

Lp.	Urząd/nadawca	Zawartość pisma- uwagi	Odpowiedzi do uwag
1	Solectwo Mysłów, Solectwo Kaczorów	<p>Informacja na temat prowadzenia prac projektowych dla drobudowy dk3 dotarła tylko do niektórych mieszkańców i bardzo późno</p> <p>-Uwagi do braków w materiałach na SI wraz z żądaniem o ich uzupełnienie;</p> <p>-wniosek o rzetelną ocenę W2 na podstawie przeprowadzonej przez GDDKIA analizy potrzeb oraz wstępnych konsultacji rynkowych oraz w trybie dialogu rynkowego;</p> <p>Brak informacji na temat oszacowania utraty wartości nieruchomości w przypadku realizacji w6 i w7;</p> <p>Wniosek o przeprowadzenie rzetelnych badań skierowanych na środowisko człowieka (emisja spalin, pył, hałas);</p> <p>Wniosek o pozostawienie dotychczasowego systemu wodnego;</p> <p>Wniosek o przeprowadzenie rzetelnej analizy oddziaływania w2 na środowisko z uwzględnieniem obecności siedlisk ludzkich bezpośrednio na obszarze oddziaływania.</p>	<p>Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływania analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Należy również dodać, że każda inwestycja wykraczająca poza dotychczasowy zakres istniejącego pasa drogowego wiąże się z jej ingerencją w sąsiadujące z nim nieruchomości, co jest nieuniknione w przypadku rozbudowy lub budowy każdej takiej inwestycji. W konsekwencji zawsze łączy się to z pewnym negatywnym wpływem na społeczeństwo. Mowa tu zarówno o bezpośrednim zajęciu nieruchomości jak i samym ograniczeniu jej użytkowania. Warunki określające stopień zobowiązania do ewentualnej rekompensaty (określenie czy dana osoba jest uprawniona do ubiegania się o jej otrzymanie) oraz sposób jej realizacji reguluje przede wszystkim specustawa drogowa [Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; Dz.U. 2020 poz. 1363 z późn. zm. ].</p> <p>Interes społeczny przy realizacji inwestycji publicznych jest niezależnie chroniony przez prawo cywilne. Stąd każdej uprawnionej osobie przysługuje prawo do podjęcia czynności mających na celu zadośćuczynić ewentualnym stratom.</p> <p>Informacje dotyczące prowadzenia prac projektowych zostały przekazane zgodnie z obowiązującymi terminami oraz w sposób adekwatny do wymagań, tj m.in. zawiadomienie za pośrednictwem GDDKIA, mediów (radio) jak i rozwieszeniem z ponadygodniowym wyprzedzeniem plakatów oraz rozdanie ulotek.</p> <p>Zasób informacji zawartych w materiałach w ramach spotkań informacyjnych został opracowany zgodnie z OPZ i uzgodniony z Zamawiającym.</p>
2	Solectwo Mysłów, Solectwo Kaczorów	<p>Stanowczy sprzeciw wobec W6. Zaprzeczenie założeniom komfortu życia mieszkańców oraz rozwojowi turystyki. W przypadku braku akceptacji wniosku- nastąpi podjęcie wszelkich dopuszczalnych środków blokujących również inne warianty przebiegające w przyszłości przez południowo-wschodnią część miejscowości.</p>	<p>Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływania analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Należy również dodać, że każda inwestycja wykraczająca poza dotychczasowy zakres istniejącego pasa drogowego wiąże się z jej ingerencją w sąsiadujące z nim nieruchomości, co jest nieuniknione w przypadku rozbudowy lub budowy każdej takiej inwestycji. W konsekwencji zawsze łączy się to z pewnym negatywnym wpływem na społeczeństwo. Mowa tu zarówno o bezpośrednim zajęciu nieruchomości jak i samym ograniczeniu jej użytkowania. Warunki określające stopień zobowiązania do ewentualnej rekompensaty (określenie czy dana osoba jest uprawniona do ubiegania się o jej otrzymanie) oraz sposób jej realizacji reguluje przede wszystkim specustawa drogowa [Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; Dz.U. 2020 poz. 1363 z późn. zm. ].</p> <p>Interes społeczny przy realizacji inwestycji publicznych jest niezależnie chroniony przez prawo cywilne. Stąd każdej uprawnionej osobie przysługuje prawo do podjęcia czynności mających na celu zadośćuczynić ewentualnym stratom.</p>
3	Solectwo Mysłów, Solectwo Kaczorów	<p>Stanowczy sprzeciw wobec W6. Dopuszenie W2, który znacznie ogranicza uciążliwość dla mieszkańców. Prośba o uwzględnienie stanowiska oraz o ustosunkowanie się do niego w formie pisemnej.</p>	<p>Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływania analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Propozycje przebiegu DK3 zaprojektowano zgodnie z OPZ oraz w porozumieniu z Zamawiającym.</p>

Lp.	Urząd/nadawca	Zawartość pisma- uwagi	Odpowiedzi do uwag
4	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>Sugestie do zmian w projekcie.</p> <p>W7-wariant w pełni akceptowalny z uwagi na brak ingerencji w grunty leśne w zarządzie PGL LP; W mojej ocenie wariant zielony (2) prowadzący przez duże kompleksy leśne na obszarze Nadleśnictwa Złotoryja jest niedopuszczalny z uwagi na największą ingerencję w grunty leśne, a więc wyłączenie z produkcji leśnej znacznych (w skali przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 3) powierzchni tych gruntów, jak i rozdzielenie wielkoobszarowych kompleksów leśnych, co może prowadzić do utrudnienia realizacji zadań gospodarki leśnej na tym terenie.</p>	<p>Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływania analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Należy również dodać, że każda inwestycja wykraczająca poza dotychczasowy zakres istniejącego pasa drogowego wiąże się z jej ingerencją w sąsiadujące z nim nieruchomości, co jest nieuniknione w przypadku rozbudowy lub budowy każdej takiej inwestycji. W konsekwencji zawsze łączy się to z pewnym negatywnym wpływem na społeczeństwo. Mowa tu zarówno o bezpośrednim zajęciu nieruchomości jak i samym ograniczeniu jej użytkowania. Warunki określające stopień zobowiązania do ewentualnej rekompensaty (określenie czy dana osoba jest uprawniona do ubiegania się o jej otrzymanie) oraz sposób jej realizacji reguluje przede wszystkim specyfikacja drogowa [Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; Dz.U. 2020 poz. 1363 z późn. zm. ].</p> <p>Interes społeczny przy realizacji inwestycji publicznych jest niezależnie chroniony przez prawo cywilne. Stąd każdej uprawnionej osobie przysługuje prawo do podjęcia czynności mających na celu zadośćuczynić ewentualnym stratom. W ramach uściślenia dokumentacji w miarę możliwości rozważane są rozwiązania, które minimalizują wejścia w obszary cenne przyrodniczo.</p>
5	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	Pozytywna opinia rozwiązania w zakresie dotyczącym Zarządcy dróg połączonych z docelowym układem komunikacyjnym.	-
6	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>Prośba o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-pisemne jednoznaczne określenie zakresu projektowego;</li> <li>-ujęcie w projekcie przebudowy skrzyżowania dk3 z DP 2750D oraz 2735D;</li> <li>-możliwość poszerzenia pasa drogowego na całej długości Radomierza;</li> <li>-wykonanie przejścia podziemnego - gospodarczego;</li> <li>-założenia projektowe w zakresie dróg serwisowych i zajadów;</li> <li>-przebudowa rowów;</li> <li>-wykonanie przejść dla pieszych;</li> <li>-wykonanie ekranów dźwiękochronnych;</li> <li>-wykonanie oświetlenia na skrzyżowaniu DK3 z DP 2750D oraz 2735D;</li> </ul>	<p>Na obecnym wstępnym etapie projektowym jakim jest STEŚ nie jest możliwe jednoznaczne określenie zakresu projektowego przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Wykonanie pasa ruchu dla pojazdów włączających się z lewej strony jest niemożliwe, ponieważ nie spełnia ono obecnych wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skrzyżowanie w Radomierzu przedstawione w materiałach informacyjnych jest koncepcyjne. Ostateczna forma skrzyżowania będzie przyjęta na podstawie analizy przepustowości skrzyżowania. Jeśli zajdzie potrzeba poprawy przepustowości oraz bezpieczeństwa na skrzyżowaniu, zostanie ono przeprojektowane.</p> <p>Zamawiający podejmie decyzję dotyczącą przekroju na podstawie zaktualizowanej analizy ruchowej opartej na GPR 2020.</p> <p>Dla wariantu obwodnicy 7 przewiduje się budowę przejazdu gosp. dołem w pobliżu skrzyżowania z DP2826D, w pobliżu linii kolejowej PKP oraz na początkowym odcinku miejscowości Radomierz. Przewidywany jest również przejazd gospodarzy górą na działce nr 576. Dla obwodnicy 6 przewiduje się budowę przejazdu gospodarczego dołem w pobliżu skrzyżowania z DP 2826D, przy Pensjonacie "Nad Potokiem" oraz na początkowym odcinku miejscowości Radomierz. Przewidywany jest również przejazd gospodarzy górą na działce nr 576.</p> <p>Drogi serwisowe mają za zadanie przeniesić ruch lokalny, jak i ruch pieszy i rowerowy. Dojazd do odciętych pól zostanie zapewniony przez wyżej wymienione drogi o klasie technicznej "Dojazdowej" i prędkości projektowej 30 km/h.</p> <p>Budowę chodników dla pieszych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo - rowerowych przewiduje się w zakresie bezpośrednio związanym z określoną inwestycją a proponowany zakres ich występowania został przedstawiony w materiałach opracowywanych w ramach Spotkań Informacyjnych (m.in. plany sytuacyjne).</p> <p>Przewiduje się wyposażenie skrzyżowań w urządzenia oświetleniowe.</p>

Lp.	Urząd/nadawca	Zawartość pisma- uwagi	Odpowiedzi do uwag
7	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>Wnioskujemy o budowę dróg dojazdowych do obsługi terenów rolniczych i wiejskich. Właściwe i bezpieczne skomunikowanie dwóch części Radomierza. Przebudowę istniejącego skrzyżowania z drogą powiatowa i budowę nowego bezkolizyjnego skrzyżowania w górnej części Radomierza.</p> <p>Wnioskujemy o przebudowę i budowę właściwego odwodnienia drogi krajowej 3 na odcinku górnego Radomierza. Obecnie brakuje tego odwodnienia przez co sąsiadujące działki są zalewane wodą deszczową (474/2, 474/8, 474/9, 476/4, 497/2, 497/1).</p> <p>Wnioskujemy o bezpieczne pobocza oraz budowę chodników dla pieszych podobnie jak istniejące chodziki w Kaczorowie ze względu na ruch turystyczny.</p> <p>Wnioskujemy o dźwiękochłonne ekrany na odcinku od skrzyżowania na Janowice do Kaczorowa od strony zamieszkałej.</p> <p>Wnioskujemy o ograniczenie prędkości do 50km/h na odcinku przez cały Radomierz podobnie jak ma to miejsce w Kaczorowie oraz ustawienie radaru do pomiaru odcinkowego.</p>	<p>Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływanie analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływanie. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Skrzyżowanie w Radomierzu przedstawione w materiałach informacyjnych jest koncepcyjne. Ostateczna forma skrzyżowania będzie przyjęta na podstawie analizy przepustowości skrzyżowania. Jeśli zajdzie potrzeba poprawy przepustowości oraz bezpieczeństwa na skrzyżowaniu, zostanie ono zaprojektowane. Pomysł na przeprojektowanie skrzyżowania będzie omówiony z Zamawiającym. Ze względów ekonomicznych prawdopodobnie zostanie wybrane skrzyżowanie jednopoziomowe, ewentualnie zostanie zmieniony typ skrzyżowania na rondo turbinowe. Połączenie drogi wojewódzkiej nr 328 z projektowaną obwodnicą m. Kaczorów jest niemożliwe ze względu na dużą różnicę wysokości pomiędzy drogami. Projektowana obwodnica przechodzi w każdym z wariantów estakadą nad istniejącą DW 328. Połączenie drogi wojewódzkiej z drogą krajową odbywać się będzie poprzez starodroże DK 3 (istniejący przebieg).</p> <p>Szczegółowa analiza odwodnienia będzie opracowana na dalszym etapie projektu.</p> <p>Ruch pieszy, lokalnie ruch rowerowy zlokalizowany przy jezdni drogi głównej znajduje się w obrębie skrzyżowań. Zaprojektowane drogi serwisowe posiadają klasę techniczną "dojazdową" oraz prędkość projektową 30 km/h.</p> <p>Ruch pieszy, rowerowy oraz lokalny zostanie przeniesiony na drogi serwisowe w związku z czym niezasadne jest ograniczenie prędkości do 50 km/h na drodze głównej. Dla obwodnicy W6 przewiduje się budowę przejazdu gospodarczego dołem w okolicach skrzyżowania z DP 2826D w celu skomunikowania starodroża, w okolicy pensjonatu "Nad Potokiem" oraz na początkowym odcinka m. Radomierz. Ponadto przewiduje się budowę przejazdu gospodarczego górą w ciągu drogi wewnętrznej na działce nr 576.</p>
8	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>1. Bardzo duże utrudnienia z włączeniem się do ruchu na wszystkich wjazdach będących w Radomierzu.</p> <p>Niestety plan przebudowy skrzyżowań tylko częściowo rozwiąże istniejące problemy. Brak pasów do prawo - skrętów, pasów będących „azylem” dla włączających się do ruchu w lewą stronę będzie w dalszym ciągu powodował niebezpieczne sytuacje. Zwłaszcza, że jest to odcinek o dużym nachyleniu terenu. Wnoszę o rozbudowę skrzyżowań o powyższe pasy ruchu zgodnie z Rys. 1, 2, 3, 4</p> <p>2. Brak obecnie możliwości przejazdu do działek rolnych, możliwości przeprowadzania zwierząt hodowlanych na północną stronę drogi DK 3 przy działkach 471/1 i 474/2. Nadmienić należy, że przy tym przejściu funkcjonuje gospodarstwo rolne. Wnoszę o wykonanie tunelu pod główną drogą umożliwiającego swobodne korzystanie z terenów rolnych wg rys. 5</p> <p>3. Montaż ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż zabudowań w Radomierzu – hałas komunikacyjny jest mocno uciążliwy dla mieszkańców. Temat ten był wielokrotnie zgłaszany podczas zebrań i rozmów z mieszkańcami.</p> <p>4. Wykonanie oświetlenia na skrzyżowaniach – jako poprawa bezpieczeństwa</p>	<p>potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływanie analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływanie. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Skrzyżowanie w Radomierzu przedstawione w materiałach informacyjnych jest koncepcyjne. Ostateczna forma skrzyżowania będzie przyjęta na podstawie analizy przepustowości skrzyżowania. Jeśli zajdzie potrzeba poprawy przepustowości oraz bezpieczeństwa na skrzyżowaniu, zostanie ono zaprojektowane. Wykonanie pasa ruchu dla pojazdów włączających się z lewej strony jest niemożliwe, ponieważ nie spełnia ono obecnych wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p> <p>Dla wariantu obwodnicy 7 przewiduje się budowę przejazdu gosp. dołem w pobliżu skrzyżowania z DP2826D, w pobliżu linii kolejowej PKP oraz na początkowym odcinku miejscowości Radomierz. Przewidywany jest również przejazd gospodarczy górą na działce nr 576. Dla obwodnicy 6 przewiduje się budowę przejazdu gospodarczego dołem w pobliżu skrzyżowania z DP 2826D, przy Pensjonacie "Nad Potokiem" oraz na początkowym odcinku miejscowości Radomierz. Przewidywany jest również przejazd gospodarczy górą na działce nr 576.</p> <p>Budowę chodników dla pieszych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo - rowerowych przewiduje się w zakresie bezpośrednio związanym z określoną inwestycją a proponowany zakres ich występowania został przedstawiony w materiałach opracowywanych w ramach Spotkań Informacyjnych (m.in. plany sytuacyjne). Przewiduje się połączenie Radomierza z Jelenią Górą w zakresie objętym inwestycją dla ruchu powolnego (piesi i rowerzyści) - za pośrednictwem dróg serwisowych, chodników, ścieżek rowerowych oraz ścieżek pieszo-rowerowych, za wyjątkiem obwodnicy gdzie prowadzone to będzie po starodrożu (starym przebiegiem DK3). Ruch powolny nie będzie prowadzony na obiektach (estakadach/tunelach).</p> <p>Przewiduje się wyposażenie skrzyżowań w urządzenia oświetleniowe.</p>

Lp.	Urząd/nadawca	Zawartość pisma- uwagi	Odpowiedzi do uwag
9	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>1) najlepszy wariant obwodnicy Kaczorowa, to WARIANT 7.</p> <p>2) zgodnie z Państwem prezentacją do realizacji wybrany został wariant o przekroju 2+1. Według wykonanego przez Państwa opracowania: "ANALIZA I PROGNOZA RUCHU" wynika (pkt.7), że: „[...] <b>docelowo przekrój, na który powinna być zaprojektowana droga to przekrój 2x2 (wg obowiązującej metody obliczania przepustowości). Przekrój ten jako jedyny zapewnia w 30 roku analizy poziomy swobody ruchu poniżej zalecanych C. [...]</b>”. <b>Dlaczego zatem nie przyjęto takiego rozwiązania projektowego.</b> Jest tutaj sugestia, że przekrój 2+1 tylko w części będzie spełniał swoją funkcję. Proszę rozważyć możliwość zmiany przekroju na 2+2.</p> <p>3) W km 438+300 znajduje się parking dla podróźnych, do którego powinna być możliwość wjazdu z drogi głównej. Wjazd na miejsca postojowe, zgodnie z koncepcją Państwa, ma się odbywać z drogi serwisowej. Pozostawienie tego układu spowoduje, że nie będą one użytkowane, ponieważ nikt nie będzie dojeżdżał kilkaset metrów drogami serwisowymi do tych miejsc. Z racji tego, że jest tam planowane lądowisko dla helikopterów, również bezpośredni zjazd z drogi głównej jest uzasadniony.</p> <p>4) Odnośnie wariantu nr 2 – droga wg wariantu nr 2 przebiega przez teren Gminy Wojcieszów, a co za tym idzie przez obszar natury PLH020037 Góry i Pogórze Kaczawskie. Z dostępnych materiałów wynika, że z nowo projektowanego odcinka obwodnicy Kaczorowa nie są planowane, żadne dodatkowe zjazdy na drogę wojewódzką nr 328. W związku z powyższym argument o poprawie dostępności komunikacyjnej Wojcieszowa poprzez wybudowanie tylko i wyłącznie obwodnicy Kaczorowa przebiegającej przez teren Gminy Wojcieszów wydaje się być wątpliwy. Także w tym ujęciu wariant nr 7 jest korzystniejszy.</p> <p>5) Ważnym elementem tego zadania powinna być poprawa komunikacji na istniejących skrzyżowaniach drogi DK3 w kierunku na Wojcieszów i Marciszów (np. budowa ronda, dodatkowych pasów do zjazdu, budowa chodników i przejść dla pieszych itp.).</p>	<p>1) Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływanie analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Należy również dodać, że każda inwestycja wykraczająca poza dotychczasowy zakres istniejącego pasa drogowego wiąże się z jej ingerencją w sąsiadujące z nim nieruchomości, co jest nieuniknione w przypadku rozbudowy lub budowy każdej takiej inwestycji. W konsekwencji zawsze łączy się to z pewnym negatywnym wpływem na społeczeństwo. Mowa tu zarówno o bezpośrednim zajęciu nieruchomości jak i samym ograniczeniu jej użytkowania. Warunki określające stopień zobowiązania do ewentualnej rekompensaty (określenie czy dana osoba jest uprawniona do ubiegania się o jej otrzymanie) oraz sposób jej realizacji reguluje przede wszystkim specustawa drogowa [Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; Dz.U. 2020 poz. 1363 z późn. zm. ].</p> <p>Interes społeczny przy realizacji inwestycji publicznych jest niezależnie chroniony przez prawo cywilne. Stąd każdej uprawnionej osobie przysługuje prawo do podjęcia czynności mających na celu zadośćuczynić ewentualnym stratom."</p> <p>2) Zgodnie z dotychczasową analizą ruchową przekrój 2x2 powinien być zaprojektowany na końcowym odcinku opracowania. Zamawiający przyjmie ostateczny przekrój drogi na podstawie aktualizowanej analizy ruchowej opartej na najnowszym GPR 2020.</p> <p>3) Wykonanie zjazdu w km 438+300 jest niezgodne z przepisami z uwagi na przekrój drogi 2+1. Biorąc pod uwagę docelowy układ komunikacyjny (z dodatkowymi jezdniami usytuowanymi wzdłuż drogi głównej) zjazd nie jest wskazany dla przekroju drogi 2x2.</p> <p>4) i 5) Połączenie drogi wojewódzkiej nr 328 z projektowaną obwodnicą m. Kaczorów jest niemożliwe ze względu na dużą różnicę wysokości pomiędzy drogami. Projektowana obwodnica przechodzi w każdym z wariantów estakadą nad istniejącą DW 328. Połączenie drogi wojewódzkiej z drogą krajową odbywać się będzie poprzez starodroże DK 3 (istniejący przebieg).</p>
10	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>Dowiedziałem się, że Panowie projektanci byli na naszym terenie rok temu i był to czas, gdzie można było wysłuchać opinii mieszkańców i ich propozycji, co do przebiegu obwodnicy, ale tego nie uczyniono. Nie wiem czy to jest profesjonalne podejście do tematu?</p> <p>Propozycja nowego przebiegu dk3</p>	<p>W ubiegłym roku przeprowadzona została inwentaryzacja drogi objętej opracowaniem wraz z terenami potencjalnie planowanymi do zagospodarowania. Nie przewidziano tamtych czasie prowadzenia w wywiadu środowiskowego a do zbierania opinii lokalnej społeczności służyć miały zorganizowane spotkania informacyjne.</p> <p>Wykonawca wraz z Zamawiającym analizowali różne warianty przebiegu obwodnicy m. Kaczorów. Do dalszego opracowania ostatecznie zostały wybrane 4 warianty, 3 z nich zostały przedstawione na SI.</p>
11	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>Negatywna ocena proponowanych wariantów: Wszystkie dotychczas zaproponowane przebiegi oceniam negatywnie, także z powodu braku skrzyżowań na przecięciu się prezentowanych wariantów obwodnicy Kaczorowa z DW328 oraz brakiem funkcjonalności wykorzystania odcinków przejmowanej w trybie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych DK3 zarówno jako połączenia dwóch części DW328, jak i nowej drogi wojewódzkiej.</p> <p>Propozycja nowego przebiegu dk3</p>	<p>Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływanie analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Należy również dodać, że każda inwestycja wykraczająca poza dotychczasowy zakres istniejącego pasa drogowego wiąże się z jej ingerencją w sąsiadujące z nim nieruchomości, co jest nieuniknione w przypadku rozbudowy lub budowy każdej takiej inwestycji. W konsekwencji zawsze łączy się to z pewnym negatywnym wpływem na społeczeństwo. Mowa tu zarówno o bezpośrednim zajęciu nieruchomości jak i samym ograniczeniu jej użytkowania. Warunki określające stopień zobowiązania do ewentualnej rekompensaty (określenie czy dana osoba jest uprawniona do ubiegania się o jej otrzymanie) oraz sposób jej realizacji reguluje przede wszystkim specustawa drogowa [Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; Dz.U. 2020 poz. 1363 z późn. zm. ].</p> <p>Interes społeczny przy realizacji inwestycji publicznych jest niezależnie chroniony przez prawo cywilne. Stąd każdej uprawnionej osobie przysługuje prawo do podjęcia czynności mających na celu zadośćuczynić ewentualnym stratom.</p> <p>Połączenie drogi wojewódzkiej nr 328 z projektowaną obwodnicą m. Kaczorów jest niemożliwe ze względu na dużą różnicę wysokości pomiędzy drogami. Projektowana obwodnica przechodzi w każdym z wariantów estakadą nad istniejącą DW 328. Połączenie drogi wojewódzkiej z drogą krajową odbywać się będzie poprzez starodroże DK 3 (istniejący przebieg).</p> <p>Wykonawca wraz z Zamawiającym analizowali różne warianty przebiegu obwodnicy m. Kaczorów. Do dalszego opracowania ostatecznie zostały wybrane 4 warianty, 3 z nich zostały przedstawione na SI.</p>

Lp.	Urząd/nadawca	Zawartość pisma- uwagi	Odpowiedzi do uwag
12	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>1) opracowanie raportu oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania;</p> <p>2) Z dostępnych materiałów wynika, że z nowo projektowanego odcinka obwodnicy Kaczorowa nie są planowane, żadne dodatkowe zjazdy na drogę wojewódzką nr 328. W związku z powyższym argument o poprawie dostępności komunikacyjnej Wojcieszowa poprzez wybudowanie tylko i wyłącznie obwodnicy Kaczorowa przebiegającej przez teren Gminy Wojcieszów wydaje się być wątpliwy.</p> <p>3) Ważnym elementem tego zadania powinna być poprawa komunikacji na istniejących skrzyżowaniach drogi DK3 w kierunku na Wojcieszów i Marciszów (np. budowa ronda, dodatkowych pasów do zjazdu, budowa chodników i przejść dla pieszych itp.).</p> <p>4) Według wykonanego przez Państwa opracowania: "ANALIZA I PROGNOZA RUCHU" wynika (pkt.7), że: „[...] docelowy przekrój, na który powinna być zaprojektowana droga to przekrój 2x2 (wg obowiązującej metody obliczania przepustowości). Przekrój ten jako jedyny zapewnia w 30 roku analizy poziomy swobody ruch poniżej zalecanych C. [...]”. Dlaczego zatem nie przyjęto takiego rozwiązania projektowego. Jest tutaj sugestia, że przekrój 2+1 tylko w części będzie spełniał swoją funkcję. Proszę rozważyć możliwość zmiany przekroju na 2+2.</p> <p>5) W km 438+300 znajduje się parking dla podróźnych, do którego powinna być możliwość wjazdu z drogi głównej. Wjazd na miejsca postojowe, zgodnie z koncepcją Państwa, ma się odbywać z drogi serwisowej. Pozostawienie tego układu spowoduje, że nie będą one użytkowane, ponieważ nikt nie będzie dojeżdżał kilkadziesiąt metrów drogami serwisowymi do tych miejsc. Z racji tego, że jest tam planowane lądowisko dla helikopterów, również bezpośredni zjazd z drogi głównej jest uzasadniony.</p>	<p>1) Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji. Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność. Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływania analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja z środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Należy również dodać, że każda inwestycja wykraczająca poza dotychczasowy zakres istniejącego pasa drogowego wiąże się z jej ingerencją w sąsiadujące z nim nieruchomości, co jest nieuniknione w przypadku rozbudowy lub budowy każdej takiej inwestycji. W konsekwencji zawsze łączy się to z pewnym negatywnym wpływem na społeczeństwo. Mowa tu zarówno o bezpośrednim zajęciu nieruchomości jak i samym ograniczeniu jej użytkowania. Warunki określające stopień zobowiązania do ewentualnej rekompensaty (określenie czy dana osoba jest uprawniona do ubiegania się o jej otrzymanie) oraz sposób jej realizacji reguluje przede wszystkim specustawa drogowa [Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; Dz.U. 2020 poz. 1363 z późn. zm. ].</p> <p>Interes społeczny przy realizacji inwestycji publicznych jest niezależnie chroniony przez prawo cywilne. Stąd każdej uprawnionej osobie przysługuje prawo do podjęcia czynności mających na celu zadośćuczynić ewentualnym stratom.</p> <p>2) i 3) Połączenie drogi wojewódzkiej nr 328 z projektowaną obwodnicą m. Kaczorów jest niemożliwe ze względu na dużą różnicę wysokości pomiędzy drogami. Projektowana obwodnica przechodzi w każdym z wariantów estakadą nad istniejącą DW 328. Połączenie drogi wojewódzkiej z drogą krajową odbywać się będzie poprzez starodroże DK 3 (istniejący przebieg).</p> <p>4) Zgodnie z dotychczasową analizą ruchową przekrój 2x2 powinien być zaprojektowany na końcowym odcinku opracowania. Zamawiający przyjmie ostateczny przekrój drogi na podstawie zaktualizowanej analizy ruchowej opartej na najnowszym GPR 2020.</p> <p>5) Wykonanie zjazdu w km 438+300 jest niezgodne z przepisami z uwagi na przekrój drogi 2+1. Biorąc pod uwagę docelowy układ komunikacyjny ( z dodatkowymi jezdniami usytuowanymi wzdłuż drogi głównej) zjazd nie jest wskazany dla przekroju drogi 2x2.</p>
13	Sołectwo Mysłów, Sołectwo Kaczorów	<p>Pismo od Burmistrza Gminy Bolków wyrażające pozytywną opinię przedstawionego projektu koncepcyjnego oraz brak sprzeciwu co do zakresu prac w ramach niniejszej inwestycji. W piśmie zgłoszono uwagi do wariantów W6 i W7 zakładających przebudowę dk3 na całej długości miejscowości Mysłów: nie jest jednoznacznie naniesione czy wszystkie zjazdy na drogi gminne i prywatne posesje pozostaną zachowane czy przeznaczone do likwidacji - dot. działki 129/1 obręb Mysłów, która jedyną drogą dojazdu ma właśnie bezpośrednio z drogi krajowej. Ponadto przebudowanie skrzyżowania DK3 z drogą gminną 112409 (dk3 do DP 2826D w rejonie przystanku PKS) zostało zaprojektowane w taki sposób, że działka gminna nr 328 obręb Mysłów została pozbawiona dostępu do drogi (stary przebieg nie łączy się z nowo zaprojektowanym). Prośba o przeanalizowanie możliwości technicznych rozwiązań największy problem Mysłowa i Kaczorowa jakim jest duże natężenie ruchu, znacznie utrudniające włączenie się do ruchu i wykonywanie manewrów dla skręcających w lewo oraz wyjazd z Mysłowa w kierunku Wrocławia. Zaznaczenie, że najmniej uciążliwym wariantem dla mieszkańców Kaczorowa, Mysłowa jak i Radzimowic był prezentowany na wcześniejszym etapie wariant 4 zapewniający całkowite ominięcie każdej z miejscowości i najmniej ingerujący w zabudowę wsi jak i w okoliczną przyrodę. W piśmie przedstawiono zapytanie, czy istniejące betonowe przystanki w ww. miejscowościach zostaną wyburzone i postawione zostaną nowe wiaty? W związku z informacjami od mieszkańców odnośnie przebiegu wariantów przez działkę nr 108 obręb Gorzanowice zawierającej w swoich granicach dwie użytkowane studnie wody pitnej, prośba o przedstawienie mieszkańcom rozwiązań rozwiewających wszelkie wątpliwości.</p>	<p>Obecnie każdy z rozważanych wariantów (W2, W6, W7 oraz nowy W8) obwodnicy Kaczorowa na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym STEŚ jest jedynie potencjalnym do realizacji.</p> <p>Wybór wariantu przewidzianego do realizacji zależy przede wszystkim od wyników analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. następujące aspekty: techniczne i ekonomiczne inwestycji, opinię lokalnego społeczeństwa oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludność.</p> <p>Analizując wpływ inwestycji na środowisko dokonuje się porównania oddziaływań analizowanych wariantów m.in. na ludzi, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi, dobra materialne, krajobraz, zabytki i krajobraz kulturowy, wszelkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.</p> <p>Zatem wybór wariantu "do realizacji" będzie poprzedzony opracowaniem materiałów określających przewidywane oddziaływania analizowanych wariantów inwestycji na środowisko oraz propozycję koniecznych działań minimalizujących te oddziaływania. W oparciu o wspomnianą dokumentację uzyskiwana będzie decyzja z środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>1. Przewiduje się likwidację wszystkich zjazdów na drogi gminne i prywatne posesje wzdłuż miejscowości Mysłów. Opiaramy się na uchwale nr XLIX/313/02 Rady Miejskiej w Bolkowie z dnia 2 sierpnia 2002 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Bolków, w którym jednoznacznie jest określony zakaz wjazdów od drogi klasy GP. Niemniej jednak problem dojazdu do działek, które w stanie istniejącym mają bezpośrednio z DK nr 3 zostanie omówiony z Zamawiającym.</p> <p>2. Przewiduje się dojazd do działki o numerze 328 z drogi gminnej 112409D i częściowo po jej starym śladzie.</p> <p>3. Skrzyżowanie DK3 z drogą gminną 112409D zostało przedstawione koncepcyjnie. Na dalszym etapie projektu będzie przeprowadzona analiza przepustowości skrzyżowania. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, to omawiane skrzyżowanie będzie dostosowane do wyników ww. analizy.</p> <p>4. Wykonawca wraz z Zamawiającym analizowali różne warianty przebiegu obwodnicy m. Kaczorów. Do dalszego opracowania ostatecznie zostały wybrane 3 warianty, które zostały przedstawione na SI oraz nowy wariant W8.</p> <p>5. Przewiduje się wyburzenie betonowych przystanków autobusowych w wariantach W6 i W7.</p>