

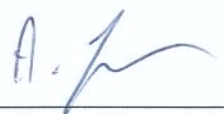







Zamawiający:		GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W WARSZAWIE ul. Mińska 25 03-808 Warszawa	
Jednostka projektowa:		DHV POLSKA Sp. z o.o. ul. Domaniewska 41 02-672 Warszawa tel.: 0 22 / 60 628 02 fax : 0 22 / 60 628 03 e-mail: dhv.polska@dhv.com	
Nazwa obiektu budowlanego:	BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S8 NA ODCINKU SALOMEA – WOLICA WRAZ Z POWIĄZANIEM Z DROGĄ KRAJOWĄ NR 7 ETAP I – Budowa drogi ekspresowej S8 węzeł Paszków (z węzłem) – węzeł Opacz (bez węzła) – węzeł Łopuszańska (bez węzła) Część 1 - odcinek zlokalizowany poza granicami m.st. Warszawy		
Stadium:	KONCEPCJA PROJEKTOWA		
Temat opracowania:	ANALIZA UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI EKSPRESOWEJ S8 NA ODCINKU WĘZEŁ „JANKI MAŁE” – WĘZEŁ „PASZKÓW”		
			
Nr archiwalny	Data opracowania	Rewizja	Nr egzemplarza
2294	07-2012	01	1

OŚWIADCZENIE

Oświadczamy, że niniejsze opracowanie zostało wykonane zgodnie z Umową, aktualnie obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, zasadami wiedzy technicznej oraz jest w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Zespół autorski:

Nazwisko i Imię	Stanowisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Sławomir Dziewit	Koordinator, Główny Projektant	Drogi	MAZ/0196/POOD/04	
Andrzej Jaczewski	Projektant	Drogi	MAZ/0005/POOD/10	
Marcin Stana	Projektant	Mostowa	MAP/0044/POOM/03	
Anna Tabernacka	Projektant	Odwodnienie	St-117/87	
Konrad Bielan	Projektant	Elektroenergetyczna, Oświetlenie	388/DOŚ/09	
Tomasz Szyszka	Projektant	Drogi		
Paweł Rajs	Projektant	Drogi		

SPIS TREŚCI

OŚWIADCZENIE	2
CZĘŚĆ OPISOWA.....	5
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	5
1.1. Przedmiot opracowania.....	5
1.2. Podstawa opracowania	5
1.3. Materiały wyjściowe	5
1.4. Lokalizacja inwestycji.....	5
2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	5
2.1. Charakterystyka terenu	5
2.2. Istniejąca sieć drogowa	6
3. STAN PROJEKTOWANY WG PROJEKTU BUDOWLANEGO	6
3.1. Parametry funkcjonalno-użytkowe	6
3.1.1. Droga ekspresowa S8	6
3.1.2. Węzeł Janki Małe km 6+020,00	7
3.1.3. Węzeł Paszków km 442+191,00	7
3.1.4. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 721 (węzeł - Paszków).....	7
3.1.5. Przebudowa drogi powiatowej nr 01535 (ul. Sękocińska).....	8
3.1.6. Przebudowa drogi gminnej – ul. Ogrodnicza (DL-118).....	8
3.1.7. Drogi lokalne	8
3.1.8. Drogi dojazdowe.....	9
3.1.9. Obiekty inżynierskie	9
4. ZAKRES ANALIZY UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI S8	10
5. UWARUNKOWANIA FORMALNO-PRAWNE UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI S8.....	10
6. UWARUNKOWANIA PROJEKTOWE UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI S8.....	11
6.1. Założenia projektowe do analizy.....	11
6.2. Zakres dokumentacji projektowej wymagającej zmian	11
6.3. Obiekty i urządzenia wymagające zmian w dokumentacji projektowej	11
6.4. Szczegółowy zakres zmian uwzględniony w analizie	13
6.4.1. Droga ekspresowa S8 i węzeł Paszków.....	13
6.4.2. Pozostałe drogi.....	13
6.4.3. Obiekty inżynierskie	13
6.4.4. Odwodnienie drogi, zbiorniki retencyjne i kanalizacja deszczowa.....	14
6.4.5. Urządzenia ochrony środowiska	15
6.4.6. Oświetlenie	16
6.4.7. Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej	16
6.4.8. Kanał technologiczny.....	16
6.4.9. Przebudowa stawów rybnych w Walentowie.....	16
7. NIEZBĘDNE ZMIANY GRANIC PASA DROGOWEGO.....	17

8.	INNE UWARUNKOWANIA UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU	
	DROGI S8	18
8.1.	Uwarunkowania terminowe uzyskania rezerwy na trzeci pas ruchu.....	18
8.2.	Uwarunkowania ekonomiczne uzyskania rezerwy na trzeci pas ruchu	19
9.	WNIOSKI	19
	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	21
1.	Plan orientacyjny - skala 1:10 000 rys. 1.....	21
2.	Plan sytuacyjny - skala 1:1000 rys. 2.1a, 2.1b, 2.2, 2.3, 2.4	21
3.	Przekroje normalne - skala 1:100 rys. 3.1, 3.2, 3.3, 3.4	21

CZĘŚĆ OPISOWA

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest analiza uzyskania rezerwy na trzeci pas ruchu drogi ekspresowej S8 na odcinku Węzeł „Janki Małe” – Węzeł „Paszków”.

Odcinek objęty opracowaniem jest częścią zamierzenia inwestycyjnego:

„Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea - Wolica wraz powiązaniem z drogą krajową nr 7, Etap I – Budowa drogi ekspresowej S8 węzeł Paszków (z węzłem) – węzeł Opacz (bez węzła) – węzeł Łopuszańska (bez węzła), Część 1 - odcinek zlokalizowany poza granicami m.st. Warszawy.”

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania projektu są następujące dokumenty:

- Ustawa „Prawo budowlane” z dnia 7 lipca 1994 (Dz. U. nr. 89 z dnia 25 sierpnia 1994 r., poz. 41) wraz z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. Nr 80 z 2003 r., poz. 721 z późn. zmianami),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity - Dz. U. Nr 207, poz. 2016 z dnia 21 listopada 2003 r., z późn. zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity - Dz. U. Nr 204, poz. 2086 z dnia 24 sierpnia 2004 r., z późn. zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735);

1.3. Materiały wyjściowe

Materiały wyjściowe do opracowania stanowią następujące opracowania:

- Projekt budowlany drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7. Etap I – Budowa drogi ekspresowej S8 węzeł Paszków (z węzłem) – węzeł Opacz (bez węzła) – węzeł Łopuszańska (bez węzła)
- Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 wykonana przez Przedsiębiorstwo Geodezyjne „APOL” Andrzej Puskarski, Warszawa 2012.

1.4. Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiat Pruszkowski. Trasa przebiega przez tereny gmin: Michałowice, Raszyn, Nadarzyn.

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

2.1. Charakterystyka terenu

Projektowana droga będzie na obszarze administracyjnym województwa mazowieckiego. Odcinek objęty analizą przebiega przez powiat pruszkowski, gminy Michałowice, Raszyn, Nadarzyn.

Trasa drogi z projektowanymi obiektami biegnie przez jednostkę morfologiczną zwaną Kotliną Warszawską. Teren jest generalnie płaski, gdyż jest to monotonna, płaska powierzchnia denudacyjna wysoczyzny zbudowanej z utworów zlodowaceń środkowopolskich.

Zdenudowaną wysoczyznę polodowcową charakteryzują formy morenowe, pola sandrowe, kemy i plateau oraz lokalne zastoiska. Analizowany odcinek kończy się w dolince akumulacyjnej rzeki Utraty.

Odcinek trasy ekspresowej przebiega przez tereny mieszane: rolne, leśne i zurbanizowane.

W otoczeniu projektowanej drogi występują zwarte zespoły zabudowy osiedlowej typu podmiejskiego z zabudową mieszkaniową jednorodzinną, hurtowniami, magazynami i małymi zakładami przemysłowymi i usługowymi.

2.2. Istniejąca sieć drogowa

Droga ekspresowa S8 Salomea – Wolica stanowi nowe włączenie dróg krajowych nr 7 (DK7) i nr 8 (DK8) do m. st. Warszawy z wykorzystaniem istniejących odcinków tych dróg poprzez ich przebudowę do parametrów dróg klasy S i GP. Drogi te zostaną połączone w miejscowości Janki Małe poprzez bezkolizyjny węzeł drogowy (węzeł „Janki Małe”), a następnie poprowadzone w kierunku północnym po nowej trasie do włączenia w Al. Jerozolimskie (węzeł „Salomea”) przecinając projektowaną Południową Obwodnicą Warszawy (węzeł „Opacz”).

Obecnie powiązanie drogowe z Warszawą od strony południowej odbywa się poprzez istniejące drogi krajowe nr 7 (z Krakowa) i nr 8 (z Wrocławia). Drogi te łączą się w miejscowości Janki poprzez skrzyżowanie jednopoziomowe z sygnalizacją świetlną i dalej prowadzą ruch samochodowy po Al. Katowickiej przez tereny zabudowane miejscowości Raszyn.

Istniejące drogi krajowe nr 7 (Al. Krakowska) i 8 (Al. Katowicka) odpowiadają parametrom drogi GP. Są to drogi dwujezdniowe o szerokości jezdni 7,0m z pasami awaryjnymi i gruntowym pasem dzielącym.

Długość analizowanego odcinka drogi ekspresowej S8 od Węzła Janki Małe do Węzła Paszków wynosi około 4km. Projektowana droga ekspresowa S8 włącza się w istniejący przebieg drogi krajowej nr 8. Na odcinku tym droga krajowa nr8 krzyżuje się z:

- drogą wojewódzką nr 721 (ul. Słoneczna) w Paszkowie,
- drogą powiatową nr 01535 (ul. Sękocińska) w Wolicy

3. STAN PROJEKTOWANY WG PROJEKTU BUDOWLANEGO

3.1. Parametry funkcjonalno-użytkowe

3.1.1. Droga ekspresowa S8

Projektowane parametry techniczne:

- klasa techniczna	S
- kategoria ruchu	KR6
- obciążenie nawierzchni	115 kN/oś
- klasa obciążenia obiektów	A+Stanag 2021
- prędkość projektowa	100 km/h
- prędkość miarodajna	110 km/h
- liczba pasów ruchu	2x2 odc. Węzeł Janki Małe – Węzeł Paszków
- szerokość pasa ruchu	3.5 m (3.0 m pasy wyłączeń)
- szerokość pasa dzielącego	5.0 m
- szerokość opasek wewnętrznych (pas dzielący)	0.5 m
- szerokość pasów awaryjnych	2.5 m
- szerokość poboczy ulepszonych	min. 1.25 m (3.0 m w miejscach ekranów akustycznych)
- pochylenie poprzeczne na prostej	2.0 %
- skrajnia pionowa	4.70 m

3.1.2. Węzeł Janki Małe km 6+020,00

Projektowany typ węzła WA. Łącznice jednokierunkowe pośrednie i bezpośrednie. Schemat geometryczny: węzeł kierunkowy z pętlami koniczyny.

Projektowany węzeł będzie oświetlony. Słupy oświetleniowe zostaną umieszczone w pasach dzielących lub poboczach.

Przyjęto następujące parametry techniczne łącznic:

- kategoria ruchu	KR6
- obciążenie nawierzchni	115 kN/oś
- prędkość projektowa	30 - 50 km/h
- szerokość jezdni wraz z opaskami	6.0 m
- szerokość opaski wew./zew.	0.5 m/1.0m
- szerokość poboczy ulepszonych	min. 1.5 m

3.1.3. Węzeł Paszków km 442+191,00

Projektowany typ węzła WB. Łącznice jednokierunkowe pośrednie i bezpośrednie. Schemat geometryczny węzła typu „półkoniczyna” w naprzeciwległych ćwiartkach.

Projektowany węzeł będzie oświetlony. Słupy oświetleniowe zostaną umieszczone w pasach dzielących lub poboczach.

Przyjęto następujące parametry techniczne łącznic:

- kategoria ruchu	KR6
- obciążenie nawierzchni	115 kN/oś
- prędkość projektowa	40 km/h
- szerokość jezdni wraz z opaskami	6.0 m
- szerokość opaski wew./zew.	0.5 m/1.0m
- szerokość poboczy ulepszonych	min. 1.5 m

3.1.4. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 721 (węzeł - Paszków)

Droga wojewódzkiej nr 721 zostanie przebudowana i przeprowadzona istniejącym śladem nad drogą ekspresową. Istniejąca droga wojewódzka posiada przekrój jednojezdniowy. Przebudowany odcinek będzie posiadał dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku (2x2). Droga będzie wyposażona w:

- jednostronny chodnik ze ścieżką rowerową,
- zatoki autobusowe,
- oświetlenie
- odwodnienia w postaci przebudowy istniejących rowów oraz budowy nowej kanalizacji deszczowej

W ciągu drogi wojewódzkiej zlokalizowano wiadukt WD-32 w km 1+101,72. W ramach przebudowy projektuje się cztery skrzyżowania: dwa w rejonie węzła „Paszków”, jedno w rejonie wjazdu do centrum handlowego oraz jedno w km 0+312.96.

Projektowane parametry techniczne:

- klasa techniczna	G
- prędkość projektowa	60 km/h
- prędkość miarodajna	80 km/h
- liczba pasów ruchu	2x2
- szerokość pasa ruchu	3.5 m (3.0 m pasy wyłączeń)
- szerokość pasa dzielącego	2.0 m (wysepki dla pieszych)
- szerokość chodnika	min. 2.0 m
- pochylenie poprzeczne na prostej	2.0 %
- skrajnia pionowa pod obiektem	4.70 m
- kategoria ruchu	KR4
- obciążenie nawierzchni	115 kN/oś
- pochylenie skarp wykopu i nasypu	1:1,5

3.1.5. Przebudowa drogi powiatowej nr 01535 (ul. Sękocińska)

Droga zostanie przebudowana i przeprowadzona istniejącym śladem nad drogą ekspresową. Istniejąca droga powiatowa posiada przekrój jednojezdniowy (1x2). Taki sam przekrój będzie posiadał nowoprojektowany odcinek drogi. Droga będzie wyposażona w:

- jednostronny chodnik,
- oświetlenie
- odwodnienia w postaci przebudowy rowów trawiastych oraz ścieków skarpowych i podchodnikowych.

W ciągu drogi powiatowej zlokalizowano wiadukt WD-29 nad drogę ekspresową. W ramach przebudowy projektuje się dwa skrzyżowania z drogami lokalnymi.

Projektowane parametry techniczne:

- klasa techniczna	Z
- prędkość projektowa	Vp = 40 km/h
- liczba pasów ruchu	2 (przekrój 1x2)
- szerokość pasa ruchu	3.0 m
- szerokość chodnika	min. 2.0 m
- pochylenie poprzeczne na prostej	2.0 %
- szerokość pobocza	1.25 m
- skrajnia pionowa pod obiektem	4.70 m
- kategoria ruchu	KR4
- obciążenie nawierzchni	100 kN/oś
- pochylenie skarp wykopu i nasypu	1:1,5

3.1.6. Przebudowa drogi gminnej – ul. Ogrodnicza (DL-118)

Droga zostanie przebudowana i przeprowadzona istniejącym śladem nad drogą ekspresową. Istniejąca droga gminna posiada przekrój jednojezdniowy (1x2). Taki sam przekrój będzie posiadał nowoprojektowany odcinek drogi. Droga będzie wyposażona w:

- jednostronny chodnik,
- oświetlenie
- odwodnienia w postaci przebudowy rowów wpustów deszczowych z odprowadzeniem do rowów

W ciągu drogi gminnej zlokalizowano wiadukt WD-31 nad drogą ekspresową. W ramach przebudowy projektuje się dwa skrzyżowania z drogami lokalnymi.

Projektowane parametry techniczne:

- klasa techniczna	L
- prędkość projektowa	40 km/h
- liczba pasów ruchu	2 (przekrój 1x2)
- szerokość pasa ruchu	3.0 m
- szerokość chodnika	min. 2.0 m
- pochylenie poprzeczne na prostej	2.0 %
- szerokość pobocza	1.0 m
- skrajnia pionowa pod obiektem	4.70 m
- kategoria ruchu	KR3
- obciążenie nawierzchni	100 kN/oś
- pochylenie skarp wykopu i nasypu	1:1,5

3.1.7. Drogi lokalne

Projektuje się budowę dróg lokalnych obsługujących tereny przyległe i łączące przerwane przez drogę ekspresową ciągi komunikacyjne. Drogi lokalne mają nawierzchnię z betonu asfaltowego i jezdnię szerokości 6.0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 1.0 m. Odwodnienie odcinków dróg lokalnych będzie się odbywało za pomocną trapezowych rowów drogowych. W celu zapewnienia dojazdu do posesji lub do pól zaprojektowano zjazdy indywidualne.

W celu zwiększenia dostępności do sieci komunikacji zbiorowej oraz utrzymania ciągłości, na projektowanych drogach lokalnych zaproponowano lokalizację zatok autobusowych dla komunikacji autobusowej miejskiej.

Projektowane parametry techniczne:

- klasa techniczna	L
- prędkość projektowa	30-50 km/h
- liczba pasów ruchu	1x2
- szerokość pasa ruchu	3.0 m
- szerokość chodnika	min. 2.0 m
- pochylenie poprzeczne na prostej	2.0 %
- szerokość pobocza	1.0 m
- kategoria ruchu	KR3
- obciążenie nawierzchni	100 kN/oś
- pochylenie skarp wykopu i nasypu	1:1,5

3.1.8. Drogi dojazdowe

Projektuje się budowę dróg dojazdowych obsługujących tereny przyległe i łączące przerwane przez drogę ekspresową ciągi komunikacyjne. Drogi dojazdowe mają nawierzchnię bitumiczną lub z kostki brukowej. Szerokość jezdni wynosi od 3.5 m do 6.0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 1.0 m. Drogi dojazdowe o szerokości 3.5 m są wyposażone w mijanki. Odwodnienie odcinków dróg dojazdowych będzie się odbywało za pomocą trapezowych rowów drogowych. W celu zapewnienia dojazdu do posesji lub do pól zaprojektowano zjazdy indywidualne.

Projektowane parametry techniczne:

- klasa techniczna	D
- prędkość projektowa	30 km/h
- liczba pasów ruchu	1x2
- szerokość pasa ruchu	1.75 – 3.0 m
- szerokość chodnika	min. 2.0 m
- pochylenie poprzeczne na prostej	2.0 %
- szerokość pobocza	1.0 m
- skrajnia pionowa	4.50 m
- kategoria ruchu	KR1
- obciążenie nawierzchni	100 kN/oś
- pochylenie skarp wykopu i nasypu	1:1,5

3.1.9. Obiekty inżynierskie

Na analizowanym odcinku drogi S8 w projekcie budowlanym zaprojektowano następujące obiekty:

L.p.	Numer obiektu / opis	Lokalizacja (km)
1.	Most MA-33, MA-33A w ciągu drogi ekspresowej S8 oraz w ciągu drogi DL 117A – obiekt ekologiczny PZMzs	441+860,00
2.	Wiadukt drogowy WD-32 nad S8 - droga wojewódzka nr 721	442+191,03
3.	Przepust pod drogą S-8 i DL-116 – przejście dla zwierząt ŚPD-2	442+970,58
4.	Wiadukt drogowy WD-31 nad drogą S8 w ciągu drogi DL-118	443 + 528,69
5.	Przepust pod drogą S-8, DL-116 i DL-118 – przejście dla zwierząt MPD-1	444+388,51
6.	Kładka dla pieszych KŁ-30 nad drogą S8	444+503,00

4. ZAKRES ANALIZY UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI S8

Przedmiotowa analiza wskazuje następujące uwarunkowania wynikające z wprowadzenia trzeciego pasa ruchu dla drogi S8 na odcinku Węzeł Paszków – Węzeł Janki Małe:

- formalno-prawne,
- projektowe,
- terminowe,
- ekonomiczne.

5. UWARUNKOWANIA FORMALNO-PRAWNE UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI S8

- Dostosowanie drogi S8 do przekroju 2x3 pasy ruchu na analizowanym odcinku powoduje konieczność zaktualizowania lub uzyskania nowych następujących opinii, uzgodnień, decyzji administracyjnych i dokumentacji:

Lp.	Nazwa	Dlaczego zmieniamy
1.	Pozwolenie wodnoprawne	Zmiana: powierzchni odwadniania, wylotów kanalizacji deszczowej do odbiorników, zbiorników retencyjnych, wpustów deszczowych, rowów przydrożnych, przepustów na rowach przydrożnych, obiektów inżynierskich mostowych na wodach powierzchniowych
2.	Opinia ZUDP	Zmiana lokalizacji sieci uzbrojenia terenu
3.	Uzgodnienia z zarządcami dróg	Zmiana rozwiązań drogowych w zakresie geometrii
4.	Warunki techniczne i uzgodnienia branżowe	Zmiana lokalizacji sieci uzbrojenia terenu
5.	Projekt stałej organizacji ruchu	Zmiana rozwiązań drogowych w zakresie geometrii powoduje zmianę rozwiązań w zakresie BRD
6.	Dokumentacja Projektowa	Wprowadzenie zmian do części drogowej, mostowej i branżowej wymaga opracowania zamiennego projektu budowlanego
7.	Dokumentacja podziałowa	Zmiana linii rozgraniczających wymaga wykonania nowych map podziałowych
8.	Czasowe zajęcie	Zmiana lokalizacji sieci uzbrojenia wymaga opracowania nowej dokumentacji związanej z nabywaniem praw do korzystania z nieruchomości i przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej
9.	Decyzja ZnRID	W wyniku opracowania zamiennego projektu budowlanego należy uzyskać zamienną decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

Uzyskanie rezerwy na trzeci pas ruchu drogi ekspresowej S8 w ramach opracowania zamiennego projektu budowlanego będzie przedmiotem analizy Wojewody Mazowieckiego w zakresie zgodności z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach w ramach procedury uzyskiwania zamiennej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Jednocześnie Wojewoda Mazowiecki podejmie ostateczną decyzję o ewentualnej konieczności zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

6. UWARUNKOWANIA PROJEKTOWE UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI S8

6.1. Założenia projektowe do analizy

- W analizie przyjęto rezerwę na trzeci pas ruchu dla obydwu jezdni drogi S8 na odcinku:
 - jezdnia lewa: od granicy opracowania projektu budowlanego - km 441+641,03 do końca podwójnego pasa włączania węzła Janki Małe – ~km 443+940,
 - jezdnia prawa: od granicy opracowania projektu budowlanego - km 441+641,03 do początku podwójnego pasa wyłączenia węzła Janki Małe – ~km 444+750.
- Analiza nie obejmuje odcinka drogi S8 wewnątrz układu węzła Janki Małe gdzie występują przekroje o dwóch pasach ruchu dla jednego kierunku.
- W rejonie Węzła Paszków rozpatruje się dwa warianty:
 - Wariant I – bez trzeciego (zasadniczego) pasa ruchu w przekroju z pasem włączania lub wyłączenia. W przekroju tym w miejsce opaski wprowadza się pas awaryjny.
 - Wariant II – z trzecim (zasadniczym) pasem ruchu w przekroju z pasem włączania lub wyłączenia.
- Dobudowa trzeciego pasa ruchu w ramach etapowania inwestycji.
- W części rysunkowej na planie sytuacyjnym przyjęto docelowy przekrój 2x3 pasy ruchu z lokalizacją rezerwy na 3 pas ruchu w pasie zewnętrznym. Możliwa jest lokalizacja rezerwy w pasie dzielącym.
- Dostosowano rozwiązanie obiektów inżynierskich i urządzeń infrastruktury technicznej do stanu docelowego 2x3 pasy ruchu.
- Przyjęto rozwiązania umożliwiające zachowanie granic pasa drogowego oraz wskazano miejsca gdzie nie jest to możliwe.
- Analiza w sposób szacunkowy zawiera główne informacje o niezbędnych zmianach projektowych. Dokładne i kompletne dane są możliwe do uzyskania po wykonaniu dokumentacji projektowej.

6.2. Zakres dokumentacji projektowej wymagającej zmian

- Projekt zagospodarowania terenu,
- Projekt drogowy,
- Projekt obiektów inżynierskich,
- Projekt odwodnienia drogi,
- Projekt branży elektroenergetycznej,
 - Projekt oświetlenia drogi,
 - Projekt zasilania obiektów,
 - Projekt przebudowy sieci niskiego i średniego napięcia,
- Projekt gospodarki zielenią,
- Projekt przebudowy urządzeń melioracyjnych,
- Projekt przebudowy wodociągów,
- Projekt przebudowy sieci telekomunikacyjnych,
- Projekt przebudowy sieci gazowych,
 - Projekt przebudowy sieci gazowych średniego ciśnienia,
- Projekt przebudowy kanalizacji,
- Projekt zabezpieczeń ekologicznych,
- Projekt rozbiórek obiektów budowlanych,
- Projekt przebudowy stawów w Walendowie.

6.3. Obiekty i urządzenia wymagające zmian w dokumentacji projektowej

- 1) Drogi:
 - droga ekspresowa S8
 - węzeł „Paszków”,
 - drogi gminne i dojazdowe,
 - chodniki, zjazdy, zatoki autobusowe itp.,

- system odwodnienia powierzchniowego.
- 2) Obiekty mostowe:
 - obiekt mostowy w ciągu drogi ekspresowej nad rzeką Utratą (MA-33)
 - wiadukt w ciągu przebudowywanych drogi wojewódzkiej nr 721 (WD-32)
 - wiadukt w ciągu drogi gminnej (ul. Ogrodnicza) (WD-31)
 - przepusty drogowe,
 - przepusty ekologiczne.
 - 3) Kanalizacja deszczowa wraz urządzeniami oczyszczającymi:
 - sieć kanalizacji deszczowej,
 - zbiorniki retencyjne,
 - osadniki i separatory.
 - 4) Urządzenia ochrony środowiska:
 - urządzenia oczyszczające (osadniki i separatory) przed wprowadzeniem ścieków deszczowych oraz roztopowych do odbiorników,
 - ekrany akustyczne,
 - osłony antyolśnieniowe,
 - przejścia dla zwierząt małych i średnich,
 - przepusty ekologiczne dla zwierząt średnich i małych.
 - 5) Zieleń:
 - wycinka istniejącej zieleni,
 - nasadzenia.
 - 6) Urządzenia bezpieczeństwa ruchu:
 - bariery ochronne,
 - oznakowanie poziome i pionowe wraz z fundamentami konstrukcji bramowych i kratownicowych,
 - kanał technologiczny,
 - ogrodzenie drogi,
 - przejazdy awaryjne,
 - wjazdy awaryjne.
 - 7) Oświetlenie:
 - oświetlenie węzłów,
 - oświetlenie odcinków międzywęzłowych,
 - oświetlenie drogi wojewódzkiej nr 721, dróg gminnych i lokalnych.
 - 8) Zasilanie obiektów drogowych:
 - urządzeń drogowych (oświetlenie).
 - 9) Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej:
 - linie energetyczne nN, SN,
 - kanalizacja deszczowa,
 - sieć wodociągowa,
 - sieć gazowa,
 - sieć teletechniczna,
 - ciek naturalne oraz urządzenia wodne,
 - stawy rybne w Walendowie.
 - 10) Rozbiórki:
 - elementów dróg i ulic,
 - elementów sieci uzbrojenia terenu,
 - elementów małej architektury i ogrodzeń,

- budynków mieszkalnych i gospodarczych.

6.4. Szczegółowy zakres zmian uwzględniony w analizie

Szczegółowej analizie poddano w opracowaniu następujące obiekty i urządzenia, wymagające zmian i uwzględnione w części rysunkowej:

6.4.1. Droga ekspresowa S8 i węzeł Paszków

- Odcinek drogi S8 wymagający dostosowania korony i korpusu do przekroju 2x3 pasy ruchu:
 - jezdnia lewa: od granicy opracowania projektu budowlanego - km 441+641,03 do końca podwójnego pasa włączania węzła Janki Małe – ~km 443+940, długość odcinka ~2.3km,
 - jezdnia prawa: od granicy opracowania projektu budowlanego - km 441+641,03 do początku podwójnego pasa wyłączenia węzła Janki Małe – ~km 444+750, długość odcinka ~3.1km,
- Przekrój drogi S8 na odcinku międzywęzłowym
 - poszerzenie jezdni drogi S8 z 10m do 13m – przekrój 2x3 pasy ruchu oraz pas awaryjny i opaska.
- Przekrój drogi S8 na odcinku węzłowym – węzeł Paszków.
 - Wariant I
 - poszerzenie jezdni drogi S8 z 12m do 13,5m – przekrój 2x3 pasy ruchu - pas włączania/wyłączenia stanowi kontynuację 3 pasy ruchu, pas awaryjny i opaska.
 - Wariant II
 - poszerzenie jezdni drogi S8 z 12m do 15,5m – przekrój 2x3 pasy ruchu - pas włączania/wyłączenia jako dodatkowy pas, opaska.
- Dostosowanie przebiegu łącznic na węźle do docelowego przekroju drogi S8:
 - łącznica Ł-P1 na długości ~65 m
 - łącznica Ł-P2 na długości ~65 m
 - łącznica Ł-P3 na długości ~60 m
 - łącznica Ł-P4 na długości ~60 m

6.4.2. Pozostałe drogi

Zmiana przekroju drogi S8 powoduje konieczność dostosowania przebiegu dróg lokalnych zlokalizowanych wzdłuż drogi S8 oraz dróg dojazdowych, w stosunku do lokalizacji przewidzianej w projekcie budowlanym:

- DL-117A wraz ze zjazdami na długości ~450 m dla wariantu I i ~650 m dla wariantu II,
- DL-118 wraz ze zjazdami na długości ~1100 m,
- DL-119 na długości ~65 m,
- DL-116 na długości ~410 m wraz ze zjazdami,
- dojazd DD-136 do zbiornika ZR-8,
- dojazd DD-135 do zbiornika ZR-9,
- budowa murków oporowych (przy chodniku w rejonie kładki KŁ-30) wzdłuż drogi DL-118 o łącznej długości ~95 m,
- zawężenie chodnika do 1.25 m wzdłuż drogi DL-118 na długości ~50 m

6.4.3. Obiekty inżynierskie

- Most MA-33, MA-33A

Wariant I

- poszerzenie obiektu MA-33 tylko dla jezdni północnej (kierunek Katowice) o 1.5 m (prace projektowe dotyczyć będą tylko poszerzenia pomostu oraz dostosowania korpusów przyczółków).
- wykonanie projektu ścian oporowych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej (zamiast skrzydełek i stożków nasypów) od strony stawów (górna woda) w celu pozostawienia rowu odprowadzającego wodę do rzeki bez zmiany lokalizacji i uniknięcia konieczności przebudowy stawów i jazu.

Wariant II

- poszerzenie obiektu MA-33 tylko dla jezdni północnej (kierunek Katowice) o 3.5 m (prace projektowe dotyczyć będą tylko poszerzenia pomostu oraz dostosowania korpusów przyczółków).

- wykonanie projektu ścian oporowych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej (zamiast skrzydełek i stożków nasypów) od strony stawów (górna woda) w celu pozostawienia rowu odprowadzającego wodę do rzeki bez zmiany lokalizacji i uniknięcia konieczności przebudowy stawów i jazu.
- Wiadukt drogowy WD-32
Wariant I
 - zwiększenie nachylenia skarp stożków nasypów z 1:1.5 do 1:1.Wariant II
 - przyczółki zatopione w nasypie zastąpiono przyczółkami ściankowymi posadowionymi na poziomie terenu istniejącego.
- Przejście dla zwierząt ŚPD-2
 - poszerzenie obiektu dla obu jezdni drogi głównej po 3,5 m oraz zmiana skrzydeł na równoległe do osi drogi,
 - od strony drogi lokalnej zastosowano ścianę oporową umożliwiającą wykonanie rowu przydrożnego.
- Wiadukt drogowy WD-31
 - przewidziano obniżenie ławy fundamentowej przyczółków pod dnem rowów drogowych.
- Przejście dla zwierząt MPD-1
 - Wydłużenie konstrukcji przepustu o 3.5m.
- Kładka dla pieszych KŁ-30
 - zwiększenie rozpiętości konstrukcji kładki z dostosowaniem schodów i pochylni w taki sposób aby nie zachodziła konieczność wyjścia poza linie rozgraniczające.

6.4.4. Odwodnienie drogi, zbiorniki retencyjne i kanalizacja deszczowa

Utrzymano dotychczasowy system odwodnienia dróg: kanalizacja deszczowa oraz drogowe rowy trawiaste. Odprowadzenie wód opadowych następuje do zbiorników retencyjnych skąd woda przekazywana jest do istniejących cieków lub rowów melioracyjnych.

Ze względu na wprowadzoną rezerwę na trzeci pas ruchu drogi S8 i ograniczenia terenowe skorygowano zakres występowania rowów trójkątnych i wprowadzono rowy trapezowe o pochyleniu skarp 1:1,5 oraz większym a także rowy ograniczone ścianą muru oporowego.

Teren objęty opracowaniem obejmuje zlewnie zbiorników nr ZR7, ZR8, ZR9, ZR10. Projektowana droga ekspresowa będzie (zgodnie z projektem istniejącym) odwadniana za pomocą systemów kanalizacji deszczowej (zlewnie ZR7 i ZR8) oraz powierzchniowo, poprzez odprowadzenie ścieków opadowych przez krawędź jezdni do trawiastych rowów przydrożnych, przebiegających po obu stronach drogi (zlewnie ZR9 i ZR10).

- Zbiorniki retencyjne
 - Zlewnia zbiornika ZR7, km 444+400 ÷ 445+080

Z uwagi na przewidywany wzrost przepływu o około 12%, niektóre średnice kanałów wzrosną o jedną dymensję. Przewidywany wzrost pojemności zbiornika ZR7 – o około 4%. Separator ścieków wymaga zmiany na większy.

- Zlewnia zbiornika ZR8, km 443+600 ÷ 444+400

Z uwagi na przewidywany wzrost przepływu o około 11%, niektóre średnice kanałów wzrosną o jedną dymensję. Przewidywany wzrost pojemności zbiornika ZR8 – o około 11,5%. Separator ścieków wymaga zmiany na większy.

- Zlewnia zbiornika ZR9, km 442+500 ÷ 443+600

Przewidywany wzrost pojemności zbiornika ZR9 – o około 20%. Separator ścieków wymaga zmiany na większy.

- Zlewnia zbiornika ZR10, km 442+400 ÷ 442+500

Przewidywany wzrost pojemności zbiornika ZR10 – o około 10%. Separator ścieków wymaga zmiany na większy.

- Przepusty drogowe
 - Przepusty żelbetowe pod łącznicami węzła Paszków – korekta lokalizacji i długości przepustów 1,0x1,0m PW-2, PW-3, PW-4, PW-5.
 - Przepusty żelbetowe pod drogą S8 – wydłużenie przepustu 1,2x1,2m PG-1.
- Kanalizacja deszczowa
 - dostosowanie lokalizacji 21 wpustów wraz z przykanalikami w drodze S8,
 - dostosowanie lokalizacji 10 przykanalików w drodze S8 (od wpustów w pasie dzielącym),
 - dostosowanie lokalizacji 18 wpustów wraz z przykanalikami i wylotami do rowu w drodze S8,
 - dostosowanie lokalizacji kanalizacji deszczowej w drodze DL-118 na odcinku ~555 m,
 - dostosowanie lokalizacji 11 wpustów wraz z przykanalikami w drodze DL-118,
 - dostosowanie lokalizacji 5 wpustów z przykanalikami w drodze DL-116,
 - budowa kanalizacji deszczowej w drodze DL-117A na odcinku ~130m,
 - budowa 3 wpustów wraz z przykanalikami w drodze DL-117A.

6.4.5. Urządzenia ochrony środowiska

Wprowadzając rezerwę na trzeci pas ruchu drogi S8 nie zmieniono lokalizacji urządzeń ochrony środowiska, dostosowano je do szerszego przekroju drogi.

- Ekran akustyczny
 - dostosowanie lokalizacji ekranu akustycznego od km 442+915 do km 443+940 (długość 1025m) po lewej stronie drogi S8,
 - dostosowanie lokalizacji ekranu akustycznego od km 442+915 do km 443+025 (długość 110m) po prawej stronie drogi S8,
 - dostosowanie lokalizacji ekranu akustycznego od km 443+535 do km 444+750 (długość 1215m) po prawej stronie drogi S8.

Fundamenty ekranów akustycznych powinny uwzględniać możliwość podniesienia wysokości ekranów do 8,0 m.

- Przejścia dla zwierząt

Korekta rozwiązań konstrukcyjnych przejść dla zwierząt zgodnie z uwagami do obiektów inżynierskich.

L.p.	Numer obiektu / opis	Lokalizacja (km)	Typ obiektu	Parametry
1.	Obiekt ekologiczny PZMzs - Most MA-33, MA-33A w ciągu drogi ekspresowej S8 oraz w ciągu drogi DL 117A	441+860,00	PZMzs	$h \geq$ (brak danych w DSU); $d \geq 2 \times$ szer. koryta rzeki (półki ziemne)
2.	Przejście dla zwierząt ŚPD-2 - Przepust pod drogą S-8 i DL-116	442+970,00	PZSzs	$h \geq 3,5$ m; $d \geq 2 \times$ szer. koryta rzeki (półki ziemne)
3.	Przejście dla zwierząt MPD-1 - przepust pod drogą S-8, DL-116 i DL-118	444+390,00	PZMzs	$h \geq 1,5$ m; $d \geq 3,5$ m

Oznaczenia:

- PZS – przejście dla zwierząt średnich,
- PZM – przejście (przepust) dla małych zwierząt,
- PP – przejście (przepust) dla płazów,
- zs – zespolone z ciekim

- Osłony antyolśnieniowe
 - dostosowanie lokalizacji osłon antyolśnieniowych w rejonie przejścia dla zwierząt ŚPD-2 wzdłuż drogi ekspresowej S8 na długości ~180 m.

6.4.6. Oświetlenie

- Oświetlenie drogi S8
 - Zmiana rozstawu oraz typów słupów oświetleniowych położonych poza i w pasie dzielącym na długości ~2,8 km. Zmiana wysokości montażu opraw, zwiększenie długości wysięgnika.
- Oświetlenie pozostałych dróg
 - dostosowanie lokalizacji masztów oświetleniowych i zasilania oświetlenia wzdłuż drogi DL-118 na odcinku ~1,1 km,
 - dostosowanie lokalizacji masztów oświetleniowych i zasilania oświetlenia wzdłuż drogi DL-116 na odcinku ~410 m,
 - dostosowanie lokalizacji masztów oświetleniowych i zasilania oświetlenia wzdłuż drogi DL-117A na odcinku ~450 m,
 - dostosowanie lokalizacji masztów oświetleniowych i zasilania oświetlenia wzdłuż łącznicy Ł-P1 na odcinku ~60 m,
 - dostosowanie lokalizacji masztów oświetleniowych i zasilania oświetlenia wzdłuż łącznicy Ł-P2 na odcinku ~60 m,
 - dostosowanie lokalizacji masztów oświetleniowych i zasilania oświetlenia wzdłuż łącznicy Ł-P3 na odcinku ~60 m,
 - dostosowanie lokalizacji masztów oświetleniowych i zasilania oświetlenia wzdłuż łącznicy Ł-P4 na odcinku ~60 m.

6.4.7. Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej

Szacunkowe zmiany rozwiązań projektowych dla przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej:

- Przebudowa sieci niskiego i średniego napięcia
 - dostosowanie lokalizacji kabla nn wzdłuż drogi DL-118 na odcinku ~530 m,
 - przebudowa linii napowietrznej nn wzdłuż drogi DL-118 na odcinku ~102 m
- Przebudowa sieci wodociągowej
 - dostosowanie lokalizacji wodociągu wzdłuż drogi DL-118 na odcinku ~350 m.
- Przebudowa sieci telekomunikacyjnych
 - dostosowanie lokalizacji linii kablowej telekomunikacyjnej wzdłuż drogi DL-116 na odcinku ~410m,
 - dostosowanie lokalizacji linii kablowej telekomunikacyjnej wzdłuż drogi S8 przy zbiorniku ZR10 na odcinku ~75 m,
 - dostosowanie lokalizacji linii kablowej telekomunikacyjnej wzdłuż drogi DL-117A na odcinku ~680m,
 - dostosowanie lokalizacji linii kablowej telekomunikacyjnej wzdłuż drogi DL-117A na odcinku ~325m,
 - dostosowanie lokalizacji napowietrznej linii telekomunikacyjnej wzdłuż drogi DL-118 na odcinku ~430 m.
- Przebudowa sieci gazowych
 - dostosowanie lokalizacji gazociągu wzdłuż drogi DL-118 na odcinku ~810 m,
 - dostosowanie lokalizacji gazociągu wzdłuż drogi DL-116 na odcinku ~200 m.

6.4.8. Kanał technologiczny

- dostosowanie lokalizacji kanału technologicznego wzdłuż drogi DL-118 na odcinku ~1030 m,
- dostosowanie lokalizacji kanału technologicznego wzdłuż drogi DL-117A na odcinku ~530 m.

6.4.9. Przebudowa stawów rybnych w Walentowie

Projekt budowlany przewiduje przebudowę grobli stawów nr 2, 3 i 4 w zakresie wynikającym z budowy węzła drogowego „Paszków”. W wyniku przyjęcia rezerwy na trzeci pas ruchu nie zmienią się powierzchnie stawów i poziomy piętrzenia wody w stawach. Staw nr 2 nie znajduje się w sąsiedztwie drogi S8. Do dokumentacji należy wprowadzić poniższe zmiany.

- Staw nr 3
Rozdzielenie murem oporowym skarp rowu drogi S8 i rowu opaskowego. W wariantcie nr II niezbędne jest odsunięcie rowu opaskowego.
- Staw nr 4

Zwiększenie pochylenia skarpy rowu opaskowego od strony drogi S8 lub rozdzielenie murem oporowym skarp rowu drogowego i rowu opaskowego.

7. NIEZBĘDNE ZMIANY GRANIC PASA DROGOWEGO

Ze względu na wprowadzenie rezerwy na trzeci pas ruchu drogi ekspresowej S8 niezbędne są zmiany granic pasa drogowego. W opracowaniu zlokalizowano następujące zmiany:

- od km 444+582 do km 444+616 strona prawa drogi S8, następujące obiekty wykraczają poza pas drogowy:
 - konstrukcja chodnika drogi DL-118,
 - zjazdy indywidualny do działki nr 777,
 - słup oświetlenia drogowego z zasilaniem.

Urządzenia infrastruktury technicznej oraz pozostałe zjazdy z dróg zlokalizowane poza granicami pasa drogowego wymagają uregulowania w ramach czasowych i trwałych zajęć poza pasem drogowym.

Poniżej przedstawiono zestawienie działek zmiany pasa drogowego oraz czasowego zajęcia.

Działki usytuowania obiektu:

Lp.	Nr działki	Powierzchnia [m ²]	Uwagi
1	777 (777/4)	20.5	Działka podlega podziałowi w ramach podstawowego PB. Podano wartość dodatkowej powierzchni w stosunku w wersji pierwotnej.
2	776/2	12.2	Działka nie podlega podziałowi w ramach podstawowego PB.

Działki poza pasem drogi krajowej niezbędne dla przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu (lista obejmuje działki nowe oraz występujące w PB, dla którym nastąpi zmiana granic czasowego zajęcia):

- 669/2
- 670/2
- 673/2
- 674 (674/4)
- 675 (675/4)
- 676 (676/4)
- 678/6
- 679/2
- 680/3
- 680/4
- 748/3
- 749/2
- 752 (752/4)
- 776/2
- 777 (777/4)
- 778/7
- 778/10
- 779/2

W rejonie kładki dla pieszych KŁ-30 gdzie występuje konieczna zmiana granic pasa drogowego zlokalizowane są budynki (mieszkalne i gospodarcze), które znajdują się w strefie oddziaływania inwestycji. W związku z powyższym rejon ten został poddany szczególnej analizie i przedstawiony na planie sytuacyjnym w skali 1:500 na rysunku nr 2.4. Z analizy wynikają następujące warunki dla poszczególnych budynków:

Nr 1 – jest w odległości 4.20 m od krawędzi drogi DL-118 co powoduje, że jego lokalizacja nie spełnia przepisów ustawy o drogach publicznych (art. 43). Pozostawienie tego obiektu wymaga zgody zarządcy drogi i właściciela budynku; nad budynkiem przechodzi napowietrzna linia nn i napowietrzna linia telekomunikacyjna.

- Nr 2 – nad budynkiem przechodzi napowietrzna linia nn i napowietrzna linia telekomunikacyjna.
Nr 3 – budynek do pozostawienia
Nr 4 – budynek do pozostawienia
Nr 5 – przeznaczony do wyburzenia wg pierwotnego PB
Nr 6 – przeznaczony do wyburzenia wg pierwotnego PB

8. INNE UWARUNKOWANIA UZYSKANIA REZERWY NA TRZECI PAS RUCHU DROGI S8

8.1. Uwarunkowania terminowe uzyskania rezerwy na trzeci pas ruchu

Dokonanie niezbędnych zmian projektowych oraz uzyskanie zamiennych decyzji administracyjnych wymaga następujących nakładów czasu:

- a) proces zmian projektowych,

Opis czynności	Czas realizacji
Aktualizacja mapy do celów projektowych	min. 1 miesiąc
Uzyskanie warunków technicznych	min. 1 miesiąc
Zmiana rozwiązań projektowych dla etapu PB (drogi, mosty sieci uzbrojenia) + operat wodnoprawny	min. 3 miesiące
Uzyskanie opinii ZUDP	min. 1 miesiąc
Uzgodnieniem PB z gestorami sieci	min. 1 miesiąc
Zmiana rozwiązań projektowych dla etapu PW (drogi, mosty sieci uzbrojenia)	min. 3 miesiące
Uzgodnieniem PW z gestorami sieci	min. 1 miesiąc
Razem	min. 11 miesięcy

- b) proces zmian dokumentacji geodezyjno – kartograficznej

Opis czynności	Czas realizacji
Mapy podziałowe	min. 3 miesiące
Czasowe zajęcie	
Razem	min. 3 miesiące

- c) proces zmian decyzji administracyjnych

Opis czynności	Czas realizacji
Pozwolenie wodnoprawne	min. 3 miesiące
Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej	min. 3 miesiące
Ewentualna zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	Ustalenie czasu realizacji może nastąpić po decyzji Wojewody Mazowieckiego.
Razem	min. 6 miesięcy

8.2. Uwarunkowania ekonomiczne uzyskania rezerwy na trzeci pas ruchu

W wyniku wprowadzenia zmian do uzyskania rezerwy na trzeci pas ruchu nastąpi wzrost kosztów realizacji inwestycji stosunku do rozwiązania przedstawionego w projekcie podstawowym:

a) Dokumentacja projektowa

Opis czynności	Wzrost kosztów [%]
Aktualizacja mapy do celów projektowych	100
Raport o oddziaływaniu na środowisko	100
Projekt budowlany	30
Projekt stałej organizacji ruchu	30
Projekt wykonawczy	50
Mapy podziałowe	5
Czasowe zajęcia	5

b) Roboty budowlane

Opis czynności	Wzrost kosztów [%]
Rozbudowa korpusu drogowego	30
Rozbudowa obiektów inżynierskich	20
Rozbudowa infrastruktury technicznej	20

9. WNIOSKI

1. Uzyskanie rezerwy na trzeci pas ruchu drogi ekspresowej S8 na odcinku Węzeł „Janki Małe” – Węzeł „Paszków” wymaga uzyskania zamiennej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.
2. Uzyskanie rezerwy na trzeci pas ruchu drogi ekspresowej S8 w ramach opracowania zamiennego projektu budowlanego będzie przedmiotem analizy Wojewody Mazowieckiego w zakresie zgodności z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach w ramach procedury uzyskiwania zamiennej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Jednocześnie Wojewoda Mazowiecki podejmie ostateczną decyzję o ewentualnej konieczności zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3. Nie jest możliwe dostosowanie rozwiązań projektowych tak, aby wszystkie skorygowane obiekty budowlane pozostały w granicach pasa drogowego przyjętego w projekcie budowlanym.
4. Należy określić lokalizację rezerwy na trzeci pas ruchu w przekroju drogi ekspresowej S8 tj. rezerwa w pasie dzielącym lub rezerwa w pasie zewnętrznym. Poniżej przedstawiono podstawowe wady i zalety każdego z rozwiązań:
 - Rezerwa w pasie dzielącym

Wady	Zalety
Dłuższy czas realizacji spowodowany koniecznością wprowadzenia większych zmian	Skumulowane koszty wykonania 3 pasa ruchu będą niższe niż dla rezerwy w pasie zewnętrznym ponieważ obiekty i urządzenia wykonane zostaną jako docelowe w ramach inwestycji Salomea – Wolica. Koszty te zostaną poniesione jednorazowo na pierwszym etapie inwestycji.
Brak możliwości wariantowania uzyskania rezerwy ponieważ korpus drogi S8 oraz dróg lokalnych, obiekty inżynierskie oraz sieci uzbrojenia muszą być wykonane jako docelowe.	

• Rezerwa w pasie zewnętrznym

Wady	Zalety
Skumulowane koszty wykonania 3 pasa ruchu będą wyższe niż dla rezerwy w pasie dzielącym ponieważ będą uwzględniały rozbiórkę i przebudowę obiektów i urządzeń wykonanych w ramach inwestycji Salomea – Wolica. Koszty te zostaną rozłożone w czasie na kolejne etapy inwestycji.	Możliwość wariantowania uzyskania rezerwy oraz zakresu niezbędnych zmian do wykonania na etapie realizacji inwestycji Salomea -Wolica wg projektu DHV POLSKA w systemie „Projektuj i Buduj”
	Krótszy czas realizacji w przypadku wyboru wariantu minimum

5. Możliwe warianty etapowania uzyskania rezerwy w pasie zewnętrznym drogi ekspresowej S8:
 - dostosowanie obiektów inżynierskich do rozwiązania docelowego w ramach budowy drogi ekspresowej S8 Salomea – Wolica Etap I – wariant minimum
 - dostosowanie obiektów inżynierskich, dróg lokalnych oraz urządzeń infrastruktury technicznej do rozwiązania docelowego w ramach budowy drogi ekspresowej S8 Salomea - Wolica Etap I,
 - dostosowanie obiektów inżynierskich, dróg lokalnych, urządzeń infrastruktury technicznej oraz korpusu drogi ekspresowej S8 do rozwiązania docelowego w ramach budowy drogi ekspresowej S8 Salomea - Wolica Etap I – wariant maximum
 - dostosowanie obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej do rozwiązania docelowego na odcinkach gdzie niezbędne jest pozyskanie nieruchomości w ramach budowy drogi ekspresowej S8 węzeł Paszków – węzeł Radziejowice.
6. Dla odcinka w rejonie węzła „Paszków” analizowano dwa warianty przekroju drogi ekspresowej. Jest możliwe wprowadzenie na tym odcinku przekroju zarówno wg wariantu I (2x3 pasy ruchu bez trzeciego zasadniczego pasa ruchu) i wariantu II (2x3 pasy ruchu z trzecim zasadniczym pasem ruchu). Różnice w zmianach projektowych i kosztach robót budowlanych są nieznaczne.
7. Po wprowadzeniu trzeciego pasa ruchu na odcinku objętym opracowaniem wewnątrz układu węzła „Janki Małe” pozostanie odcinek drogi ekspresowej S8 o przekroju 2x2 pasy ruchu:
 - na kierunku Wrocław: od km 445+050 do km 446+800, odcinek długości ok. 1.750 km,
 - na kierunku Warszawa: od km 445+300 do km 446+000, odcinek długości ok. 700 m.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny** - skala 1:10 000 rys. 1
- 2. Plan sytuacyjny** - skala 1:1000 rys. 2.1a, 2.1b, 2.2, 2.3, 2.4
- 3. Przekroje normalne** - skala 1:100 rys. 3.1, 3.2, 3.3, 3.4