Główne element Stopnia Wodnego Kościuszko to:

Zapora: kontroluje przepływ wody w rzece. Składa się z kilku segmentów, które mogą być otwierane i zamykane w zależności od potrzeb,

Śluza: umożliwia przepływ statków i innych jednostek pływających przez stopień wodny. Jest kluczowa dla utrzymania żeglowności Wisły w tym regionie,

Kanał żeglugowy: umożliwia bezpieczne przejście statków przez stopień wodny, minimalizując ryzyko kolizji i uszkodzeń,

Przeławka dla ryb: umożliwia rybom migrację w górę i w dół rzeki, pomimo istnienia bariery w postaci zapory oraz minimalizuje negatywny wpływ budowli hydrotechnicznej na ekosystemy rzeczne. Dzięki przeławce ryby mogą swobodnie poruszać się pomiędzy różnymi odcinkami rzeki, co jest kluczowe dla zachowania różnorodności biologicznej oraz zdrowia populacji ryb w Wiśle,

Mała elektrownia wodna: produkuje energię elektryczną wykorzystując przepływ wody. Elektrownia na stopniu Kościuszko to jedna z kilku takich instalacji na Wiśle, które wspierają lokalne zaopatrzenie

w energię.

Inne elementy wyposażenia stopnia zapewniające kontrolę poziomu wody, przepływu oraz jakości wody w rejonie obiektu, kanał nawigacyjny, sterownia urządzeń itp.

W bezpośrednim sąsiedztwie stopnia wodnego od strony wschodniej na przekroczeniu rzeki Wisły zabudowana jest kładka pieszo-rowerowa. Dalej w kierunku wschodnim funkcjonuje tor kajakowy międzynarodowego Ośrodka Sportu i Rekreacji „Kolna”. Jest on jednym z najważniejszych obiektów sportowych tego typu w Polsce. Jest to sztuczny tor przeznaczony do uprawiania kajakarstwa górskiego, a także do organizacji zawodów sportowych na najwyższym poziomie. Został zaprojektowany zgodnie z międzynarodowymi standardami, co umożliwia organizację zawodów na poziomie mistrzostw świata i Europy.

Przebudowa obecnego mostu na rzece Wiśle w ciągu autostrady A4 w km ok. 407+850 zespolonego ze Stopniem Wodnym Kościuszko i elementami towarzyszącymi polegać będzie na pozostawieniu wschodniego obiektu autostradowego, rozbiórce obiektu zachodniego i budowie nowego/nowych obiektów w jego miejscu z poszerzeniem w kierunku zachodnim (górną wodą). W wariantach tym zachodzi konieczność przeprojektowania infrastruktury w obrębie stopnia wodnego wraz z istniejącymi budynkami sterowni. Nie występuje kolizja z małą elektrownią wodną, torem kajakowym, kładką pieszo-rowerową.

Na etapie prac studialnych skierowano zapytanie do zarządcy stopnia wodnego: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW Wody Polskie) o wskazanie preferencji przekroczenia rzeki Wisły analizując różne korytarze nowego przekroczenia oraz rozbudowę istniejącego śladu. Zamawiający planuje podjąć kolejne kroki i rozmowy z PGW Wody Polskie dla uszczegółowienia warunków przekroczenia rzeki Wisły w tym analizę możliwości rozbudowy istniejącego Stopnia Wodnego Kościuszko.

13) Odsunięcie autostrady od granic administracyjnych miasta Kraków

Proces przygotowawczy dla „Rozbudowy autostrady A4 od węzła Kraków Zachód (Balice) do ul. Kąpielowej w Krakowie oraz drogi S52 od węzła Kraków Zachód do węzła Modlniczka o trzeci pas ruchu”, prowadzony jest na podstawie zatwierdzonego 27.09.2022 r. przez Ministra Infrastruktury Programu Inwestycyjnego (PI), który określa dokładny zakres rozbudowy. Na obecnym etapie nie rozważa się zmiany warunków brzegowych zatwierdzonego PI, w tym poprowadzenia nowej autostrady z dala od granic miasta.

W ramach opracowania nie planuje się poszukiwania całkowicie nowego korytarza autostrady A4, a jedynie odcinkowo nowy przebieg drogi. Całość zadania inwestycyjnego związanego z rozbudową autostrady A4 obejmuje odcinek drogi o długości około 17,3 km. W zadaniu wytypowano odcinki drogi, które z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz przeznaczenie terenu przyległego, nie mogą zostać zajęte.

14) Inne

DROGA EKSPRESOWA S7

Zakres opracowania rozbudowy autostrady A4 nie obejmuje analizy połączenia drogi S7 relacji Kraków – Myślenice.

REGULACJA RZEK

Regulacja rzek jest kluczowym elementem zarządzania zasobami wodnymi i ochrony przeciwpowodziowej, zwłaszcza w kontekście dużych projektów infrastrukturalnych, takich jak rozbudowa autostrady A4. Proces regulacji obejmuje działania mające na celu kontrolę przepływu wód, zabezpieczenie brzegów oraz poprawę żeglowności rzek. Za regulację rzek odpowiedzialne są przede wszystkim Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW Wody Polskie) oraz Skarb Państwa, które powinny koordynować i nadzorować te działania.

Brak odpowiednich działań regulacyjnych w kontekście rozbudowy autostrady A4 może prowadzić do licznych problemów związanych z zarządzaniem wodami i ochroną środowiska. Aby zapewnić bezpieczeństwo i trwałość infrastruktury drogowej, konieczne jest uwzględnienie kompleksowych działań regulacyjnych, które będą chronić zarówno autostradę, jak i przyległe tereny przed negatywnymi skutkami powodzi i erozji. PGW Wody Polskie oraz Skarb Państwa, jako główne podmioty odpowiedzialne za regulację rzek, powinny aktywnie włączyć się w planowanie i realizację tych działań.

ROZBUDOWA DRÓG NIŻSZYCH KATEGORII

Rozwiązania obiektów inżynierskich w ciągu dróg niższej kategorii, które krzyżują się z autostradą A4 w obszarze inwestycji będą dostosowane do istniejących lub planowanych przekrojów dróg, które zostaną określone przez odpowiednich Zarządców. Oznacza to, że wszelkie mosty, wiadukty i inne obiekty inżynierskie będą projektowane i budowane w taki sposób, aby były zgodne z parametrami i standardami dróg, które prowadzą przez te obiekty lub z nimi są związane. Kwestie dotyczące rozbudowy dróg niższych kategorii niż drogi będące w zarządzie GDDKIA należy zgłaszać właściwym im Zarządcom.

UWZGLĘDNIANIE ZAPISÓW MPZP

Zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) zostały rozpoznane w ramach przedmiotowego zadania.

Prześledzono zapisy dotyczące ochrony środowiska, korytarzy ekologicznych oraz obszarów o szczególnym znaczeniu krajobrazowym. Przeanalizowano również potencjalny wpływ rozbudowy na pobliskie tereny zabudowane, infrastrukturalne i rekreacyjne, aby zapewnić harmonijne wkomponowanie nowej infrastruktury w istniejącą strukturę przestrzenną. Realizując opracowanie projektowe uwzględniono również granice wydanej decyzji nr 3/98 Wojewody Krakowskiego znak RP.II.7331/03/98 z dnia 29.12.1998r. o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A4 dla odcinka od węzła Balice I do ul. Kąpielowej utrzymanej w mocy decyzją Prezesa Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast znak GP-1/A-4/27/EM-AŚ/99/85 z dnia 3 sierpnia 1999 r. Podjęto starania aby w maksymalnym zakresie wykorzystać obszar wydanej decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady. Takie działanie wpisuje się kontynuację wcześniejszych zamierzeń dotyczących rozbudowy autostrady A4.

Inwestycje drogowe realizowane są na podstawie Specustawy drogowej¹, która zwalnia inwestora z stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

¹ Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych
IVIA Sp. z o. o.

E.II.5.3. Wnioski

Przeprowadzone działania informacyjne miały na celu poinformowanie mieszkańców o planach rozbudowy autostrady A4. Szczególnie zainteresowane były gminy: Kraków, Liszki i Zabierzów. W trakcie kampanii informacyjnej społeczność została zapoznana z rozbudową autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie i drogi ekspresowej S52c węzła Balice I do węzła Modlniczka (z wyłączeniem tego węzła). Spotkania spotkały się z ogromnym zainteresowaniem, informacje dotarły do mieszkańców, co zaowocowało ogromną ilością ankiet.

Efekty działań informacyjnych:

W rezultacie przeprowadzonych działań wpłynęło 595 wniosków od mieszkańców, które wpłynęły do jednostki projektowej, Zamawiającego oraz Urzędów Gmin. Zgodnie z opiniami istnieje silna potrzeba rozbudowy autostrady A4 oraz drogi S52c. Mieszkańcy wyrazili swoje poparcie dla rozbudowy autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu, co ma na celu poprawę płynności ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa. Podobne potrzeby zgłoszono w odniesieniu do rozbudowy drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modlniczka.

Plany kontynuacji prac projektowych:

W związku z uzyskanymi wnioskami planowane jest kontynuowanie prac projektowych dla:

- wariantów rozbudowy autostrady A4 (po stronie zachodniej) warianty W1, W2 i W3,
- rozbudowy autostrady A4 w śladzie istniejącym wariant W4 z rozbudową Stopnia Wodnego Kościuszko,
- rozbudowy autostrady A4 (po stronie wschodniej) wariant W5,
- rozbudowy odcinka drogi ekspresowej S52c w kierunku węzła Modlniczka.

Otrzymane formularze opinii wykazały, że wariant W3 (przekroczenie nowym śladem autostrady po stronie zachodniej rzeki Wisły z przybliżeniem do istniejącego Stopnia Wodnego Kościuszko) cieszy się największym poparciem społecznym spośród zaprezentowanych rozwiązań.

Kwestie dotyczące rejonu rzeki Wisły:

Spośród 595 wniosków, 77 dotyczyło konieczności rozbudowy autostrady A4 w istniejącym śladzie w rejonie rzeki Wisły. Mieszkańcy wskazali na potrzebę przeanalizowania tego rozwiązania, co zostanie uwzględnione w dalszych etapach prac projektowych. Dodatkowo do analiz środowiskowych włączony zostanie wariant rozbudowy autostrady A4 po wschodniej stronie rzeki Wisły, co pozwoli na pełniejsze zrozumienie wszystkich możliwych opcji i wybór najbardziej optymalnego rozwiązania.

Po przeprowadzeniu szczegółowych analiz, Zespół projektowy rekomenduje budowę nowego mostu po stronie zachodniej rzeki Wisły w ciągu autostrady A4 oraz pozostawienie istniejącej konstrukcji Stopnia Wodnego Kościuszko wraz z przejazdem przez niego dla ruchu lokalnego. Nowy most zapewni płynność i bezpieczeństwo ruchu tranzytowego na autostradzie A4, minimalizując zakłócenia i opóźnienia. Jednocześnie, utrzymanie przejazdu przez Stopień Wodny Kościuszko dla ruchu lokalnego będzie korzystne dla mieszkańców, umożliwiając im wygodny dostęp do lokalnych tras i zmniejszając obciążenie nowego mostu. To rozwiązanie jest optymalne po względem funkcjonalności infrastruktury drogowej, kosztów inwestycji oraz płynności ruchu lokalnego.

Infrastruktura dodatkowa:

Jednym z poruszanych przez mieszkańców tematów była lokalizacja miejsc obsługi podróżnych (MOP). Na odcinku od węzła Balice do węzła Kraków Południe Zamawiający odstąpił od budowy MOP - ów.

Podsumowanie:

Przeprowadzona akcja informacyjna i zebrane głosy mieszkańców potwierdziły zainteresowanie inwestycją oraz celowość prezentowania projektów na wczesnych etapach. Mimo dużych emocji, które towarzyszą takim akcjom, Inwestor pozostaje transparentny i ma możliwość rozeznania ryzyk związanych z zadaniem oraz zebrania informacji, które pozwolą na opracowanie optymalnych rozwiązań.

Uzyskane wnioski i opinie są cenną wartością dla dalszego rozwoju projektu, który ma na celu poprawę infrastruktury drogowej, zwiększenie bezpieczeństwa oraz komfortu podróżowania. Prace projektowe będą kontynuowane z możliwie szerokim uwzględnieniem potrzeb społeczności, co daje szansę na osiągnięcie racjonalnego kompromisu .

Wypracowane rozwiązania zostaną poddane opinii i zatwierdzeniu przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI), działający przy Dyrektorze krakowskiego Oddziału GDDKiA oraz Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI), działającą przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad.

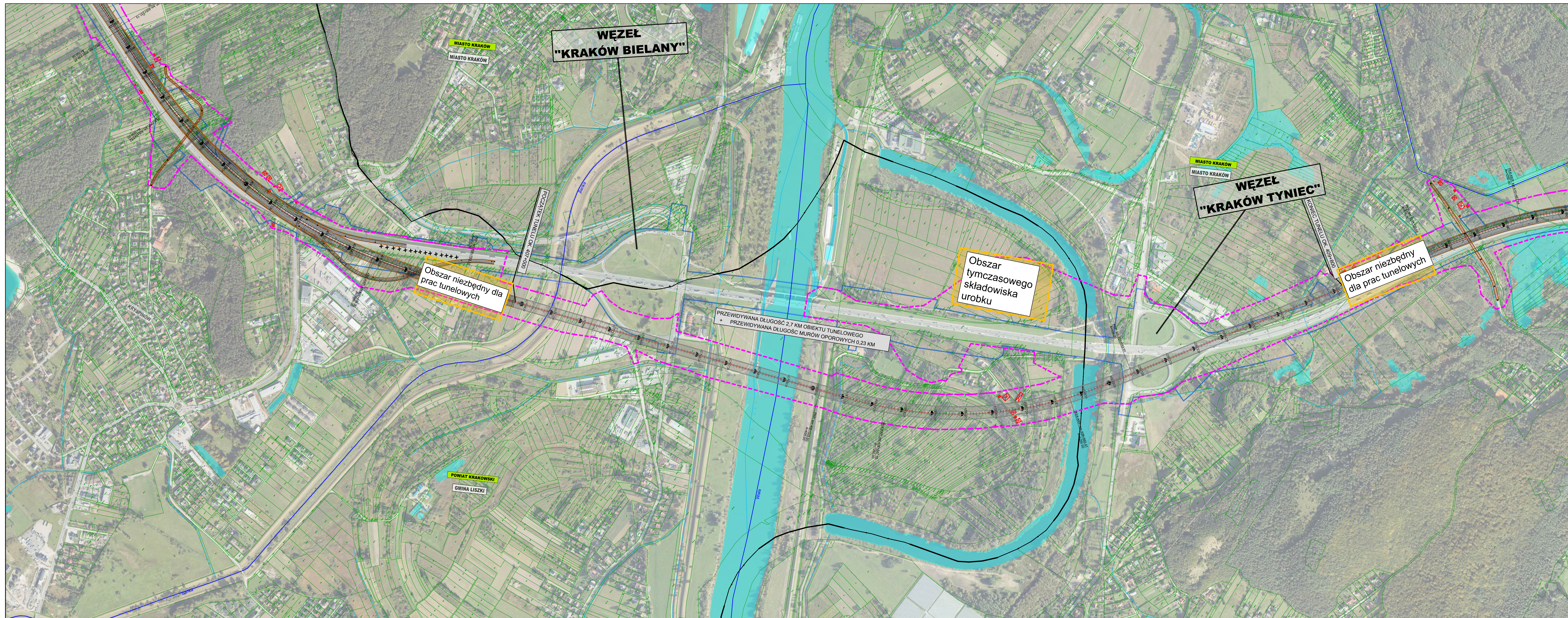
ZAŁĄCZNIK NR 1 – ROZWIĄZANIA TUNELOWE

ZAŁĄCZNIK NR 2 – WARIANT WSCHODNI

ZAŁĄCZNIK NR 3 – DODATKOWY WARIANT WĘZŁA „KRAKÓW TYNIEC”

ZAŁĄCZNIK NR 4 – ROZBUDOWA ISTNIEJĄCEGO ŚLADU

ZAŁĄCZNIK NR 1
ROZWIĄZANIA TUNELOWE



LEGENDA :

- 4 drogi krajowe
- 774 drogi wojewódzkie
- 20202 drogi powiatowe
- 601697X drogi gminne
- granice powiatów
- granice gmin
- linie kolejowe
- linie wysokiego napięcia
- ciekі wodne, rzeki
- granica ULA
- nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- obszar Parku Krajobrazowego
- obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- obszar Natura 2000
- użytki ekologiczne
- obszar rezerwatu przyrody
- pomniki przyrody
- korytarze ekologiczne
- GZWP
- zbiorniki wodne
- złóża kopalin
- powiat **KRAKÓW**
- opis powiatu
- opis gminy
- opis miejscowości
- projektowane zadanie inwestycyjne
- odrębne zadania inwestycyjne
- przewidywana granica inwestycji
- budynki przewidziane do wyburzenia/rozbiórki

WIA

WIA sp. z o.o.
ul. Rozłupskiego 91
40-203 Katowice
tel. +48 608 548 630

Siedziba Spółki:
ul. Kaszowiecka 46
43-502 Katowice
tel. +48 33 822 46 67

Biurowiec Czestochowa Dziedzięce:
ul. 10.2022
43-502 Czestochowa Dziedzięce
tel. +48 33 822 46 67

WIA

Investor:
Skarż Państwa
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych
i Autostrad
reprezentowany przez:
Odsiał Generalnej Dyrekcji Dróg
Krajowych i Autostrad w Krakowie
ul. Modnicza 20
31-542 Kraków

Zamawiacz:
Czestochowa

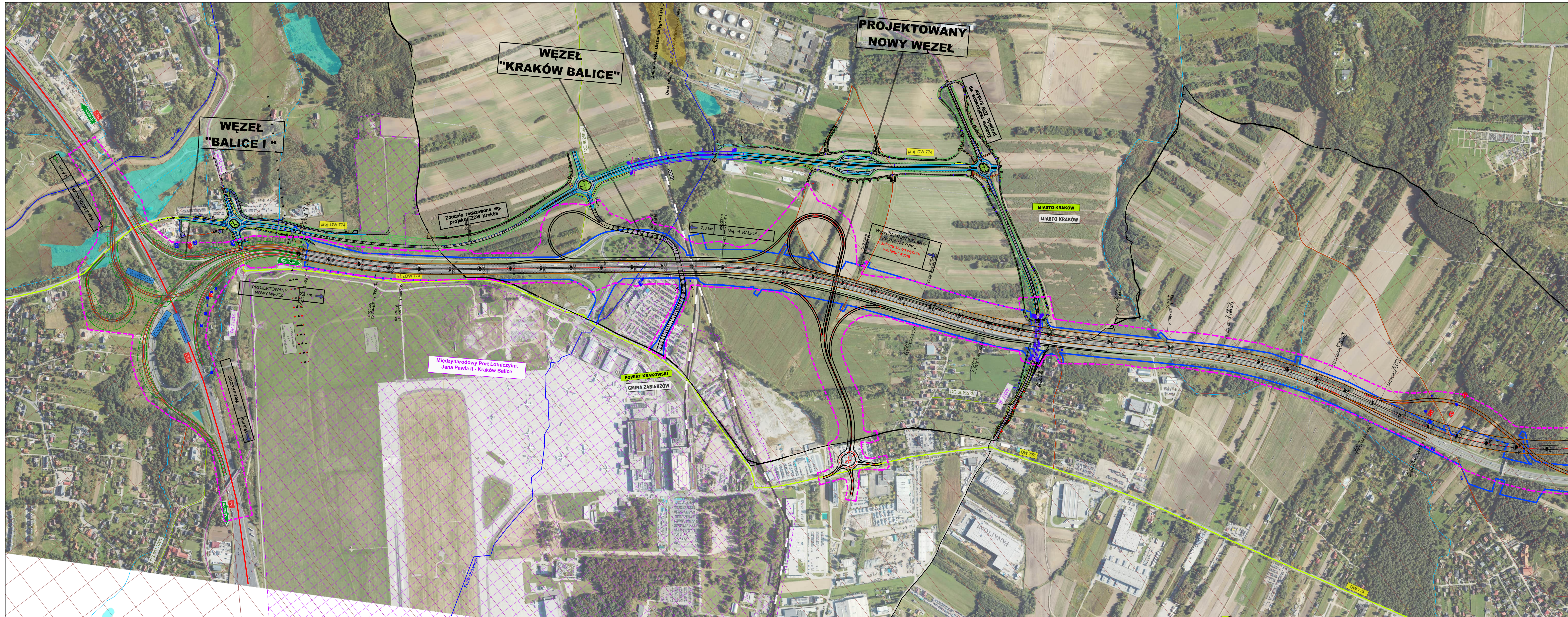
Przedmiot opracowania:
BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO

Rodz. oprac.: STES
Branda: CZĘŚĆ OGÓLNA
Nr Tomu: B
Data: 04.2024
Skala: 1:5000
Rewizja: 01
Nr egz.:
Funkcja: Tytuł, imię i nazwisko
Projektant: mgr inż. Rafał DRASZCZYK
Projektant: mgr inż. Arkadiusz PALKA
Opracował: mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI
Sprawdził: inż. Piotr WĘGLARZ

Nr rys.:
W3_TUNEL

Podpis

ZAŁĄCZNIK NR 2
WARIANT WSCHODNI



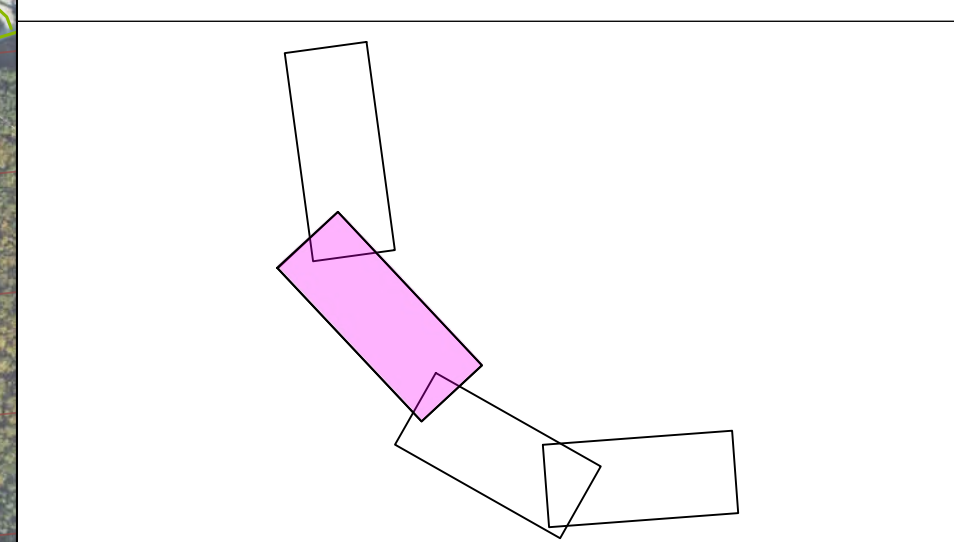
LEGENDA :

- 04 drogi krajowe
- 074 drogi wojewódzkie
- 28330 drogi powiatowe
- 61697K drogi gminne
- · — granice powiatów
- — granice gmin
- — linie kolejowe
- — linie wysokiego napięcia
- — ciekі wodne, rzeki
- — granica ULA
- — nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- — obszar Parku Krajobrazowego
- — obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- — obszar Natura 2000
- — użytki ekologiczne
- — obszar rezerwatu przyrody
- — pomniki przyrody
- — korytarze ekologiczne
- — GZWP
- — zbiorniki wodne
- — opis powiatu
- — opis gminy
- — opis miejscowości
- — projektowane zadanie inwestycyjne
- — odrębne zadania inwestycyjne
- — przewidywana granica inwestycji
- — budynki przewidziane do wyburzenia/rozbioru

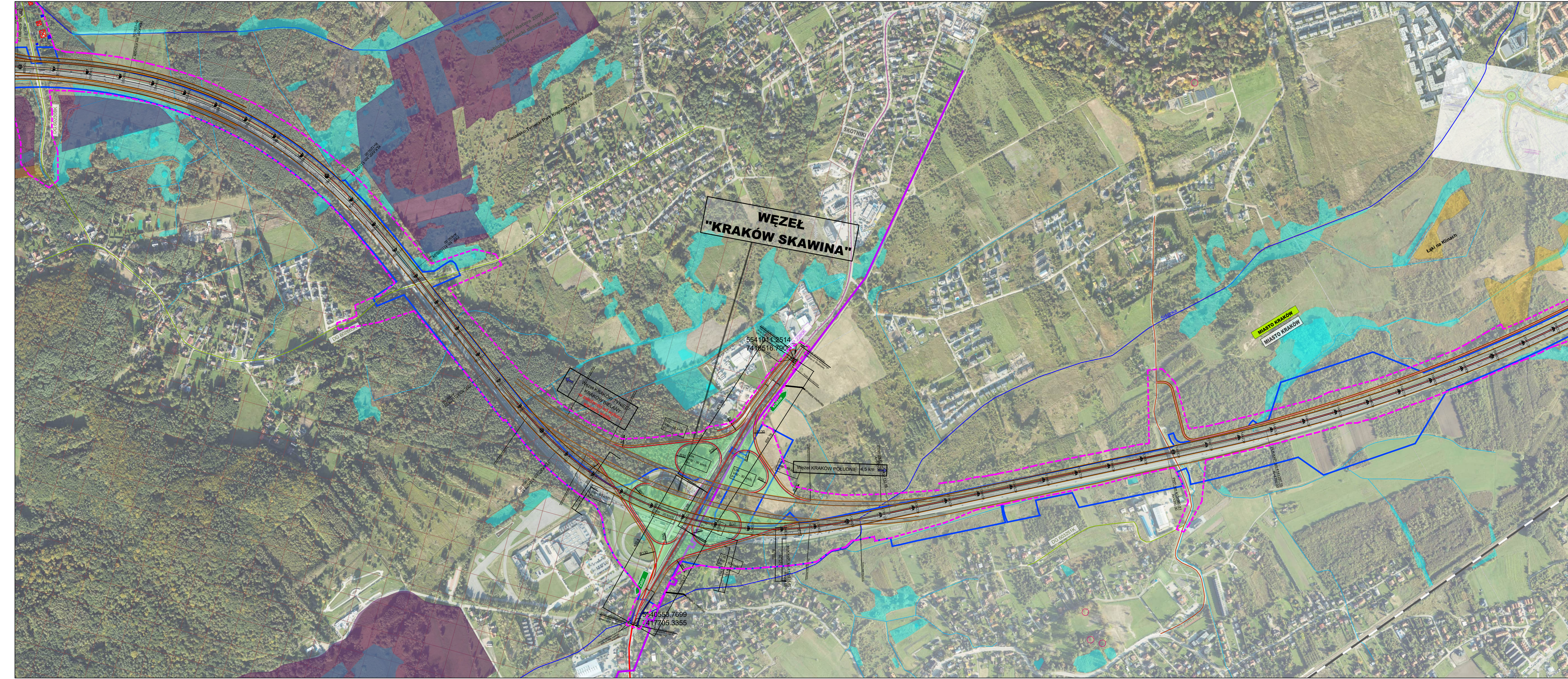
<p>WIA S.A. Siedziba Spółki: ul. Rozdzielewskiego 91, 43-203 Katowice, tel. +48 608 548 630</p> <p>Biuro Czesławskie Działadice: ul. Kaszowicza 46, 43-202 Czesławskie Działadice, tel. +48 33 822 46 67</p> <p><small>Linowa 2 dnia: 04.10.2022 nr: 1/0422/1-1/2022</small></p>	
<p>GDDKIA Przedmiot opracowania: BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO</p>	
<p>Rodz. oprac.: STES Nazwa rysunku: "Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kapielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu" "Rozbudowa drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modnicza (z wyłączeniem węzła) o trzeci pas ruchu"</p>	
<p>Brzozda: CZĘŚĆ OGÓLNA Zamawiacz: Zarząd Gminy Zabierzów</p>	
<p>Ne Tomu: E Przebieg: 1:5000</p>	
<p>Data: 04.2024 Revisja: 01</p>	
<p>Funkcja: Nr uprawnień, specjalność</p>	
<p>Projektant: mgr inż. Rafał DRASZCZYK SLK/1477/POOD/06, drogowa</p>	
<p>Projektant: mgr inż. Arkadiusz PALKA SLK/1056/POOD/05, drogowa</p>	
<p>Opracował: mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI SLK/8870/PBD/19, drogowa</p>	
<p>Opracował: mgr inż. Mariusz ROLKA SLK/8867/PBD/19, drogowa</p>	
<p>Sprawdził: inż. Piotr WĘGLARZ SLK/2268/POOD/08, drogowa</p>	



- LEGENDA :**
- drogi krajowe
 - drogi wojewódzkie
 - drogi powiatowe
 - drogi gminne
 - granice powiatów
 - granice gmin
 - linie kolejowe
 - linie wysokiego napięcia
 - ciekły wodne, rzeki
 - granica ULA
 - nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
 - obszar Parku Krajobrazowego
 - obszar Parku Krajobrazowego - otulina
 - obszar Natura 2000
 - użytki ekologiczne
 - obszar rezerwatu przyrody
 - pomniki przyrody
 - korytarze ekologiczne
 - GZWP
 - zbiorniki wodne
 - opis powiatu
 - opis gminy
 - opis miejscowości
 - projektowane zadanie inwestycyjne
 - odrębne zadania inwestycyjne
 - przewidywana granica inwestycji
 - budynki przewidziane do wyburzenia/rozbiórki



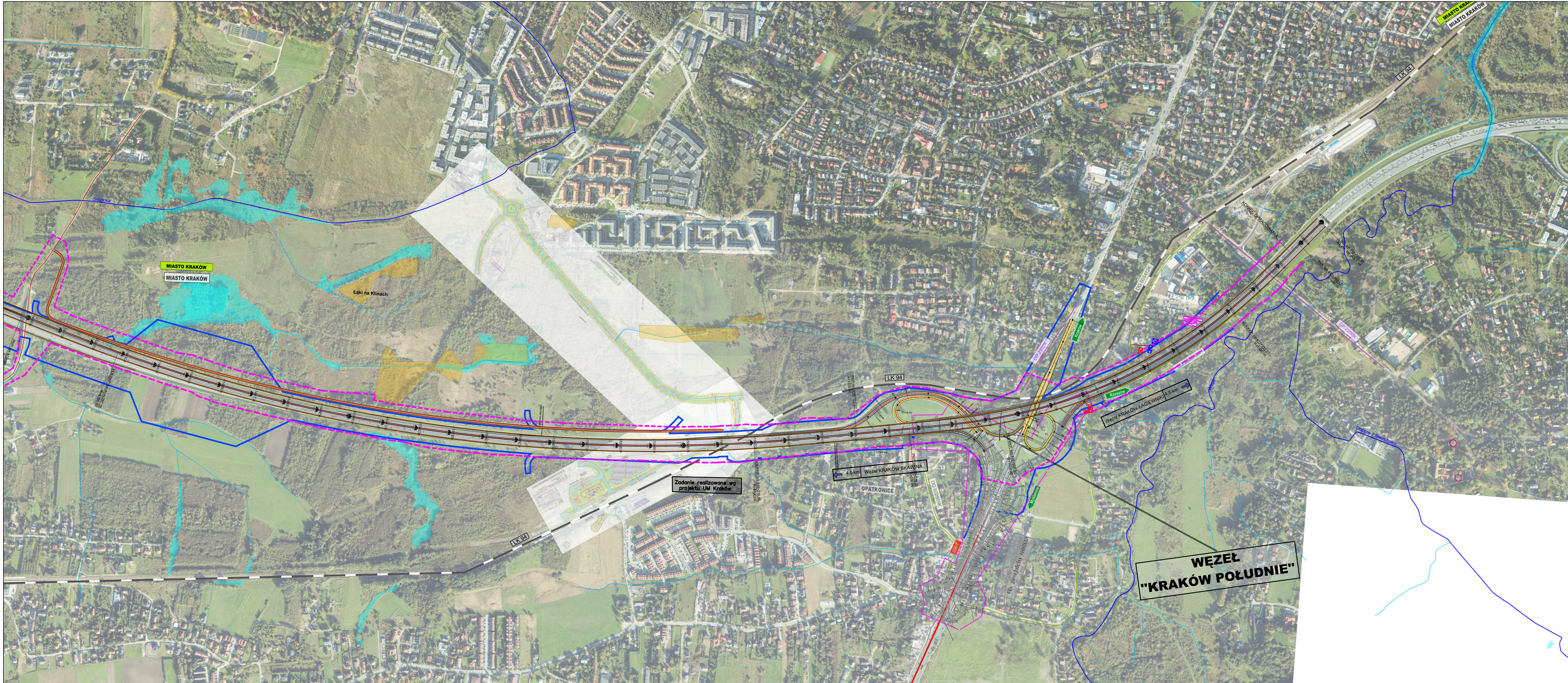
<p>Jednostka projektowa: WIA</p> <p>WIA S.A. www.wia.pl bia@wia.pl</p> <p>Siedziba Spółki: ul. Rozdźpieńskiego 91 43-202 Katowice tel. +48 608 548 630</p> <p>Biuro Czesławów-Dąbrowice: ul. Katowicka 46 43-202 Czesławice Dużecze tel. fax +48 33 822 46 67</p> <p>Umowa z dnia: 04.10.2022 nr: 1/0422/21-1/2022</p>		
<p>inwestor: Skarż Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nadrzędni zarządcy przez: Odszar Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie ul. Mąglińska 25 31-542 Kraków</p>		
<p>Zamawiacz: Zamieszanie budowlane:</p>		
<p>Przedmiot opracowania: BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO</p>		
<p>Rodz. oprac.: STES</p>		
<p>Nazwa rysunku:</p>		
<p>Nr rys.: 2</p>		
<p>Bransz: CZĘŚĆ OGÓLNA</p>		
<p>Nr Tomu: E</p>		
<p>Data: 04.2024</p>		
<p>Skala: 1:5000</p>		
<p>Rewizja: 01</p>		
<p>Nr egz:</p>		
<p>Funkcja:</p>		
<p>Tytuł, imię i nazwisko</p>		
<p>Nr uprawnień, specjalność</p>		
<p>Podpis</p>		
Projektant:	mgr inż. Rafał DRASZCZYK	SLK/1477/POOD/06, drogowa
Projektant:	mgr inż. Arkadiusz PALKA	SLK/1066/POOD/05, drogowa
Opracował:	mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI	SLK/8870/PWB/19, drogowa
Opracował:	mgr inż. Mariusz ROLKA	SLK/8867/PB/19, drogowa
Sprawił:	inż. Piotr WĘGLARZ	SLK/2268/POOD/08, drogowa



LEGENDA :

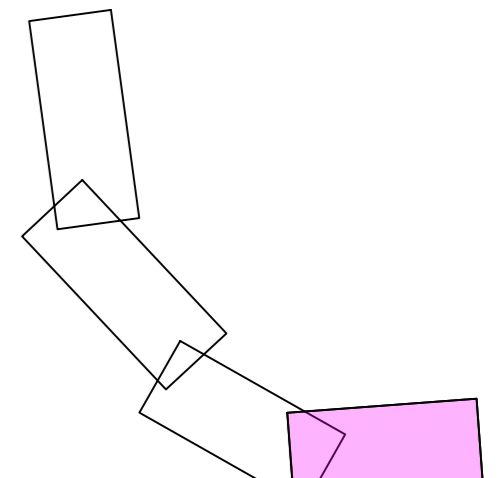
- 24 drogi krajowe
- 174 drogi wojewódzkie
- 28320 drogi powiatowe
- 601687K drogi gminne
- · — granice powiatów
- — granice gmin
- — linie kolejowe
- - - - linie wysokiego napięcia
- — ciek wodne, rzeki
- — granica ULA
- · · · · nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- obszar Parku Krajobrazowego
- obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- obszar Natura 2000
- użytki ekologiczne
- obszar rezerwatu przyrody
- pomniki przyrody
- korytarze ekologiczne
- CZWP
- zbiorniki wodne
- POWIAT KRAKÓW opis powiatu
- GMINA ZABRZEW opis gminy
- SKAWINA opis miejscowości
- projektowane zadanie inwestycyjne
- odrębne zadania inwestycyjne
- przewidywana granica inwestycji
- budynki przewidziane do wyburzenia/rozbioru

Jednostka projektowa:	WIA	WIA S.A. www.wia.pl biuro@wia.pl	Siedziba Spółki: al. Rozbratnickiego 91 43-203 Katowice	Biuro Czesławowie Dzielnicze: ul. Kąpielowa 46 43-202 Czesławowie Dzielnicze tel. fax +48 608 548 630	Umowa z dnia: 04.10.2022 43-202 Czesławowie Dzielnicze tel. fax +48 33 822 46 67
Investor:	Skarż Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad				
Projektant:	Zamierzenie budowlane				
Nr Tomu:	E				
Data:	04.2024				
Rozdz. oprac.:		Nazwa rysunku:		Nr rys.:	
STES		CZĘŚĆ OGÓLNA		3	
Przedmiot opracowania:		BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO			
Skala: 1:5000		Rewizja: 01		Nr egz.:	
Funkcja:		Tytuł, imię i nazwisko		Nr uprawnień, specjalność	
Projektant:		mgr inż. Rafał DRASZCZYK		SLK/1477/POOD/06, drogowa	
Projektant:		mgr inż. Arkadiusz PALKA		SLK/1056/POOD/05, drogowa	
Opracował:		mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI		SLK/8870/PWBD/19, drogowa	
Opracował:		mgr inż. Mariusz ROLKA		SLK/8867/PBD/19, drogowa	
Sprawdził:		inż. Piotr WĘGLARZ		SLK/2268/POOD/08, drogowa	



LEGENDA :

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- granice powiatów
- granice gmin
- linie kolejowe
- linie wysokiego napięcia
- ciekły wodne, rzeki
- granica ULA
- nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- obszar Parku Krajobrazowego
- obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- obszar Natura 2000
- użytki ekologiczne
- obszar rezerwatu przyrody
- pomniki przyrody
- korytarze ekologiczne
- GZWP
- zbiorniki wodne
- powiat Kraków
- opis gminy
- opis miejscowości
- projektowane zadanie inwestycyjne
- odrębne zadania inwestycyjne
- przewidywana granica inwestycji
- ⊠ budynki przewidziane do wyburzenia/rozbiórki



Jednostka projektowa:	WVA S.A. www.wva.pl biuro@wva.pl	Siedziba Spółki: ul. Rozdziałskiego 91 43-200 Katowice tel. +48 608 548 630	Biuro Czechołow Dzielnic: ul. Kasprzowska 46 43-202 Czechołow Dzielnic tel. +48 31 822 46 67	Lpowa z dnia: 04.10.2022 Nr: 134/2211-1/2022
Investor:	Biuro Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad			
Projechtant:	Zamierzenie budowlane			
Projechtant:	Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie			
Projechtant:	ul. Mogiłańska 25 31-642 Kraków			
Projechtant:	GDDKIA			
Projechtant:	BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO			
Rodz. oprac.:	STES	Nazwa rysunku:		
Branda:	CZĘŚĆ OGÓLNA	Nr rysunku:		
Nr Tomu:	E	Skala:	1:5000	Nr sgp.:
Data:	04.2024	Revizja:	01	Nr rys.:
Projektant:	mgr inż. Rafał DRASZCZYK	Nr uprawnień, specjalność:	SLK/1477/POOD/06, drogowa	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Arkadiusz PALKA	Nr uprawnień, specjalność:	SLK/1056/POOD/05, drogowa	Podpis:
Opracował:	mgr inż. Łukasz ŁAPINSKI	Nr uprawnień, specjalność:	SLK/8870/PWBD/19, drogowa	Podpis:
Opracował:	mgr inż. Mariusz ROLKA	Nr uprawnień, specjalność:	SLK/8867/PBD/19, drogowa	Podpis:
Sprawił:	inż. Piotr WĘGLARZ	Nr uprawnień, specjalność:	SLK/2268/POOD/08, drogowa	Podpis:

WĘZEL "KRAKÓW POŁUDNIE"

Zadanie realizowane w projekcie UM Kraków

4,5 km Węzeł KRAKÓW SKAŁNA

Węzeł KRAKÓW ŁĄGIENIKI 4,5 km

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

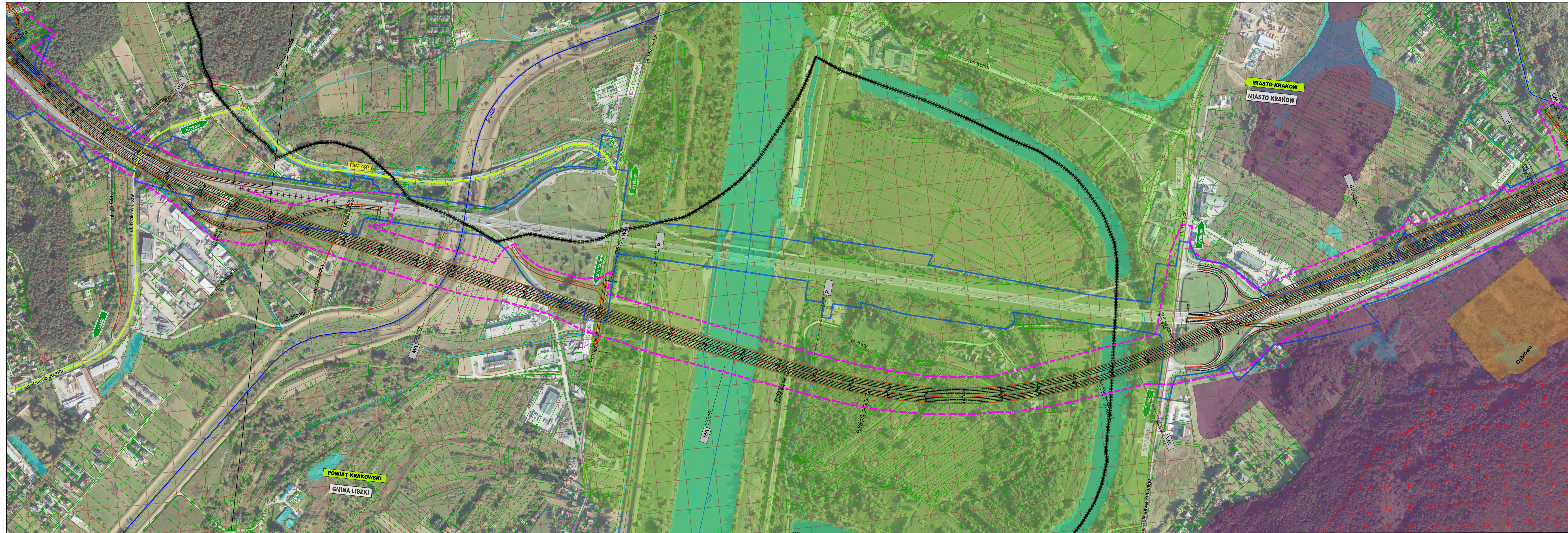
LK 94

LK 94

LK 94

LK 94

ZAŁĄCZNIK NR 3
DODATKOWY WARIANT WĘZŁA
„KRAKÓW TYNIEC”

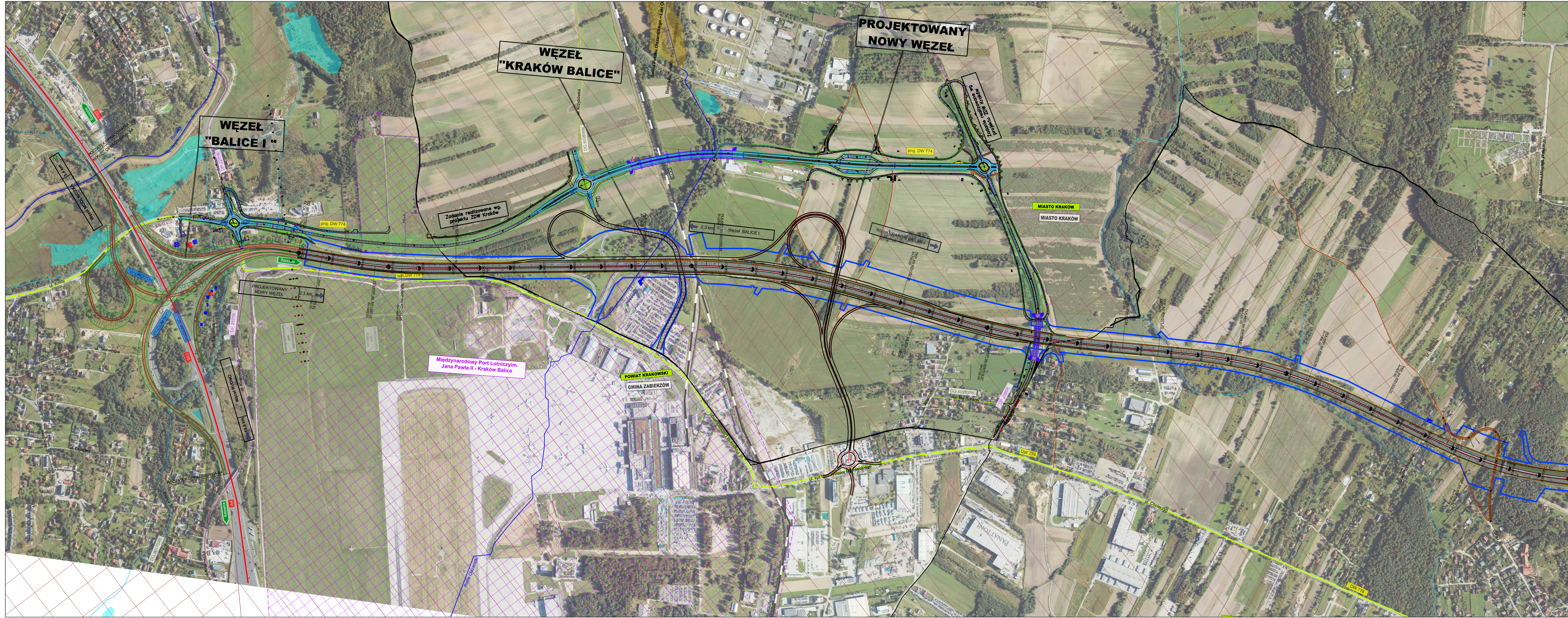


LEGENDA :

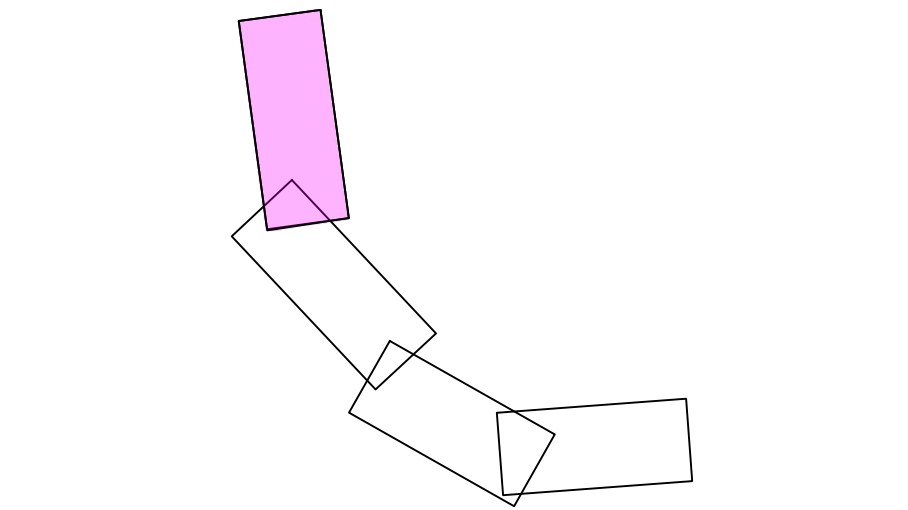
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- granice powiatów
- granice gmin
- linie kolejowe
- linie wysokiego napięcia
- ciekły wodne, rzeki
- granica ULA
- nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- obszar Parku Krajobrazowego
- obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- obszar Natura 2000
- użytki ekologiczne
- obszar rezerwu przyrody
- pomniki przyrody
- korytarze ekologiczne
- GZWP
- zbiorniki wodne
- opis powiatu
- opis gminy
- opis miejscowości
- projektowane zadanie inwestycyjne
- odrębne zadania inwestycyjne
- przewidywana granica inwestycji
- budynki przewidziane do wyburzenia/rozbiórki

Jednostka projektowa: 	VIA S.A. www.via.pl biuro@via.pl	Siedziba Spółki: ul. Rozdzieńskiego 91 43-502 Katowice tel. +48 608 548 630	Biuro Czechowice Dziedzice: ul. Kasprzycza 46 43-502 Czechowice Dziedzice tel./fax +48 33 822 46 67	Umowa z dnia: 04.10.2022 nr: I/342/ZII-1/2022																								
Inwestor: Skarb Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez: Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie ul. Mogilska 25 31-542 Kraków	Zamierzenie budowlane: 	"Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu" "Rozbudowa drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modlniczka (z wyłączeniem węzła) o trzeci pas ruchu"																										
Rodz. oprac.: STES Branża: CZĘŚĆ OGÓLNA Nr Tomu: E Data: 04.2024		Przedmiot opracowania: BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO Nazwa rysunku: PLAN SYTUACYJNY DODATKOWY WARIANT WĘZŁA KRAKÓW TYNIC Nr rys.: 1																										
Skala: 1:5000 Rewizja: 01 Nr egz.:		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Funkcja:</th> <th style="width: 25%;">Tytuł, imię i nazwisko</th> <th style="width: 25%;">Nr uprawnień, specjalność</th> <th style="width: 25%;">Podpis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Projektant:</td> <td>mgr inż. Rafał DRASZCZYK</td> <td>SLK/1477/POOD/06, drogowa</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Projektant:</td> <td>mgr inż. Arkadiusz PALKA</td> <td>SLK/1056/POOD/05, drogowa</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Opracował:</td> <td>mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI</td> <td>SLK/8870/PWBD/19, drogowa</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Opracował:</td> <td>mgr inż. Mariusz ROLKA</td> <td>SLK/8867/PBD/19, drogowa</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sprawdził:</td> <td>inż. Piotr WĘGLARZ</td> <td>SLK/2268/POOD/08, drogowa</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Funkcja:	Tytuł, imię i nazwisko	Nr uprawnień, specjalność	Podpis	Projektant:	mgr inż. Rafał DRASZCZYK	SLK/1477/POOD/06, drogowa		Projektant:	mgr inż. Arkadiusz PALKA	SLK/1056/POOD/05, drogowa		Opracował:	mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI	SLK/8870/PWBD/19, drogowa		Opracował:	mgr inż. Mariusz ROLKA	SLK/8867/PBD/19, drogowa		Sprawdził:	inż. Piotr WĘGLARZ	SLK/2268/POOD/08, drogowa	
Funkcja:	Tytuł, imię i nazwisko	Nr uprawnień, specjalność	Podpis																									
Projektant:	mgr inż. Rafał DRASZCZYK	SLK/1477/POOD/06, drogowa																										
Projektant:	mgr inż. Arkadiusz PALKA	SLK/1056/POOD/05, drogowa																										
Opracował:	mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI	SLK/8870/PWBD/19, drogowa																										
Opracował:	mgr inż. Mariusz ROLKA	SLK/8867/PBD/19, drogowa																										
Sprawdził:	inż. Piotr WĘGLARZ	SLK/2268/POOD/08, drogowa																										

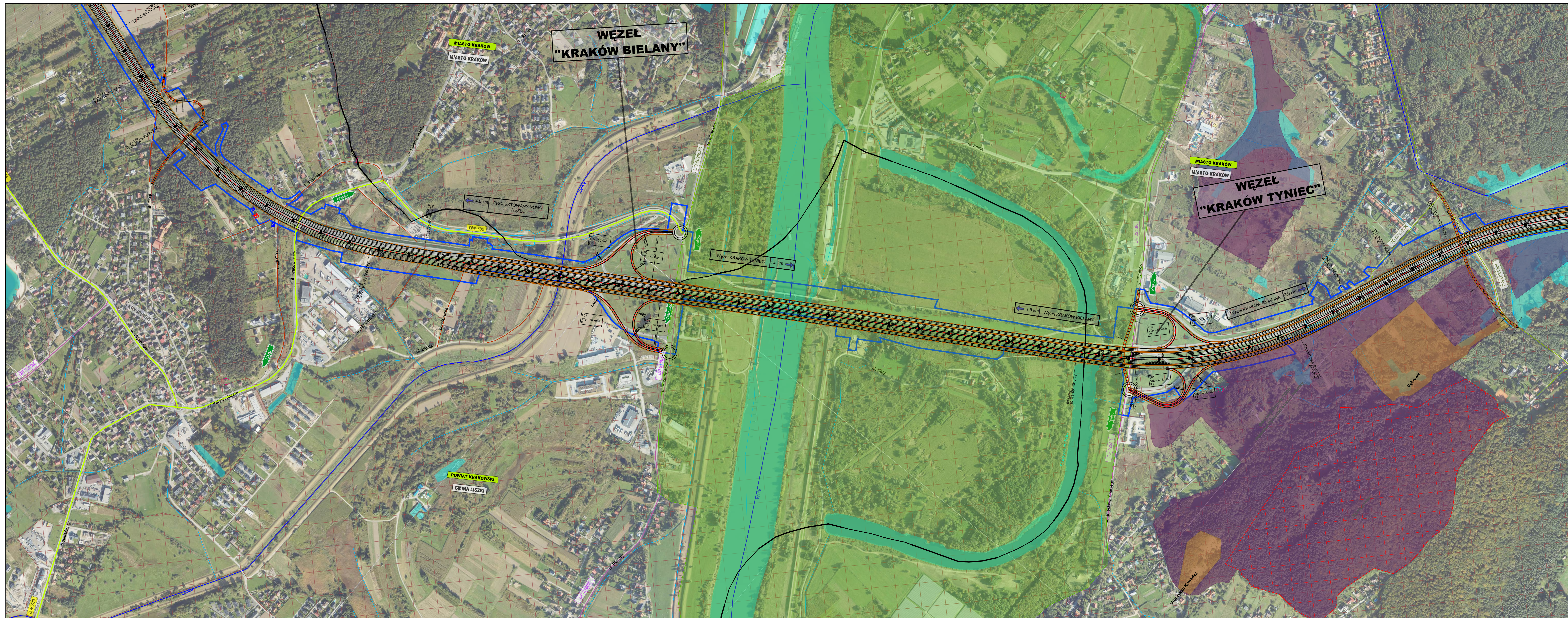
ZAŁĄCZNIK NR 4
ROZBUDOWA ISTNIEJĄCEGO
ŚLADU



- ### LEGENDA :
- 44 drogi krajowe
 - 774 drogi wojewódzkie
 - 26523 drogi powiatowe
 - 601697X drogi gminne
 - · — · granice powiatów
 - — — granice gmin
 - — — linie kolejowe
 - · — · linie wysokiego napięcia
 - ciekły wodne, rzeki
 - granica ULA
 - ||||| nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
 - obszar Parku Krajobrazowego
 - obszar Parku Krajobrazowego - otulina
 - obszar Natura 2000
 - użytki ekologiczne
 - obszar rezerwatu przyrody
 - pomniki przyrody
 - korytarze ekologiczne
 - GZWP
 - zbiorniki wodne
 - POWIAT KRAKÓWSKI opis powiatu
 - GMINA ZABIERZÓW opis gminy
 - miasto opis miejscowości
 - projektowane zadanie inwestycyjne
 - odrębne zadania inwestycyjne
 - przewidywana granica inwestycji
 - budynki przewidziane do wyburzenia/rozbioru

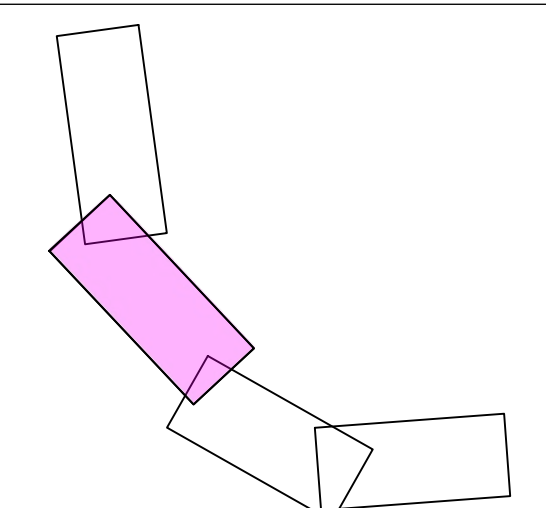


Jednostka projektowa: WIA S.A. ul. Rozdzieńskiego 91, 43-203 Katowice, tel. +48 608 548 630		Siedziba Spółki: ul. Katowicka 46, 43-202 Czestochowa, tel. +48 33 822 46 67		Biuro Czesławskie Dział: ul. Katowicka 46, 43-202 Czestochowa, tel. +48 33 822 46 67		Umowa z dnia: 04.10.2022 Nr rys.: 1/2022	
Inwestor: Skarż Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez: Oddział Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków		Zamawiacz: Zarządzenie		Przedmiot opracowania: BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO			
Rodz. oprac.: STES Branża: CZĘŚĆ OGÓLNA Nr Tomu: E Data: 04.2024		Nazwa rysunku: PLAN SYTUACYJNY ROZBUDOWA W STANIE ISTNIEJĄCYM		Nr egz.: 01 Skala: 1:5000		Nr rys.: 1	
Funkcja:		Tytuł, imię i nazwisko:		Nr uprawnień, specjalność:		Podpis:	
Projektant:		mgr inż. Rafał DRASZCZYK		SLK/1477/POOD/06, drogowa			
Projektant:		mgr inż. Arkadiusz PALKA		SLK/1056/POOD/05, drogowa			
Opracował:		mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI		SLK/8870/PBBD/19, drogowa			
Opracował:		mgr inż. Mariusz ROLKA		SLK/8867/PBD/19, drogowa			
Sprawdził:		inż. Piotr WĘGLARZ		SLK/2268/POOD/08, drogowa			



LEGENDA :

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- granice powiatów
- granice gmin
- linie kolejowe
- linie wysokiego napięcia
- ciekі wodne, rzeki
- granica ULA
- nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- obszar Parku Krajobrazowego
- obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- obszar Natura 2000
- użytki ekologiczne
- obszar rezerwatu przyrody
- pomniki przyrody
- korytarze ekologiczne
- GZWP
- zbiorniki wodne
- POWIAT KRAKÓWSKI opis powiatu
- GMINA LISZKI opis gminy
- opis miejscowości
- projektowane zadanie inwestycyjne
- odrębne zadania inwestycyjne
- przewidywana granica inwestycji
- budynki przewidziane do wyburzenia/rozbioru



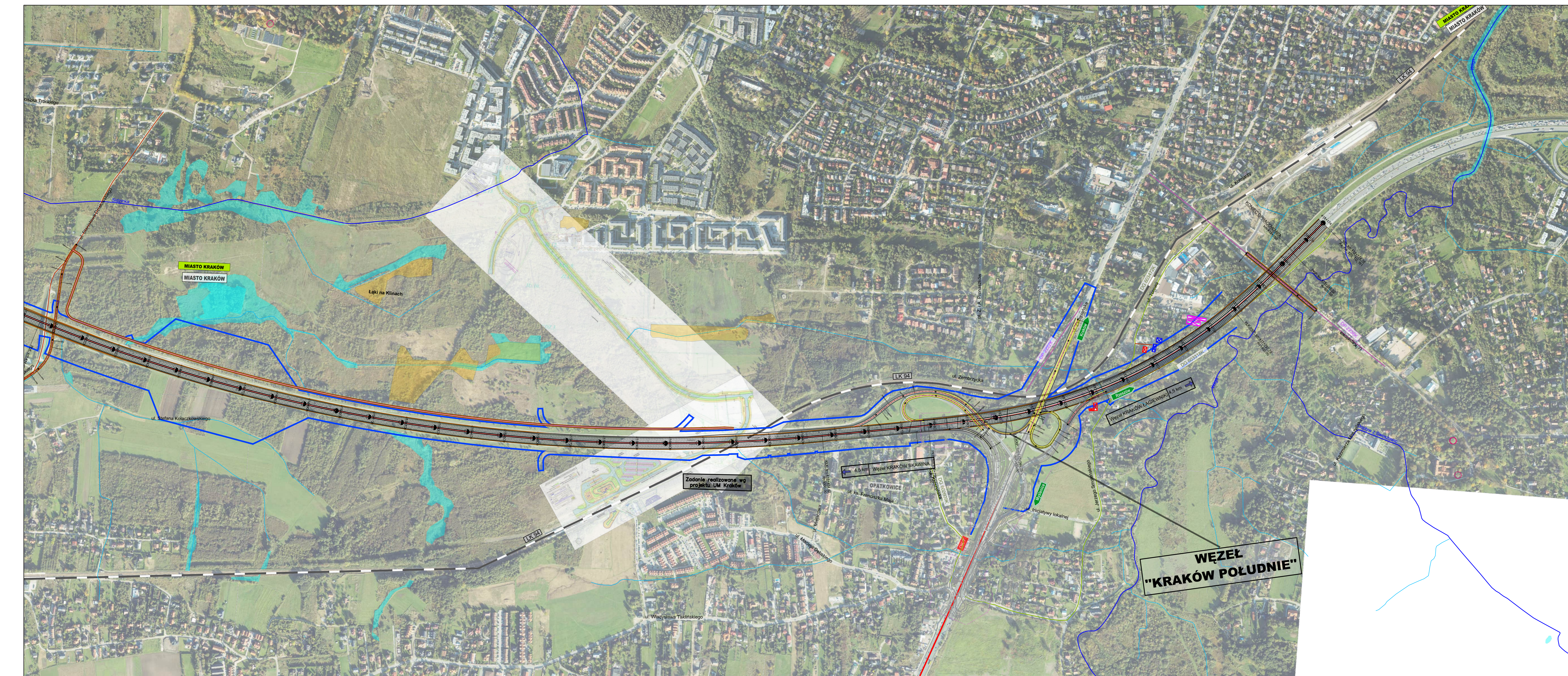
<p>WIA Jednostka projektowa ul. Rozdziałskiego 91 43-203 Katowice tel. +48 608 548 630</p>	<p>WIA S.A. www.wia.pl bia@wia.pl</p>	<p>Siedziba Spółki: ul. Rozdziałskiego 91 43-203 Katowice tel. +48 608 548 630</p>	<p>Biuro Czesławów-Dąbrowice: ul. Katowicka 46 43-202 Czesławice-Dąbrowice tel./fax +48 33 822 46 67</p>	<p>Linowa z dnia: 04.10.2022 nr 1/0422/1-1/2022</p>
<p>Projektant: Skarbu Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Zamieszany przez: Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie ul. Mągiła 25 31-542 Kraków</p>				
<p>"Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu" "Rozbudowa drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modnicznka (z wyłączeniem węzła) o trzeci pas ruchu"</p>				
<p>GDDKIA Przedmiot opracowania: BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO</p>				
<p>Rodz. oprac.: STES Nazwa rysunku:</p>		<p>Nr rys.: 2</p>		
<p>PLAN SYTUACYJNY ROZBUDOWA W STANIE ISTNIEJĄCYM</p>				
<p>Projektant: mgr inż. Rafał DRASZCZYK Projektant: mgr inż. Arkadiusz PALKA Opracował: mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI Opracował: mgr inż. Mariusz ROLKA Sprawdził: inż. Piotr WĘGLARZ</p>		<p>Nr uprawnień, specjalność: SLK/1477/POOD/06, drogowa SLK/1066/POOD/05, drogowa SLK/8870/PWB/19, drogowa SLK/8867/PB/19, drogowa SLK/2268/POOD/08, drogowa</p>		



LEGENDA :

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- granice powiatów
- granice gmin
- linie kolejowe
- linie wysokiego napięcia
- ciek wodne, rzeki
- granica ULA
- nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- obszar Parku Krajobrazowego
- obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- obszar Natura 2000
- użytki ekologiczne
- obszar rezerwatu przyrody
- pomniki przyrody
- korytarze ekologiczne
- GZWP
- zbiorniki wodne
- opis powiatu
- opis gminy
- opis miejscowości
- projektowane zadanie inwestycyjne
- odrębne zadania inwestycyjne
- przewidywana granica inwestycji
- budynki przewidziane do wyburzenia/rozdobitki

<p>Jednostka projektowa:</p> <p>WIA S.A.</p> <p>www.wia.pl biuro@wia.pl</p>	<p>Siedziba Spółki: ul. Rozprzańskiego 91 43-203 Katowice tel. +48 608 548 630</p>	<p>Biurowiec Oddział: ul. Kasprzowska 46 43-202 Częstochowa-Częstoch tel. +48 608 548 67</p>	<p>Umowa z dnia: 04.10.2022 nr 13422/1-1/2022</p>
<p>Investor: Szansa Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Zamierzenie budowlane</p> <p>Oddział Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie ul. Mogiłańska 25 31-542 Kraków</p>		<p>"Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu" "Rozbudowa drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modnicza (z wyłączeniem węzła) o trzeci pas ruchu"</p>	
<p>Pracownia opracowania: GDDKiA</p>		<p>BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO</p>	
<p>Rodz. oprac.: STES</p> <p>Brandz: CZĘŚĆ OGÓLNA</p> <p>Nr Tomu: E</p> <p>Data: 04.2024</p>	<p>Nazwa rysunku:</p> <p>PLAN SYTUACYJNY ROZBUDOWA W STANIE ISTNIEJĄCYM</p>	<p>Nr rys.: 3</p>	
<p>Funkcja:</p> <p>Projektant: mgr inż. Rafał DRASZCZYK</p> <p>Opracował: mgr inż. Arkadiusz PAŁKA</p> <p>Opracował: mgr inż. Mariusz ROLKA</p> <p>Sprawił: inż. Piotr WĘGLARZ</p>	<p>Tytuł, imię i nazwisko</p> <p>Nr uprawnień, specjalność</p> <p>SLK/1477/POOD/06, drogowa</p> <p>SLK/1056/POOD/05, drogowa</p> <p>SLK/8870/PWBD/19, drogowa</p> <p>SLK/8867/PBD/19, drogowa</p> <p>SLK/2268/POOD/08, drogowa</p>	<p>Nr uprawnień, specjalność</p> <p>Nr egz.</p>	<p>Podpis</p>



LEGENDA :

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- granice powiatów
- granice gmin
- linie kolejowe
- linie wysokiego napięcia
- ciek wodne, rzeki
- granica ULA
- nowy pas naprowadzania samolotów MPL Kraków-Balice
- obszar Parku Krajobrazowego
- obszar Parku Krajobrazowego - otulina
- obszar Natura 2000
- użytki ekologiczne
- obszar rezerwatu przyrody
- pomniki przyrody
- korytarze ekologiczne
- GZWP
- zbiorniki wodne
- powiat krakowski
- gmina krakowska
- opis miejscowości
- projektowane zadanie inwestycyjne
- odrębne zadania inwestycyjne
- przewidywana granica inwestycji
- budynki przewidziane do wyburzenia/rozdobórki

<p>Jednostka projektowa: WIA</p> <p>Investor: Biuro Państwowy Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad</p> <p>Nr Tomu: E</p> <p>Data: 04.2024</p>	<p>WIA S.A. www.wia.pl ul. Rozdziałowa 91 43-203 Katowice tel. +48 608 548 630</p> <p>Siedziba Spółki: ul. Kasprzowska 46 43-202 Częstochowa tel. +48 31 822 46 67</p> <p>Biurowiec Działalności: ul. Kasprzowska 46 43-202 Częstochowa tel. +48 31 822 46 67</p> <p>Planowa z dnia: 04.10.2022 Zamierzenie budowlane</p> <p>Przebudowa: BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO</p>	<p>„Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu” „Rozbudowa drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modliczka (z wyłączeniem węzła) o trzeci pas ruchu”</p>	<p>Nr rys.: 4</p>
<p>PLAN SYTUACYJNY ROZBUDOWA W STANIE ISTNIEJĄCYM</p>			
Rodz. oprac.: STES	Nazwa rysunku:	Skala: 1:5000	Rewizja: 01
Branża: CZĘŚĆ OGÓLNA	Nazwa rysunku:	Nr uprawnień, specjalność:	Podpis:
Nr Tomu: E	Nazwa rysunku:	Nr uprawnień, specjalność:	Podpis:
Data: 04.2024	Skala: 1:5000	Rewizja: 01	Nr sgp:
Projektant:	mgr inż. Rafał DRASZCZYK	SLK/1477/POOD/06, drogowa	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Arkadiusz PALKA	SLK/1056/POOD/05, drogowa	Podpis:
Opracował:	mgr inż. Łukasz ŁAPIŃSKI	SLK/8870/PWB/19, drogowa	Podpis:
Opracował:	mgr inż. Mariusz ROLKA	SLK/8867/PBD/19, drogowa	Podpis:
Sprawdził:	inż. Piotr WĘGLARZ	SLK/2268/POOD/08, drogowa	Podpis: