



WOJEWODA MAŁOPOLSKI

WI-IX.7820.1.63.2011

DJ-2 Ję

ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W KRAKOWIE	
30-065 Kraków, ul. Głowackiego 56	
Data Godz.	3 07. 2013
Nr Dz.	8573 podpis

Kraków, 02 LIP. 2013

Decyzja Nr 6/13 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Na podstawie art. 11a. ust. 1, art. 11f. ust. 1 i 2, art. 11i., art. 12 ust. 1÷4, art. 16 ust. 2 oraz art. 17 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r., Nr 193, poz. 1194, ze zm.), art. 93 i art. 95 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* (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, ze zm.) oraz art. 104 i art. 107 § 1÷3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity Dz. U. z 2013, poz. 267) – po rozpatrzeniu wniosku złożonego w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie 30 grudnia 2011 r. (uzupełnionego 19 marca 2012 r. oraz zmienionego i skorygowanego 19, 26, 27 i 28 marca 2012 r.) przez pełnomocników Pana Rafała Gendka i Pana Łukasza Musiola, Biuro Projektów Autostrada II, Sp. z o.o., ul. 73 Pułku Piechoty 1, 40-467 Katowice, działających na podstawie upoważnień Pani Marty Maj, Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie z 05 grudnia 2011 r., nr ZDW/PW/2011/9358/DI-2/MO oraz ZDW/PW/2012/2080/DI-2/MO z 26 marca 2012 r., reprezentującej Zarząd Województwa Małopolskiego na podstawie Uchwały Nr 1183/10 z dnia 12 października 2010 r. – o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pn.: *Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza – Etap II, odcinek nr 1 od km 0+000,00 do km 2+788,00 w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 791 wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 791 od km 1+294,13 do km 1+436,98 odcinek ref. nr 150*

udzielam zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, pn.:

Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza – Etap II, odcinek nr 1 od km 0+000,00 do km +788,00 w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 791 wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 791 od km 1+294,13 do km 1+436,98 odcinek ref. nr 150 w Olkuszu i gminie Olkusz – obręb Żurada.

Projektowana inwestycja planowana do realizacji w Olkuszu i gminie Olkusz – obręb Żurada. powiat olkuski, województwo małopolskie polega na budowie wschodniej obwodnicy Olkusza – Etap II, odcinek I i położona jest na niżej wymienionych działkach ewidencyjnych, znajdujących się:

- a) między liniami rozgraniczającymi teren inwestycji (w odniesieniu do nieruchomości, które podlegają podziałowi – przed nawiasem podano numer działki, która powstała w wyniku zaawierzenia niniejszą decyzją projektu podziału i jest przeznaczona pod drogę, w nawiasie podano numer działki przed podziałem):
- jednostka ewidencyjna Olkusz – M (121205_4), obręb Olkusz: 5396/1 (5396), 5425, 5411/3 (5411/1), 5423/1 (5423), 5424/1 (5424), 3679/17 (3679/14), 3679/10, 3679/11, 3679/15 (3679/12), 3798/10 (3798/1), 4486/1 (4486), 3797/19 (3797/7), 3797/21 (3797/11), 3791/4, 3791/10 (3791/5), 3791/12 (3791/6), 3791/14 (3791/7), 3791/17 (3791/8), 3791/19 (3791/3), 3791/21 (3791/9), 3790/8 (3790/4), 3790/10 (3790/3), 3789/4 (3789/2), 3788/3 (3788/2), 3787/3 (3787/2), 5141/1 (5141), 3721/37 (3721/26), 5141/2 (5141), 3687/9 (3687/6), 5139/2 (5139), 5138/2 (5138), 5136/2 (5136), 3618/2 (3618), 5132/2 (5132), 5128/2 (5128), 5129/2 (5129), 5142/1 (5142), 3721/36 (3721/25), 3722/1, 3782/3, 4489/1 (4489), 4487/1 (4487), 5305/1 (5305), 4485, 5300/1 (5300), 5304/1 (5304), 4483/1 (4483), 5303/1 (5303), 5297/1 (5297), 5302/1 (5302),
 - jednostka ewidencyjna Olkusz – G (121205_5), obręb Żurada: 75/3 (75/2), 74/6 (74/4), 72/60 (72/59), 72/62 (72/5), 72/64 (72/37), 72/66 (72/36), 72/68 (72/35), 72/34, 70/3, 72/70 (72/33), 72/72 (72/32), 72/74 (72/31), 72/76 (72/30), 72/78 (72/29), 72/80 (72/28), 72/27, 63/3, 72/26.

62/10, 72/25, 62/7, 62/22 (62/21), 72/24, 61/3, 61/6 (61/4), 72/23, 60/3, 60/6 (60/4) oraz na działce drogowej 576/3 (576/1) w części przeznaczony pod inwestycję,

b) w wyznaczonych terenach, na których ustala się obowiązek dokonania przebudowy dróg innych kategorii (w odniesieniu do nieruchomości, które podlegają podziałowi – przed nawiasem podano numer działki, która powstała w wyniku zatwierdzenia projektu podziału, a w nawiasie podano numer działki przed podziałem); obowiązkami są objęte fragmenty działek o numerach:

– jednostka ewidencyjna Olkusz – M (121205_4), obręb Olkusz: 3618/1 (3618), 3619/8,

c) w wyznaczonych terenach, na których ustala się obowiązek dokonania przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu (w odniesieniu do nieruchomości, które podlegają podziałowi – przed nawiasem podano numer działki, która powstała w wyniku zatwierdzenia projektu podziału, a w nawiasie podano numer działki przed podziałem); obowiązkami są objęte fragmenty działek o numerach:

– jednostka ewidencyjna Olkusz – M (121205_4), obręb Olkusz: 3787/4 (3787/2), 3786/2, 4486/2 (4486), 5141/3 (5141), 3721/38 (3721/26), 5139/3 (5139), 5135, 5136/3 (5136), 5132/4 (5132), 5132/1 (5132), 5134, 3617/18, 3617/22, 3617/21, 3617/44, 3617/43, 3618/1 (3618), 3619/8, 5136/1 (5136), 5139/1 (5139), 3687/10 (3687/6), 5142/2 (5142), 3721/35 (3721/25), 3782/4, 3783/2, 4489/2 (4489), 5304/2 (5304), 5424/2 (5424), 5405,

– jednostka ewidencyjna Olkusz – G (121205_5), obręb Żurada: 72/65 (72/37), 72/69 (72/35), 71/8, 71/14

zgodnie z załącznikiem Nr 1. Jednocześnie:

- **zatwierdzam podział nieruchomości, zgodnie z załącznikami Nr 2,**
- **zatwierdzam projekt budowlany, zgodnie z załącznikiem Nr 3,**
- **nakładam na inwestora, Zarząd Województwa Małopolskiego, obowiązek:**
 - dokonania przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu na części działek wymienionych w punkcie c) niniejszej decyzji,
 - dokonania przebudowy dróg innych kategorii na części działek wymienionych w punkcie b) niniejszej decyzji,
- **zezwalam na wykonanie ww. obowiązków i jednocześnie określám ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości na czas realizacji obowiązków:**
 - właściciele lub użytkownicy wieczysti nieruchomości są zobowiązani udostępnić nieruchomość w celu dokonania przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu, na czas prowadzonych robót budowlanych,
 - obowiązek udostępnienia terenu podlega egzekucji administracyjnej,
 - na Zarządzie Województwa Małopolskiego, jako inwestorze ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu ciągów, przewodów i urządzeń, związanych z przebudową sieci technicznego uzbrojenia terenu, a jeżeli przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego jest niemożliwe, albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, stosuje się odpowiednio przepis art. 128 ust. 4 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami* (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r., Nr 102, poz. 651 ze zm.),
- **nakładam na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania hałasu komunikacyjnego w rejonie terenów chronionych akustycznie, tj. w rejonie występowania zabudowy mieszkaniowej i projektowanych nasadzeń zieleni, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,**
- **określám termin wydania nieruchomości położonych w liniach rozgraniczających teren planowanej inwestycji – na 121 dzień od dnia, w którym niniejsza decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna,**
- **nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Decyzja z nadanym rygorem natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 17 ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zobowiązuje m.in. do niezwłocznego wydania nieruchomości, uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi oraz uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych.**

Integralną część niniejszej decyzji stanowią nw. załączniki:

Załącznik Nr 1 – mapa zasadnicza w skali 1:500, przedstawiająca proponowany przebieg drogi z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu składające się z 4 sekcji.

Załącznik Nr 2 – 56 map jednostkowych w skali 1:1000 z projektami podziału nieruchomości wraz z tabelarycznym wykazem zmian gruntowych oraz 1 mapa w skali 1:1000 z 3 projektami podziału nieruchomości wraz z tabelarycznym wykazem zmian gruntowych. Załącznik zawiera łącznie 59 podziałów działek.

Załącznik Nr 3 – projekt budowlany, w skład którego wchodzi:

- Tom 1. Projekt zagospodarowania terenu.
- Tom 2. Projekt architektoniczno-budowlany, branża drogowa.
- Tom 3. Projekt architektoniczno-budowlany, branża mostowa.
- Tom 4. Projekt architektoniczno-budowlany, branża sanitarna: kanalizacja deszczowa.
- Tom 5. Projekt architektoniczno-budowlany, branża sanitarna: kanalizacja sanitarna.
- Tom 6. Projekt architektoniczno-budowlany, branża sanitarna: wodociąg.
- Tom 7. Projekt architektoniczno-budowlany, branża sanitarna: gazociąg średnioprężny.
- Tom 8. Projekt architektoniczno-budowlany, branża elektroenergetyczna: oświetlenie.
- Tom 9. Projekt architektoniczno-budowlany, branża elektroenergetyczna: sieć niskiego i średniego napięcia.
- Tom 10. Projekt architektoniczno-budowlany, branża elektroenergetyczna: sieć wysokiego napięcia.
- Tom 11. Projekt architektoniczno-budowlany, branża teletechniczna: sieć TP S.A.
- Tom 12. Projekt architektoniczno-budowlany, branża dendrologiczna: inwentaryzacja zieleni i plan wyřębu.
- Tom 13. Projekt architektoniczno-budowlany, dendrologiczna: zieleń izolacyjna.
- Tom 14. Dokumentacja geotechniczna.

Załącznik Nr 4 – wykaz dotychczasowych właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pn.: *Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza – Etap II, odcinek nr 1 od km 0+000,00 do km 2+788,00 w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 791 wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 791 od km 1+294,13 do km 1+436,98 odcinek ref. nr 150* – zgodnie z wypisami uproszczonymi z rejestru gruntów z 24 lutego 2012 r. oraz z 14, 15 i 26 marca 2012 r., wydanymi przez Starostę Olkuskiego.

I. Charakterystyka i zakres rzeczowy inwestycji oraz zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza w układzie docelowym połączy drogę wojewódzką nr 791 z drogą wojewódzką nr 783 i przebiegać będzie południową i wschodnią częścią miasta Olkusza. Zadanie inwestycyjne objęte niniejszą decyzją stanowi odcinek drogi o długości 2788,0 m tj. zaczyna się od skrzyżowania DW 791 z ul. Kochanowskiego w km 0+000,00, a kończy przed skrzyżowaniem z drogą krajową Nr 94 w km 2+788,00. W swej początkowej części obwodnica przebiega po istniejącym śladzie ul. Kochanowskiego do skrzyżowania z ul. Biema, a następnie przebiega przez tereny łąsne oraz częściowo przez tereny w części użytkowane rolniczo po południowej stronie osiedla Tysiąclecia i dalej do skrzyżowania z drogą krajową nr 94. Zakresem inwestycji objęta jest:

- budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 791, jednojezdniowej o szerokości 7,0 m, o dwóch pasach ruchu 2x3,5 m, klasy G i długości 2788,00 m, na odcinku od km 0+000 do km 2+788 projektowanej obwodnicy,
- budowa skrzyżowania typu rondo w km 0+000,00 projektowanej obwodnicy i w km 1+365,78 DW 791 odcinka ref. nr 150,
- budowa skrzyżowania zwykłego drogi wojewódzkiej 791 z ul. M. Konopnickiej (droga gminna nr K 120272 klasy D) oraz z drogą serwisową nr 2 w km 0+567,76 projektowanej obwodnicy,
- budowa skrzyżowania skanalizowanego drogi wojewódzkiej (obwodnicy Olkusza) z ul. Biema (droga powiatowa nr 1076K) w km 1+123,28 projektowanej obwodnicy,

- budowa skrzyżowania skanalizowanego drogi wojewódzkiej 791 z ul. Osiecką (droga powiatowa nr 1078K) w km 1+948,59 projektowanej obwodnicy,
- budowa skrzyżowania zwykłego drogi serwisowej nr 1 z drogą dojazdową nr 1 w km 0+275,23 projektowanej obwodnicy,
- budowa skrzyżowania zwykłego drogi serwisowej nr 1 z ul. M. Reja w km 0+372,50 projektowanej obwodnicy,
- budowa skrzyżowania zwykłego drogi serwisowej nr 1 z drogą dojazdową nr 2 w km 0+481,09 projektowanej obwodnicy,
- przebudowa DW 791 na odcinku od km 1+294,13 do km 1+436,98 odcinek ref. nr 150,
- budowa drogi serwisowej nr 1 o szerokości 6,0 m na odcinku od km 0+187,65 do km 0+569,46 projektowanej obwodnicy, o długości 382 m,
- budowa drogi serwisowej nr 2 o szerokości 3,5-5,0 m na odcinku od km 0+056,33 do km 0+567,76 projektowanej obwodnicy, o długości 565 m,
- budowa drogi serwisowej nr 3 o szerokości 4,0 m na odcinku od km 1+132,43 do km 1+285,21 projektowanej obwodnicy, o długości 212 m,
- rozbudowa ul. Biema (w liniach rozgraniczających projektowanej obwodnicy) o szerokości 7,0 m na odcinku od km -0+048,00 do km 0+106,98 ul. Biema (km roboczy),
- przebudowa ulicy Osieckiej (drogi powiatowej 1078K) o szerokości 7,0 m na odcinku od km 0+000,00 do km 0+109,97 ul. Osieckiej,
- przebudowa istniejącej ul. Armii Krajowej (drogi gminnej nr K120171 klasy D) na odcinku o długości 51,7 m, polegająca na zamknięciu wlotu ul. Armii Krajowej na ul. Osiecką (DP1078K) i budowie placu do zawracania, w km 1+936,53 projektowanej obwodnicy,
- budowa chodników dla pieszych prawostronnych i lewostronnych w ciągu projektowanej obwodnicy,
- budowa zjazdów publicznych w zakresie linii rozgraniczających projektowany pas drogowy drogi wojewódzkiej,
- budowa zjazdów indywidualnych w zakresie linii rozgraniczających projektowany pas drogowy drogi wojewódzkiej,
- budowa zatok autobusowych w km 0+509,91, 0+642,47 projektowanej obwodnicy oraz w km roboczym 0+069,23 ul. Biema,
- budowa walu ziemnego od km 1+440,00 do km 1+773,00 projektowanej obwodnicy,
- budowa zbiornika retencyjno – infiltracyjnego nr 1, o powierzchni 225 m², długości 150,0 m, w km 2+131 projektowanej obwodnicy,
- budowa ścieku skarpowego,
- budowa obustronnych schodów skarpowych w km 1+286,32 projektowanej obwodnicy,
- przebudowa drogi dojazdowej (leśnej) szerokości 4,0 m w km 1+296,00 projektowanej obwodnicy,
- budowa rowów drogowych otwartych w ciągu projektowanej obwodnicy,
- budowa przepustu P07 na rzece Witeradówka w km 1+272,50 projektowanej obwodnicy,
- skanalizowanie projektowanego rowu rurą o średnicy 800 mm w km 1+255,00 oraz 1+313,00 projektowanej obwodnicy,
- przekrycie projektowanego rowu płytą betonową w km 1+696,30 projektowanej obwodnicy,
- budowa przejścia podziemnego w km 1+296,00 projektowanej obwodnicy,
- budowa muru oporowego M2 od km 0+947,30 do km 0+961,40 projektowanej obwodnicy,
- budowa przepustów P01, P02, P04, P05, P06, P58, P59, budowa kanałów odwadniających P08, P09, P10 oraz rozbiórka przepustu rurowego P03,
- budowa i przebudowa oświetlenia ulicznego,
- przebudowa sieci elektroenergetycznej średniego napięcia,
- przebudowa sieci kanalizacji deszczowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy od 500 do 900 mm i budowie nowej o średnicy od 400 do 800 mm wraz z budową przykanalików o długości 1535 m,
- budowa kanalizacji deszczowej w ciągu drogi serwisowej nr 1 o średnicy 400 mm wraz z budową wpustów i przykanalików,

- budowa kanalizacji deszczowej o średnicy 400 mm i 500 mm w ciągu projektowanej obwodnicy wraz z budową systemu podczyszczającego w km 1+267,32 i w km 1+277,74 projektowanej obwodnicy oraz z budową wylotów kanalizacji deszczowej (nr 1 i nr 2) do rzeki Witeradówka,
- przebudowa sieci elektroenergetycznej wysokiego napięcia linia Olkusz-Pakuska oraz linia Siersza-Olkusz,
- przebudowa sieci teletechnicznej własności TP S.A. oraz przebudowa napowietrznej sieci teletechnicznej własności TP S.A.
- przebudowa sieci gazowej średnioprężnej o średnicy 80 mm, 90 mm, 100 mm, 140 mm wraz z budową przyłączy do budynków,
- rozbiórka istniejącej sieci gazowej średnioprężnej o średnicy 100 mm,
- przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej o średnicy 300 mm wraz z budową przyłączy,
- przebudowa sieci wodociągowej o średnicy 100 mm, 150 mm, 200 mm, 250 mm wraz z budową przyłączy,
- wycinka drzew kolidujących z inwestycją w ilości 4000 sztuk oraz wycinka krzewów kolidujących z inwestycją o powierzchni około 590 m²,
- nasadzenie 390 sztuk świerka serbskiego i 1150 sztuk żywotnika zachodniego.

Szczegółowy opis zamierzenia budowlanego wraz z wyszczególnieniem robót budowlanych znajduje się w projekcie budowlanym w Tomie 1, pn.: *Projekt zagospodarowania terenu*, który stanowi załącznik Nr 3 do niniejszej decyzji.

II. Wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, z określeniem ich kategorii.

Początek planowanej obwodnicy znajduje się w miejscu obecnego skrzyżowania ul. 29 Listopada (DW 791) i ul. Kochanowskiego. W stanie istniejącym ul. Kochanowskiego jest drogą gminną klasy D nr 120209 i powiązana jest z następującym układem dróg: ul. Krasieńskiego (droga gminna nr K 120229 klasy D), ul. Reja (droga gminna nr K 120272 klasy D), ul. Konopnicką (droga gminna nr K 120272 klasy D), ul. Sosnową (droga gminna nr K 120283 klasy D). Wymienione drogi gminne stanowią obsługującą komunikacyjną osiedla i ruch na nich ma charakter lokalny, dojazdowy, a skrzyżowania są skrzyżowaniami zwykłymi trójwłotowymi bez kanalizacji oraz bez sygnalizacji świetlnej. Na dalszym odcinku ul. Kochanowskiego powiązana jest z ul. Biema (droga powiatowa Nr 1076K klasy Z), która stanowi dojazd do centrum miasta Olkusza i do miejscowości Witeradów. Skrzyżowanie ul. Biema z ul. Kochanowskiego w stanie istniejącym jest skrzyżowaniem zwykłym trójwłotowym bez sygnalizacji świetlnej.

Ulica Kochanowskiego na skrzyżowaniu z ul. Biema kończy swój bieg, natomiast projektowana obwodnica będzie biegła dalej po nowym śladzie przez tereny leśne oraz przez tereny użytkowane rolniczo, aż do skrzyżowania z drogą krajową nr 94.

Projektując układ docelowy, ze względu na konieczność zachowania odpowiednich odległości pomiędzy skrzyżowaniami na projektowanej obwodnicy oraz spełnienia przepisów zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r., Nr 43, poz. 430, ze zm.) konieczna jest rozbiórka istniejących skrzyżowań ul. Kochanowskiego z niżej wymienionymi drogami:

- rozbiórka skrzyżowania z ul. Krasieńskiego w km 0+184,84 projektowanej obwodnicy i zaprojektowanie w tym miejscu zjazdu publicznego. Ulica Krasieńskiego będzie połączona z obwodnicą poprzez projektowaną drogę dojazdową nr 1 zlokalizowaną w pasie drogowym projektowanej obwodnicy. Projektowana droga dojazdowa nr 1 posiada połączenie z obwodnicą (ul. Kochanowskiego) poprzez ul. Konopnicką,
- rozbiórka skrzyżowania z ul. Reja w km 0+273,67 oraz w km 0+371,83 projektowanej obwodnicy i zaprojektowanie połączenia ul. Reja z projektowaną drogą dojazdową nr 1,
- rozbiórka skrzyżowania z ul. Konopnickiej w km 0+479,30 projektowanej obwodnicy i zaprojektowanie połączenia ul. Konopnickiej z projektowaną drogą dojazdową nr 1,

- rozbiórka dwóch skrzyżowań z ul. Sosnową w km 0+902,51 oraz w km 0+969,96 projektowanej obwodnicy i zachowanie obsługi komunikacyjnej (wjazd i wyjazd) poprzez ul. Jana Pawła II i ul. Biema.

Docelowo projektowana obwodnica Olkusza (objęta niniejszą decyzją), jako droga klasy G, będzie posiadać powiązania z innymi drogami publicznymi poprzez:

- projektowaną budowę ronda z ulicą 29 Listopada (droga wojewódzka),
- **rozbudowę skrzyżowania z ulicą M. Konopnickiej (droga gminna klasy D),**
- rozbudowę skrzyżowania z ulicą Biema (droga powiatowa klasy Z),
- rozbudowę skrzyżowania z ulicą A. Osieckiej (droga powiatowa klasy Z),
- budowę dróg serwisowych numer 1, 2 i 3.

III. Określenie linii rozgraniczających teren inwestycji oraz oznaczenie nieruchomości lub ich części według katastru nieruchomości, które stają się własnością Województwa Małopolskiego.

Linie rozgraniczające teren inwestycji, określające powierzchnię terenu niezbędnego dla realizacji planowanej inwestycji zostały uwidocznione w załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji, tj. na mapie przedstawiającej proponowany przebieg ww. drogi w skali 1 : 500, składającej się z 4 sekcji.

Przedmiotowa inwestycja planowana jest do realizacji na niżej wymienionych działkach ewidencyjnych, które znajdują się w liniach rozgraniczających teren inwestycji:

- jednostka ewidencyjna Olkusz – M (121205_4), obręb Olkusz: 5396/1 (5396), 5425, 5411/3 (5411/1), 5423/1 (5423), 5424/1 (5424), 3679/17 (3679/14), 3679/10, 3679/11, 3679/15 (3679/12), 3798/10 (3798/1), 4486/1 (4486), 3797/19 (3797/7), 3797/21 (3797/11), 3791/4, 3791/10 (3791/5), 3791/12 (3791/6), 3791/14 (3791/7), 3791/17 (3791/8), 3791/19 (3791/3), 3791/21 (3791/9), 3790/8 (3790/4), 3790/10 (3790/3), 3789/4 (3789/2), 3788/3 (3788/2), 3787/3 (3787/2), 5141/1 (5141), 3721/37 (3721/26), 5141/2 (5141), 3687/9 (3687/6), 5139/2 (5139), 5138/2 (5138), 5136/2 (5136), 3618/2 (3618), 5132/2 (5132), 5128/2 (5128), 5129/2 (5129), 5142/1 (5142), 3721/36 (3721/25), 3722/1, 3782/3, 4489/1 (4489), 4487/1 (4487), 5305/1 (5305), 4485, 5300/1 (5300), 5304/1 (5304), 4483/1 (4483), 5303/1 (5303), 5297/1 (5297), 5302/1 (5302),
- jednostka ewidencyjna Olkusz – G (121205_5), obręb Żurada: 75/3 (75/2), 74/6 (74/4), 72/60 (72/59), 72/62 (72/5), 72/64 (72/37), 72/66 (72/36), 72/68 (72/35), 72/34, 70/3, 72/70 (72/33), 72/72 (72/32), 72/74 (72/31), 72/76 (72/30), 72/78 (72/29), 72/80 (72/28), 72/27, 63/3, 72/26, 62/10, 72/25, 62/7, 62/22 (62/21), 72/24, 61/3, 61/6 (61/4), 72/23, 60/3, 60/6 (60/4) oraz na działce drogowej 576/3 (576/1) w części przeznaczony pod inwestycję,

Nieruchomości, oznaczone według katastru nieruchomości, wydzielone liniami rozgraniczającymi teren stają się z mocy prawa własnością Województwa Małopolskiego z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna, za odszkodowaniem ustalonym przez Wojewodę w odrębnej decyzji (dotyczy nieruchomości niebędących w dniu wydania niniejszej decyzji własnością Województwa Małopolskiego).

Zgodnie z art. 20b. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r., Nr 193, poz. 1194, ze zm.), Lasy Państwowe zarządzające nieruchomościami, które staną się własnością właściwej jednostki samorządu terytorialnego, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2005 r. Nr 45, poz. 435, z późn. zm.), są obowiązane do dokonania nieodpłatnie wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu między Lasami Państwowymi a właściwym zarządcą drogi (z zastrzeżeniem, że koszty wycinki drzew i krzewów w wieku do 20 lat oraz ich uprzątnięcia ponosi właściwy zarządca drogi), a drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych.

IV. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska.

W celu ochrony środowiska oraz zdrowia i życia ludzi, wprowadzenie do środowiska planowanego przedsięwzięcia wymaga spełnienia warunków, określonych w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, znak: OO.4200.8.2011.AW z 05 września 2011 r., o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, pn.: *Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza – połączenie DW nr 783 z DW nr 791*. Ww. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje ca-

le zamierzenie budowlane polegające na budowie wschodniej obwodnicy Olkusza, a niniejszy zakres inwestycji dotyczy budowy odcinka nr 1 od km 0+000,00 do km 2+788,00 projektowanej obwodnicy. W decyzji tej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska określił n.w. warunki, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, dotyczące projektowanego odcinka obwodnicy:

- a) Ścieki opadowe i roztopowe należy ująć ze wszystkich odcinków projektowanej obwodnicy, zatok autobusowych, chodników oraz projektowanego mostu i skierować je do potoku Witeradówka, projektowanych zbiorników retencyjno-infiltracyjnych i rowów infiltracyjnych.
- b) Przed wprowadzeniem ścieków opadowych i roztopowych do potoku Witeradówka należy zastosować urządzenia oczyszczające – separator substancji ropopochodnych i osadnik zawieszin.
- c) Projekt powinien uwzględniać takie rozwiązania techniczne i organizacyjne, które w przypadku wystąpienia awarii zabezpieczą środowisko gruntowo-wodne i wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem.
- d) Należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.
- e) Parametry techniczne jezdni winny gwarantować możliwie niską emisję hałasu w rejonie terenów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego, w związku z powyższym należy wykonać nawierzchnię drogi w formie „cichego asfaltu” w kilometrażu: od km 0+ 000 do km 1+100, od km 1+350 do km 1+850.
- f) Zieleni izolacyjna winna składać się w przeważającej mierze z roślin zimozielonych. Ewentualna zmiana zakresu (kilometraża) nasadzeń zieleni izolacyjnej jest dopuszczalna jedynie w przypadku braku możliwości dostępu do terenu lub z powodu ograniczeń, wynikających z przepisów technicznych, m.in. warunków widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach. Należy przewidzieć zieleni izolacyjną usytuowaną w kilometrażu: strona lewa: od ok. 0+070 do ok. 0+560, od ok. 0+570 do ok. 1+000, od ok. 1+350 do ok. 1+440, od ok. 1+773 do ok. 1+850. Na odcinku od km 1+440 do 1+773 przewiduje się budowę wału ziemnego, spełniającego rolę ekranu akustycznego.
- g) Nie należy stosować głębokich korytek betonowych lub żelbetonowych w systemie odwodnienia drogi.
- h) Przed realizacją inwestycji należy wykonać badania sondażowe, proponowane we wnioskach konserwatorskich raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz badania nieinwazyjne w celu zlokalizowania i określenia struktury i charakteru domniemanych pozostałości po średniowiecznym i nowożytnym górnictwie oraz weryfikacji hipotezy o istnieniu pozostałości pola bitewnego.

Wymienione powyżej warunki, dotyczące ochrony środowiska zostały uwzględnione w projekcie budowlanym, sporządzonym w zakresie objętym wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a sposób ich uwzględnienia został szczegółowo opisany w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia określono n.w. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, i tak:

- a) Rozwiązania techniczne i organizacyjne winny w maksymalnie możliwy sposób gwarantować płynność ruchu pojazdów, minimalizować konieczność ich zatrzymywania i ruszania, skutkującą zmniejszonym zużyciem paliwa, a tym samym zmniejszoną emisją gazów i pyłów.
- b) Prace budowlane w rejonie terenów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego mogą być prowadzone wyłącznie w porze dziennej (6.00 - 22.00).
- c) Wykorzystywany przy realizacji inwestycji sprzęt i środki transportowe winny charakteryzować się możliwie jak najmniejszym oddziaływaniem na jakość środowiska, znajdować się w dobrym stanie technicznym i posiadać zabezpieczenia przed wyciekami substancji ropopochodnych. Istotne są parametry dotyczące zużycia paliwa, jego rodzaj, jak również ilość i jakość wydzielanych spalin.
- d) Urządzenia i maszyny wykorzystywane przy realizacji inwestycji winny posiadać właściwie uregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin. Sprzęt ten należy prawidłowo eksploatować. Nie powinien być przeciążany i przeladowywany.
- e) Na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia).

- f) Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo-budowlanych, powodujących wzmożone pylenie (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym), należy stosować zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych.
 - g) Dla zapobieżenia wtóremu pyleniu, zanieczyszczeniu wód i sieci kanalizacyjnej gruntem wywiezionym pod kołami pojazdów obsługujących budowę, na wyjazdach z placu budowy należy usytuować stanowiska mycia kół i podwozi (z instalacją oczyszczającą ścick), a jezdnia winna zostać posprzątana z zalegającego błota.
 - h) Powstałe odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu w zabezpieczonych przyzmach, odpowiednich pojemnikach, zapewniając ich odbiór przez uprawnione podmioty.
 - i) Wytworzone w fazie budowy, jak i eksploatacji instalacji odpady, winny być przekazane w pierwszej kolejności do odzysku lub w przypadku braku możliwości ich odzysku do unieszkodliwienia innym posiadaczom odpadów, posiadającym stosowne decyzje administracyjne właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania tymi odpadami.
 - j) Transport odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania winien być realizowany przez wytwórców odpadów lub przez podmioty odbierające poszczególne rodzaje odpadów, w sposób niepowodujący zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów. Zlecający usługę transportu odpadów jest obowiązany wskazać prowadzącemu działalność w zakresie transportu odpadów miejsce odbioru odpadów oraz posiadacza odpadów, do którego należy dostarczyć te odpady.
 - k) Zbiorniki retencyjno-infiltracyjne i rowy infiltracyjne należy utrzymywać w należyтым stanie. Odprowadzane do ziemi ścieki opadowe nie mogą powodować pogorszenia stanu jakości środowiska gruntowo-wodnego.
 - l) Prace budowlane i ziemne należy realizować w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia gruntów i wód gruntowych oraz wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi.
 - m) W trakcie realizacji inwestycji sprzęt budowlany oraz zaplecze socjalne i techniczne należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych.
 - n) Na terenie kompleksu leśnego prace o najwyższych natężeniach hałasu należy prowadzić w miesiącach sierpień – luty.
 - o) Konieczne wykopy wykonywać w sposób niepowodujący przesuszania terenu.
 - p) Na terenach leśnych należy wprowadzić stosowne oznakowanie, informujące o możliwości wtargnięcia zwierzyny na jezdnię.
 - q) Urządzenia służące odwodnieniu drogi należy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów.
 - r) Wycinkę drzew i krzewów oraz trzcinowisk należy wykonywać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 sierpnia.
 - s) Pasy zieleni izolacyjnej winny mieć docelowo powyżej 3 m wysokości.
 - t) W oświetleniu drogi na terenach leśnych należy zastosować lampy o niskiej emisji promieniowania UV.
 - u) Prace ziemne związane z karczowaniem drzew w pasie inwestycji, jak i w obrębie całej inwestycji winny być prowadzone pod nadzorem archeologicznym, zgodnie z zaleceniem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie.
- Ponadto, z przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika, iż:
- nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko,
 - nie nakłada się obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
 - przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania,
 - nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
 - przedsięwzięcie wymaga nałożenia obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania hałasu komunikacyjnego w rejonie terenów chronionych akustycznie, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia

obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz zgodnie z art. 93 ust. 2 pkt 2 ustawy z 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania hałasu komunikacyjnego w rejonie terenów chronionych akustycznie, tj. w rejonie występowania zabudowy mieszkaniowej i projektowanych nasadzeń zieleni, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

V. Warunki wynikające z potrzeb ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz warunki wynikające z potrzeb obronności państwa.

Wojewódzki Konserwator Zabytków w Krakowie w piśmie, znak: OZKr.5183.534.2011.ED.DW z 14 listopada 2011 r., pozytywnie zaopiniował planowaną inwestycję pod warunkiem przeprowadzenia wyprzedzająco badań sondażowych w miejscach wskazanych w „Uzupełnieniu do raportu oddziaływania na środowisko w zakresie archeologii dla przedsięwzięcia pod tytułem *Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza – połączenie drogi wojewódzkiej nr 783 z drogą wojewódzką nr 791*”, przeprowadzenia badań nieinwazyjnych w celu zlokalizowania, określenia struktury i charakteru domniemanych pozostałości po średniowiecznym i nowożytnym górnictwie oraz zapewnieniu przez inwestora nadzoru archeologicznego podczas prowadzenia prac ziemnych na terenie objętym inwestycją, oraz karczowania drzew w pasie inwestycji.

Na nadzór archeologiczny należy uzyskać w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Krakowie odrębne pozwolenie.

Zgodnie z informacją, zawartą na stronie 45 opisu projektu zagospodarowania terenu, projektowana inwestycja nie koliduje z obiektami archeologicznymi o charakterze zabytkowym, tj. wpisanymi do rejestru zabytków bądź podlegającym ochronie na podstawie ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Inwestycja nie koliduje też ze stanowiskami archeologicznymi. Zgodnie z informacją zawartą na stronie 45 opisu projektu zagospodarowania terenu najbliższe stanowisko archeologiczne znajduje się w odległości około 1200 m od projektowanej obwodnicy.

Jeżeli w badanym podłożu zostaną wykryte pozostałości po średniowiecznym i nowożytnym górnictwie wykonawca robót jest obowiązany, zgodnie z art. 32 ustawy *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 ze zm.), wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Przed przystąpieniem do realizacji budowy Inwestor zobowiązany jest powiadomić właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków o terminie rozpoczęcia robót oraz podać nazwisko archeologa sprawującego nadzór nad przedmiotową inwestycją.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację planowanej inwestycji drogowej, przedmiotowy fragment obwodnicy Olkusza został zaprojektowany zgodnie z zarządzeniem Nr 11 Ministra Infrastruktury z 04 lutego 2008 r. *w sprawie wdrożenia wymagań techniczno-obronnych w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne Państwa* oraz zgodnie z wymaganiami rozporządzenia z 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430, ze zm.).

VI. Wynagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich.

Zgodnie z przepisami art. 5 ust 1 pkt. 9 ustawy *Prawo budowlane* projektowana inwestycja nie narusza interesów osób trzecich. W ramach zaprojektowanej inwestycji zapewniono dostęp do drogi publicznej, zapewniono dopływ światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi, zapewniono możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej, ciepłej oraz ze środków łączności, ochrony przed uciążliwościami powodowaną przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie, ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby. W trakcie prowadzenia robót budowlanych inwestor winien zwrócić uwagę na zachowanie bezpieczeństwa

ludzi i mienia oraz zadbać o to, by prowadzone roboty stwarzały jak najmniejszą uciążliwość dla środowiska. Szczegółowe warunki dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich projektant zamieścił w opisie projektu zagospodarowania terenu na stronie 43.

VII. Zatwierdzenie projektu podziału nieruchomości.

Linie rozgraniczające teren inwestycji, ustalone niniejszą decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, stanowią linie podziału nieruchomości.

Załącznik Nr 2 do niniejszej decyzji zawiera 56 map jednostkowych z projektami podziału nieruchomości w skali 1:1000, sporządzonych przez geodetę uprawnionego Pana Pawła Janusa (nr uprawnień 17551) wraz z tabelarycznym wykazem zmian gruntowych, których zgodność z oryginałem przyjętym do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego w Starostwie Powiatowym w Olkuszu została potwierdzona klauzulami Starosty Olkuskiego Wydział Geodezji, Kartografii, Katastru – Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Olkuszu, w dniach 7 grudnia 2011 r. i 15 marca 2012 r. pod nr ewidencyjnym 1212-278/2011 oraz w dniu 15 marca 2012 r. pod nr ewidencyjnym 1212-168/2012. Ponadto załącznik Nr 2 niniejszej decyzji zawiera 1 mapę z 3 projektami nieruchomości w skali 1:1000, sporządzoną przez geodetę uprawnionego Pana Pawła Janusa (nr uprawnień 17551) wraz z tabelarycznym wykazem zmian gruntowych, których zgodność z oryginałem przyjętym do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego w Starostwie Powiatowym w Olkuszu została potwierdzona klauzulą Starosty Olkuskiego Wydział Geodezji, Kartografii, Katastru – Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Olkuszu, w dniu 7 grudnia 2011 r. pod nr ewidencyjnym 1212-278/2011.

Na podstawie art. 12 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, niniejszą decyzją zatwierdza się podziały n.w. działek ewidencyjnych, zaprojektowanych wzdłuż linii rozgraniczających teren inwestycji, pokazanych na załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji:

Lp.	Obręb	Stan dotychczasowy		Stan nowy			Przeznaczenie
		Stan ewidencyjny					
		Nr działki	Pow. (ha)	Nr działki	Użytek klasa	Pow. (ha)	
1	Olkusz	3618	0,9038	3618/1	dr	0,1343	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3618/2	dr	0,0628	
				3618/3	dr	0,7067	
		Razem					0,9038
2	Olkusz	3679/14	0,0380	3679/17	B	0,0043	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3679/18	B	0,0337	
				Razem			
3	Olkusz	3687/6	1,1015	3687/8	dr	0,0654	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3687/9	dr	0,1622	
				3687/10	dr	0,8739	
		Razem					1,1015
4	Olkusz	3721/26	0,2685	3721/37	dr	0,2569	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3721/38	dr	0,0116	
				Razem			
5	Olkusz	3721/25	0,3110	3721/35	dr	0,0285	Dotychczasowy Województwo Małopolskie
				3721/36	dr	0,2825	
				Razem			

6	Olkusz	3789/2	0,3481	3789/3	Bi	0,0227	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3789/4	Bi	0,0111	
				3789/5	Bi	0,3143	
					Razem	0,3481	
7	Olkusz	3790/3	0,0393	3790/9	Bi	0,0207	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3790/10	Bi	0,0029	
				3790/11	Bi	0,0157	
					Razem	0,0393	
8	Olkusz	3790/4	0,2671	3790/7	LsV	0,0282	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
					Bi	0,1566	
					Σ	0,1848	
				3790/8	LsV	0,0139	
		3790/12		LsV	0,0684		
					Razem	0,2671	
9	Olkusz	3791/3	0,0600	3791/19	LsV	0,0064	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
					RV	0,0096	
					LsV	0,0077	
				3791/20	Bi	0,0363	
					Σ	0,0536	
					Razem	0,0600	
10	Olkusz	3791/5	0,0329	3791/10	Bi	0,0240	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3791/11	Bi	0,0089	
					Razem	0,0329	
11	Olkusz	3791/6	0,0333	3791/12	Bi	0,0246	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3791/13	Bi	0,0087	
					Razem	0,0333	
12	Olkusz	3791/7	0,0336	3791/14	Bi	0,0236	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3791/15	Bi	0,0100	
					Razem	0,0336	
13	Olkusz	3791/8	0,0337	3791/16	LsV	0,0023	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3791/17	LsV	0,0202	
				3791/18	LsV	0,0112	
					Razem	0,0337	
14	Olkusz	3797/11	0,0711	3797/21	RV	0,0213	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3797/22	RV	0,0498	
					Razem	0,0711	
15	Olkusz	3797/7	0,6062	3797/19	RV	0,0590	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3797/20	RV	0,5472	
					Razem	0,6062	
16	Olkusz	3798/1	0,2440	3798/10	RV	0,0069	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				3798/11	RV	0,2371	
					Razem	0,2440	

17	Olkusz	3679/12	0,0690	3679/15	dr	0,0012	Województwo Małopolskie
				3679/16	dr	0,0678	
					Razem	0,0690	
18	Olkusz	4483	0,5816	4483/1	dr	0,1237	Województwo Małopolskie
				4483/2	dr	0,4579	
					Razem	0,5816	
19	Olkusz	4486	0,4854	4486/t	PsVI	0,1264	Województwo Małopolskie
				4486/2	Lz	0,1783	
	Bi	0,1172					
					Σ	0,4219	
					Lz	0,0635	
					Razem	0,4854	
20	Olkusz	4487	0,1004	4487/t	dr	0,0508	Województwo Małopolskie
				4487/2	dr	0,0496	
					Razem	0,1004	
21	Olkusz	4489	0,3628	4489/1	Bi	0,0463	Województwo Małopolskie
				4489/2	Bi	0,3165	
					Razem	0,3628	
22	Olkusz	5128 *	16,8242	5128/1	Ls	1,8015	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Skarb Państwa (według od- rębnej decyzji ZnRID) Dotychczasowy
				5128/2	Ls	1,1773	
				5128/3	Ls	0,0693	
				5128/4	Ls	13,7761	
					Razem	16,8242	
23	Olkusz	5129 *	0,2496	5129/1	Ls	0,0443	Skarb Państwa (według od- rębnej decyzji ZnRID) Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5129/2	Ls	0,0195	
				5129/3	Ls	0,1858	
					Razem	0,2496	
24	Olkusz	5132 *	38,7046	5132/1	Ls	1,3268	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Powiat Olkusi (według od- rębnej decyzji ZnRID) Dotychczasowy
				5132/2	Ls	1,2388	
				5132/3	Ls	0,0337	
				5132/4	Ls	36,1053	
					Razem	38,7046	
25	Olkusz	5136 *	2,8397	5136/1	Ls	0,0730	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Powiat Olkusi (według od- rębnej decyzji ZnRID) Dotychczasowy
				5136/2	Ls	0,1657	
				5136/3	Ls	0,0338	
				5136/4	Ls	2,5672	
					Razem	2,8397	
26	Olkusz	5138	3,3562	5138/1	Ls	1,7346	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5138/2	Ls	0,8167	
				5138/3	Ls	0,8049	
					Razem	3,3562	

27	Olkusz	5139	30,5145	5139/1		4,1236	Dotychczasowy Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5139/2	Ls	2,0517	
				5139/3	Ls	24,3392	
					Razem	30,5145	
28	Olkusz	5141	10,5848	5141/1	Ls	0,0019	Województwo Małopolskie Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5141/2	Ls	0,1891	
				5141/3	Ls	10,3938	
					Razem	10,5848	
29	Olkusz	5142	2,3678	5142/1	Ls	0,0521	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5142/2	Ls	2,3157	
30	Olkusz	5300	0,1421	5300/1	dr	0,0075	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5300/2	dr	0,1346	
31	Olkusz	5297	0,1391	5297/1	dr	0,0060	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5297/2	dr	0,1331	
32	Olkusz	5302	0,8604	5302/1	B	0,0793	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5302/2	B	0,7811	
33	Olkusz	5305	0,8184	5305/1	B	0,1069	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5305/2	B	0,7115	
34	Olkusz	5304	1,0879	5304/1	B	0,0404	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5304/2	B	1,0475	
35	Olkusz	5303	1,0357	5303/1	B	0,0168	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5303/2	B	1,0189	
36	Olkusz	5424	0,1650	5424/1	B	0,0327	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5424/2	B	0,1323	
37	Olkusz	5423	0,1730	5423/1	dr	0,0232	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5423/2	dr	0,1498	
38	Olkusz	5411/1	0,4848	5411/3	dr	0,0091	Województwo Małopolskie Dotychczasowy
				5411/4	dr	0,4757	

39	Olkusz	3787/2	0,2329	3787/3	Lz	0,0047	Województwo Małopolskie
				3787/4	Lz Bi Σ	0,0965 0,1317 0,2282	Dotychczasowy
					Razem	0,2329	
40	Olkusz	3788/2	0,3059	3788/3	BI	0,0026	Województwo Małopolskie
				3788/4	Bi	0,3033	Dotychczasowy
					Razem	0,3059	
41	Olkusz	3791/9	0,4780	3791/21	LsV	0,0085	Województwo Małopolskie
				3791/22	LsV B Bi Σ	0,1957 0,0183 0,2555 0,4695	Dotychczasowy
					Razem	0,4780	
42	Olkusz	5396	0,2991	5396/1	RIVb	0,0494	Województwo Małopolskie
				5396/2	RIVb RV Σ	0,0738 0,1759 0,2497	Dotychczasowy
					Razem	0,2991	
43	Żurada	60/4	0,1508	60/6	RV	0,0044	Województwo Małopolskie
				60/7	RV	0,1464	Dotychczasowy
					Razem	0,1508	
44	Żurada	61/4	0,1461	61/6	RV	0,0045	Województwo Małopolskie
				61/7	RV	0,1416	Dotychczasowy
					Razem	0,1461	
45	Żurada	62/21	0,4858	62/22	BI	0,0034	Województwo Małopolskie
				62/23	Bi RV1b RV LsV Σ	0,0989 0,1540 0,0795 0,1500 0,4824	Dotychczasowy
					Razem	0,4858	
46	Żurada	72/28	0,0119	72/80	RV	0,0114	Województwo Małopolskie
				72/81	RV	0,0005	Dotychczasowy
					Razem	0,0119	
47	Żurada	72/29	0,0122	72/78	RV	0,0108	Województwo Małopolskie
				72/79	RV	0,0014	Dotychczasowy
					Razem	0,0122	
48	Żurada	72/30	0,0278	72/76	BI	0,0217	Województwo Małopolskie
				72/77	Bi	0,0061	Dotychczasowy
					Razem	0,0278	
49	Żurada	72/31	0,0321	72/74	RV	0,0241	Województwo Małopolskie
				72/75	RV	0,0080	Dotychczasowy
					Razem	0,0321	

50	Żurada	72/32	0,0432	72/72	RV	0,0306	Województwo Małopolskie
				72/73	RV	0,0126	Dotychczasowy
					Razem	0,0432	
51	Żurada	72/33	0,0232	72/70	RV	0,0196	Województwo Małopolskie
				72/71	RV	0,0036	Dotychczasowy
					Razem	0,0232	
52	Żurada	72/35	0,0304	72/68	RV	0,0033	Województwo Małopolskie
				72/69	<u>RtVb</u>	<u>0,0075</u>	
					Σ	0,0108	
					RV	0,0062	
					<u>RtVb</u>	<u>0,0134</u>	
					Σ	0,0196	
					Razem	0,0304	
53	Żurada	72/36	0,0338	72/66	RtVb	0,0120	Województwo Małopolskie
				72/67	RtVb	0,0218	Dotychczasowy
					Razem	0,0338	
54	Żurada	72/59	0,0938	72/60		0,0127	Województwo Małopolskie
				72/61		0,0811	Dotychczasowy
					Razem	0,0938	
55	Żurada	72/5	0,0070	72/62	I		Województwo Małopolskie
				72/63			Dotychczasowy
					Razem	0,0070	
56	Żurada	72/37	0,0642	72/64	RtVb	0,0346	Województwo Małopolskie
				72/65	RtVb	0,0296	Dotychczasowy
					Razem	0,0642	
57	Żurada	75/2	0,9204	75/3	RV	0,0159	Województwo Małopolskie
				75/4	RtVb	0,4420	Dotychczasowy
					<u>RV</u>	<u>0,4625</u>	
					Σ	0,9045	
					Razem	0,9204	
58	Żurada	74/4	0,8815	74/5	RtVb	0,0304	Dotychczasowy
				74/6	<u>RV</u>	<u>0,0708</u>	Województwo Małopolskie
					Σ	0,1012	
					RtVb	0,0779	
74/7	RtVb	0,2877	Dotychczasowy				
	<u>RV</u>	<u>0,4147</u>					
					Σ	0,7024	
					Razem	0,8815	
59	Żurada	576/1	2,4390	576/2	dr	0,0721	Województwo Małopolskie
				576/3	dr	2,3669	Dotychczasowy
					Ra- zem	2,4390	

*Uwaga! Niniejszą decyzją podziały n.w. działek zatwierdza się w ograniczonym zakresie:

- podział działki nr 5128 obręb Olkusz w zakresie wydzielenia z niej działki nr 5128/2, przeznaczonej pod inwestycję drogową, przeznaczoną na rzecz Województwa Małopolskiego,
- podział działki nr 5129 obręb Olkusz w zakresie wydzielenia z niej działki nr 5129/2, przeznaczonej pod inwestycję drogową, przeznaczoną na rzecz Województwa Małopolskiego,

- podział działki nr 5132 obręb Olkusz w zakresie wydzielenia z niej działki nr 5132/2, przeznaczonej pod inwestycję drogową, przejmowaną na rzecz Województwa Małopolskiego.
- podział działki nr 5136 obręb Olkusz w zakresie wydzielenia z niej działki nr 5136/2, przeznaczonej pod inwestycję drogową, przejmowaną na rzecz Województwa Małopolskiego.

W wyniku zatwierdzenia niniejszą decyzją podziału nieruchomości ww. działki ewidencyjne, położone w liniach rozgraniczających teren – zgodnie z art. 12 ust. 4 pkt. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, stają się z mocy prawa własnością Województwa Małopolskiego z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna – za odszkodowaniem ustalonym przez wojewodę w odrębnej decyzji (dotyczy nieruchomości niebędących w dniu wydania niniejszej decyzji własnością Województwa Małopolskiego).

Niniejsza decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zgodnie z art. 12 ust. 3 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

Do egzekucji obowiązków wynikających z niniejszej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

VIII. Zatwierdzenie projektu budowlanego.

Niniejszą decyzją zatwierdza się projekt budowlany, stanowiący załącznik Nr 3 do niniejszej decyzji, który według oświadczenia projektantów i sprawdzających sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Stosownie do przepisów art. 33 ust. 2 i 4, art. 34 ust. 2 i 3 ustawy *Prawo budowlane* (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r., Nr 243, poz. 1623 ze zm.), projekt budowlany został sporządzony w czterech egzemplarzach i zawiera wymagane opinie, uzgodnienia, pozwolenia oraz zaświadczenia wydane przez izbę samorządu zawodowego, aktualne na dzień opracowania projektu.

Autorzy projektu:

- mgr inż. Andrzej Gumula – upr. budowlane nr ewid. 511/01 do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/BO/6530/01,
- mgr inż. Rafał Gendek – upr. budowlane nr ewid. SLK/2003/POOM/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/BM/5276/08,
- mgr inż. Regina Pomorska – upr. budowlane nr ewid. SLK/2762/POOS/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych; wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/IS/6471/10,
- mgr inż. Grzegorz Kowalczyk – upr. budowlane nr ewid. SLK/3199/PWOE/10 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/IE/6725/10,
- Andrzej Kaczmarczyk – upr. budowlane nr ewid. 1075/98/U do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalnościach instalacyjnych w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w zakresie linii, instalacji i urządzeń liniowych, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewid. SLK/IE/2269/04

Sprawdzający:

- mgr inż. Marcin Turczyk – upr. budowlane nr SLK/2342/POOD/08 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/BD/6129/09,
- mgr inż. Lech Marcisz – upr. budowlane nr ewid. 8/2001 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/BO/0327/01,
- mgr inż. Magdalena Kopczyńska – upr. budowlane nr ewid. SLK/2517/POOS/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/IS/6244/09,

- mgr inż. Anna Manicka – upr. budowlane nr ewid. SLK/1812/POOE/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/IE/5247/08,
- mgr inż. Jerzy Zawrzel – upr. budowlane nr ewid. 581/71/Kt do sporządzania projektów wszelkiego rodzaju instalacji i urządzeń elektrycznych wchodzących do zakresu budownictwa powszechnego w specjalności instalacji i urządzeń elektrycznych, wpis na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/IE/3695/01.

Zgodnie z art. 36 ust. 1 oraz art. 42 ust. 2 i 3 ustawy *Prawo budowlane* podczas realizacji inwestycji należy zachować następujące warunki:

1. Szczególne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych:
 - a) należy spełnić wymagania określone w uzyskanych opiniach, pozwoleniach i uzgodnieniach, w tym branżowych,
 - b) roboty budowlane należy wykonywać zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym, sztuką budowlaną i obowiązującymi przepisami, w tym ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 21.); teren budowy odpowiednio zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich,
 - c) prace budowlane należy wykonywać pod nadzorem osoby uprawnionej i zgodnie z przepisami BHP,
 - d) w związku z art. 75 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (jednolity tekst Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm.) zobowiązuje się inwestora do uwzględnienia wymagań ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności dotyczące ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych; dopuszcza się wykorzystanie i przekształcenie elementów przyrodniczych wyłącznie w zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji, tj. w zakresie określonym w dokonanych uzgodnieniach i warunkach niniejszej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
 - e) roboty budowlane można rozpocząć jedynie na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej i można je wykonywać tylko na terenie objętym niniejszą decyzją.
2. Czas użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych: nie dotyczy, ponieważ w zakresie inwestycji nie przewiduje się tymczasowych obiektów budowlanych.
3. Terminy rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania tj.: 5 garaży tymczasowych, istniejącego przepustu P03, sieci gazowej średnioprężnej o średnicy 600 mm i długości 897.6 m – został określony przez inwestora do końca czerwca 2014 roku.
4. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie:
 - na podstawie art. 19 ust. 1 ustawy *Prawo budowlane* oraz § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. *w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji wymagane jest ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego* (Dz. U. Nr 138 poz. 1554) na inwestora nakłada się obowiązek ustanowienia inspektora nadzoru inwestorskiego w specjalności drogowej, mostowej oraz instalacyjno – inżynieryjnej w zakresie sieci uzbrojenia terenu będących przedmiotem tej decyzji,
 - kierownik budowy (robót) jest obowiązany prowadzić dziennik budowy i rozbiórki oraz umieścić na budowie ogłoszenie zawierające dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia oraz odpowiednio zabezpieczyć teren budowy.
5. Zgodnie z art. 32 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* w zakresie oddawania do użytkowania drogi stosuje się przepisy art. 54 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*. Inwestor jest zobowiązany uzyskać decyzję o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego.

IX. Ustalenie obowiązku dokonania przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu, zezwolenie na wykonanie ww. obowiązku oraz określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w związku z przebudową istniejących sieci.

Ustala się obowiązek dokonania przebudowy opisanych poniżej istniejących sieci uzbrojenia terenu, na obszarach obejmujących części niżej wymienionych działek, pokazanych na załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji:

Obszar nr 1: na części działki o numerze ewidencyjnym 72/65 (72/37) obręb Żurąda.

- Przebudowa sieci gazowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN100 i długości 2,3 m w km 0+015,08 i budowie nowej sieci o średnicy DN100 i długości 9,2 m na odcinku od km 0+014,33 do 0+021,26;

Obszar nr 2: na części działek o numerach ewidencyjnych 72/69 (72/35), 71/14, 71/8 obręb Żurąda.

- Przebudowa sieci kanalizacji deszczowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 300 i długości 14,8 m i budowie nowej sieci o średnicy DN300 i długości 26,6 m.
- Przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 300 i długości 9,9 m i budowie nowej sieci o średnicy DN300 i długości 25,7 m.

Obszar nr 3: na częściach działek o numerach ewidencyjnych 3787/4 (3787/2), 3786/2 oraz 4486/2 (4486) obręb Olkusz.

- Rozbiórka istniejącej sieci gazowej o średnicy DN 100 o długości 179,7 m.

Obszar nr 4: na części działek o numerach ewidencyjnych 3786/2, 4486/2 (4486), 5141/3 (5141) oraz 3721/38 (3721/26) obręb Olkusz.

- Przebudowa istniejącego słupa elektroenergetycznego polegająca na rozbiórce istniejącego słupa i budowie nowego słupa na działce 3786/2.
- Przebudowa istniejącej sieci elektroenergetycznej niskiego napięcia polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o długości 21,1 m i budowie nowej sieci o łącznej długości 41,9 m.
- Przebudowa istniejącej sieci wodociągowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN100 i długości 11,0 m i budowie nowej sieci o średnicy DN100 o długości 9,2 m;

Obszar nr 5: na części działki o numerze ewidencyjnym 5139/3 (5139) obręb Olkusz.

- Przebudowa istniejącej sieci teletechnicznej własności TP S.A. polegająca na rozbiórce istniejącej sieci w projektowanym pasie wschodniej obwodnicy Olkusza i budowie nowej sieci o długości 52,0 m.
- Przebudowa istniejącej sieci wodociągowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 250 w projektowanym pasie wschodniej obwodnicy Olkusza i budowie nowej sieci o średnicy DN 250 i długości 18,7 m.
- Przebudowa istniejącej sieci wodociągowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 150 w projektowanym pasie wschodniej obwodnicy Olkusza i budowie nowej sieci o średnicy DN 150 i długości 134,1 m.

Obszar nr 6: na części działki o numerze ewidencyjnym 5139/3 (5139) obręb Olkusz.

- Przebudowa istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 300 o długości 19,3 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 300 o długości 25,7 m.

Obszar nr 7: na częściach działek o numerach ewidencyjnych. 5139/3 (5139), 5135 oraz 5136/3 (5136) obręb Olkusz.

- Przebudowa sieci wysokiego napięcia 110 kV Linia Olkusz-Pakuska polegająca na zwiększeniu odległości pionowej od poziomu projektowanej wschodniej obwodnicy Olkusza.
- Przebudowa istniejącej sieci wodociągowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 200 i długości 18,9 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 200 i długości 14,7 m;

Obszar nr 8: na części działki o numerze ewidencyjnym 5132/4 (5132) obręb Olkusz.

- Przebudowa sieci wysokiego napięcia 110 kV Linia odczep do Pakuski polegająca na zwiększeniu odległości pionowej od poziomu projektowanej wschodniej obwodnicy Olkusza.

Obszar nr 9: na częściach działek o numerach ewidencyjnych 5132/1 (5132), 5134, 3617/18, 3617/22, 3617/21, 3617/43 oraz 3617/44 obręb Olkusz.

- Przebudowa sieci wysokiego napięcia 110 kV Linia odczep do Pakuski polegająca na zwiększeniu odległości pionowej od poziomu projektowanej wschodniej obwodnicy Olkusza.
- Przebudowa istniejącego słupa wysokiego napięcia 110 kV Linia odczep do Pakuski polegająca na rozbiórce istniejącego słupa i budowie nowego.

Obszar nr 10: na częściach działek o numerach ewidencyjnych 5132/1 (5132), 5136/1 (5136), 5134, 3617/18, 3617/22, 3617/21, 3617/43, 3619/8, 3618/1 (3618) oraz 3617/44 obręb Olkusz.

- Przebudowa sieci wysokiego napięcia 110 kV Linia Olkusz-Pakuska polegająca na zwiększeniu odległości pionowej od poziomu projektowanej wschodniej obwodnicy Olkusza.

- Przebudowa istniejącego oświetlenia polegająca na rozbiórce istniejącego oświetlenia o długości 27,3 m i budowie nowego o długości 46,6 m.
- Obszar nr 11:** na części działki o numerze ewidencyjnym 5139/1 (5139) obręb Olkusz.
- Przebudowa sieci wysokiego napięcia 110 kV Linia Olkusz-Pakuska polegająca na zwiększeniu odległości pionowej od poziomu projektowanej wschodniej obwodnicy Olkusza.
- Przebudowa istniejącego słupa wysokiego napięcia 110 kV Linia Olkusz-Pakuska polegająca na rozbiórce istniejącego słupa i budowie nowego.
- Obszar nr 12:** na części działki o numerze ewidencyjnym 5139/1 (5139) obręb Olkusz.
- Przebudowa istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 300 o długości 6,6 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 300 i o długości 11,93 m.
- Obszar nr 13:** na częściach działek o numerach ewidencyjnych 5139/1 (5139) oraz 3687/10 (3687/6) obręb Olkusz.
- Przebudowa istniejącej sieci gazowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 100 o długości 21,2 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 100 na odcinku o długości 22,2 m.
- Przebudowa istniejącego oświetlenia polegająca na rozbiórce istniejącego oświetlenia o długości 46,0 m i budowie nowego oświetlenia o długości 41,1 m.
- Przebudowa istniejącej sieci kanalizacji deszczowej polegająca na rozbiórce istniejących studni kanalizacyjnych o średnicy 1500 mm i budowie nowych studni o średnicy 1500 mm wraz z podłączeniem przykanalików na odcinku 33,0 m.
- Obszar nr 14:** na części działki o numerze ewidencyjnym 5142/2 (5142) obręb Olkusz.
- Przebudowa istniejącej sieci gazowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 100 o długości 4,2 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 100 o długości 15,0 m.
- Obszar nr 15:** na części działki o numerze ewidencyjnym 3721/35 (3721/25) obręb Olkusz.
- Rozbiórka istniejącej sieci gazowej średnioprężnej średnicy DN 250 o długości 49,4 m.
- Rozbiórka istniejącej sieci średniego napięcia o długości 44,6 m.
- Rozbiórka istniejącego oświetlenia o długości 40,6 m.
- Przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 300 w projektowanym pasie drogi wojewódzkiej (wschodniej obwodnicy Olkusza) i budowie nowej sieci o średnicy DN 300 i długości 37,6 m.
- Obszar nr 16:** na częściach działek o numerach ewidencyjnych 3783/2 oraz 3782/4 obręb Olkusz.
- Przebudowa sieci wodociągowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 100 o długości 1,6 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 100 o długości 1,6 m.
- Przebudowa istniejącej sieci gazowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 50 o długości 5,3 m i budowie nowej sieci o długości 5,3 m.
- Obszar nr 17:** na części działki o numerze ewidencyjnym 4489/2 (4489) obręb Olkusz.
- Przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 300 i długości 1,2 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 300 i długości 1,2 m.
- Obszar nr 18:** na części działki o numerze ewidencyjnym 5304/2 (5304) obręb Olkusz.
- Przebudowa istniejącej sieci średniego napięcia polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o długości 77,6 m i budowie nowej sieci o długości 77,7 m.
- Przebudowa istniejącej sieci niskiego napięcia polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o długości 38,8 m i budowie nowej sieci o długości 38,8 m.
- Obszar nr 19:** na części działki o numerze ewidencyjnym 5424/2 (5424) obręb Olkusz.
- Przebudowa istniejącej sieci gazowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 100 o długości 27,4 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 100 o długości 27,5 m.
- Przebudowa istniejącej sieci wodociągowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 150 o długości 7,9 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 150 o długości 8,0 m.
- Obszar nr 20:** na części działki o numerze ewidencyjnym 5405 obręb Olkusz.
- Przebudowa istniejącej sieci gazowej polegająca na rozbiórce istniejącej sieci o średnicy DN 50 o długości 6,4 m i budowie nowej sieci o średnicy DN 50 o długości 4,9 m.

Tereny objęte ww. obowiązkami zostały pokazane na załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji.

Zezwala się inwestorowi na wykonanie obowiązków dokonania przebudowy ww. sieci uzbrojenia terenu i jednocześnie określa się ograniczenia w korzystaniu z ww. nieruchomości:

- właściciele lub użytkownicy wieczystości nieruchomości są zobowiązani udostępnić nieruchomość w celu dokonania przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu, na czas prowadzonych robót budowlanych,
- obowiązek udostępnienia terenu podlega egzekucji administracyjnej,
- na Zarządzie Województwa Małopolskiego, jako inwestorze ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu ciągów, przewodów i urządzeń, związanych z przebudową sieci technicznego uzbrojenia terenu, jeżeli przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego jest niemożliwe, albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, stosuje się odpowiednio przepis art. 128 ust. 4 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami* (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r., Nr 102, poz. 651, ze zm.).

X. Ustalenie obowiązku dokonania przebudowy dróg innych kategorii, zezwolenie na wykonanie obowiązku oraz określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku.

Ustala się obowiązek dokonania przebudowy dróg innej kategorii na obszarach obejmujących części niżej wymienionych działek, pokazanych na załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji:

Obszar nr 21: na częściach działek o numerach ewidencyjnych 3619/8 oraz 3618/1 (3618) obręb Olkusz.

- Przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr DP1078K klasy Z (ul. Osieckiej) na odcinku o długości 84,3 m.
- Przebudowa istniejącej drogi gminnej nr K120171 klasy D (ul. Armii Krajowej) na odcinku o długości 51,7 m polegająca na zamknięciu wlotu ul. Armii Krajowej na drogę powiatową DP1078K (ul. Osieckiej) i budowie placu do zawracania na części działki 3619/8.

Zezwala się inwestorowi na wykonanie obowiązku dokonania przebudowy opisanych dróg i jednocześnie określa się ograniczenia w korzystaniu z ww. nieruchomości:

- właściciele lub użytkownicy wieczystości nieruchomości są zobowiązani udostępnić nieruchomość w celu dokonania przebudowy na czas prowadzonych robót budowlanych,
- obowiązek udostępniania nieruchomości podlega egzekucji administracyjnej.

Uzasadnienie

Pan Rafał Gendek, działający na podstawie upoważnienia nr ZDW/PW/2011/ 9358/DI-2/MO z 05 grudnia 2011 r. Pani Marty Maj, Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, reprezentującej Zarząd Województwa Małopolskiego na podstawie Uchwały Nr 1183/10 z dnia 12 października 2010 r. – wystąpił 30 grudnia 2011 r. do Wojewody Małopolskiego z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pn.: *Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza – Etap II, odcinek nr 1 od km 0+000,00 do km 2+788,00 w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 791 wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 791 od km 1+294,13 do km 1+436,98 odc. ref. nr 150.*

Pismem, znak: W1-IX.7820.1.63.2011 z 15 lutego 2012 r., na podstawie art. 64 § 2 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, wezwano Inwestora do usunięcia braków w ww. wniosku.

Odpowiadając na ww. wezwanie wnioskodawca w załączeniu do pisma, złożonego 06 marca 2012 r. w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie znak: 0186/0055/2012, przedłożył skorygowany wniosek o wydanie decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej wraz z załącznikami wymienionymi w ww. piśmie. Pismem znak: 0215/0055/2012, złożonym 19 marca 2012 r. w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie, pełnomocnik inwestora uzupełnił swoją odpowiedź na wezwanie i przedłożył nowy skorygowany wniosek z 19 marca 2012 r. o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz wyjaśnienia dotyczące rozbieżności pomiędzy mapami z projektami podziału nieruchomości a wypisami z rejestru gruntów.

Jednak dopiero po przedłożeniu 28 marca 2012 r., sporządzonych przez uprawnionego geodetę Pana Rafała Janusa aktualnych map z projektem podziału działki 5411/1 obręb Olkusz, w ocenie organu prowadzącego postępowanie, wniosek był kompletny, co umożliwiło wszczęcie postępowania w sprawie.

Wniosek inwestora zawiera wymagane przepisami art. 11d ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* dokumenty, tj.:

- opis i charakterystykę inwestycji (zawarte w treści wniosku),

- mapę przedstawiającą proponowany przebieg dróg w skali 1 : 500 (składającą się z 4 sekcji), przedłożoną w 4 egzemplarzach.
- 56 map jednostkowych w skali 1:1000 z projektami podziału nieruchomości wraz z tabelarycznym wykazem zmian gruntowych oraz 1 mapę w skali 1:1000 z 3 projektami podziału nieruchomości wraz z tabelarycznym wykazem zmian gruntowych (każda w czterech egzemplarzach). Załącznik zawiera łącznie 59 podziałów nieruchomości.
- projekt budowlany wraz z zaświadczeniami, o których mowa w art. 12 ust. 7 ustawy *Prawo budowlane*, aktualnymi na dzień opracowania projektu oraz jego uzupełnienia (cztery egzemplarze),
- wypisy z rejestru gruntów dla nieruchomości objętych inwestycją z 24 lutego 2012 r. oraz z 14, 15 i 26 marca 2012 r.

Do wniosku inwestor załączył, wymagane przepisami art. 11b. ust. 1 i art. 11d. ust. 1 pkt. 8 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, opinie i decyzje, tj.:

- postanowienie Zarządu Województwa Małopolskiego znak: PR.VIII.8012.102.2011.AS z 23 listopada 2011 r., pozytywnie opiniujące projektowaną inwestycję drogową,
- uchwałę Zarządu Powiatu Olkuskiego nr 548/55/IV/2011 z 20 listopada 2012 r. opiniującą pozytywnie projektowaną inwestycję,
- pismo Burmistrza Miasta i Gminy Olkusz, znak: KD7021.1.115.2011 z 21 listopada 2011 r. zawierające pozytywną opinię planowanej inwestycji – pod warunkiem doprojektowania oświetlenia drogi dojazdowej nr 1. Na stronie nr 52.11 w części opisowej projektu zagospodarowania terenu projektant wyjaśnił, iż odstąpiono od budowy oświetlenia na tej drodze, ponieważ oświetlenie drogi wykracza poza zakres zamówienia,
- pismo Dyrektora Departamentu Organizacji Ochrony Zdrowia w Ministerstwie Zdrowia, znak: MZ-OZU-523-26230/(1)/MO/11 z 19 października 2011 r. zawierające informację, że obszar na którym ma być realizowane planowane przedsięwzięcie nie posiada statusu uzdrowiska,
- postanowienie Zastępcy Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego w Krakowie z 21 października 2011 r. znak: KRA/5140/0168/11/ZK zawierające informację, że planowana inwestycja w części oznaczonej jako odcinek A (od km 0+0 do km ~2+2) położona jest w granicach terenu górniczego ZGH „Bolesław” w Bukownie, a w pozostałej części oznaczonej jako B (od km 2+2 do km 2+788) zlokalizowana jest poza granicami terenu górniczego. W postanowieniu zawarto też informację, iż w rejonie projektowanej obwodnicy nie prowadzono i nie przewiduje się prowadzenia eksploatacji górniczej rud cynku i ołowiu oraz, że możliwa jest odbudowa pierwotnych poziomów wodonośnych po planowanej likwidacji kopalń Zakładów Górniczo-Hutniczych „Bolesław”, po 2012 r.
- pismo Zastępcy Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach z 28 października 2011 r. znak: ZU-5190-Pb/40/3684/11- zawierające opinię dla planowanej inwestycji z warunkami, do których projektant odniósł się w opisie projektu zagospodarowania terenu,
- pismo Zastępcy Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach, znak: ZZ-2120/146/2011 z 07 listopada 2011 r., zawierające pozytywną opinię dla planowanej inwestycji pod warunkami, do których inwestor odniósł się w piśmie z 02 marca 2012 r. znak: ZDW/PW/2012/1571/783,791/D1-2/WS informując, że zgodnie z przepisem art. 13 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, dotychczasowy właściciel lub użytkownik wiczcysty nieruchomości po wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może złożyć wniosek o nabycie pozostałej części nieruchomości, która nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele,
- pismo Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie z 14 listopada 2011 r., znak: OZKr. 5183.536.2011.ED.DW, zawierające pozytywną opinię planowanej inwestycji pod warunkami, które zostały wyszczególnione w punkcie V niniejszej decyzji,
- oświadczenie projektanta Pana Andrzeja Gumaly z 06 marca 2012 r. informujące, że w rejonie planowanej inwestycji na odcinku nr 1, od km 0+000 do km 2+788, nie występują tereny kolejowe i nie ma konieczności uzyskania opinii właściwego miejscowo zarządcy infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 11d pkt 8 lit. g ww. ustawy,
- decyzję Starosty Olkuskiego, znak: WS.6341.36.2011 z 08 grudnia 2011 r. o udzieleniu pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych.

- decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.8.2011.AV z 05 września 2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wojewoda Małopolski, zgodnie z art. 11d. ust. 5 ustawy o *szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, o wszczęciu postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym i dokumentacją przedłożoną przez inwestora, zawiadomił pismem znak: W1-IX.7820.1.63.2011 z 05 kwietnia 2012 r. wnioskodawcę, właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie niniejszej decyzji, na adres wskazany w katastrze nieruchomości, a także pozostałe strony w drodze obwieszczenia umieszczonego na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta i Gminy Olkusz – w dniach od 10 kwietnia 2012 r. do 12 kwietnia 2012 r., w siedzibie Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie – w dniach od 10 kwietnia 2012 r. do 16 kwietnia 2012 r. oraz na stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy Olkusz – od 10 kwietnia 2012 r. do 12 kwietnia 2012 r. i w prasie lokalnej – „Gazecie Wyborczej” z 10 kwietnia 2012 r. (dowody w aktach sprawy).

Wojewoda Małopolski, postanowieniem z 03 kwietnia 2012 r., znak: W1-IX.7820.1.63.2011, wydanym na podstawie art. 35 ust. 3 ustawy *Pracno budowlane*, nałożył na inwestora obowiązek usunięcia wskazanych nieprawidłowości w projekcie budowlanym, w terminie do 31 maja 2012 r. O wydanym postanowieniu Wojewody Małopolskiego, dotyczącym nałożenia na inwestora obowiązku usunięcia wskazanych nieprawidłowości w projekcie budowlanym strony były poinformowane zgodnie z obowiązującymi przepisami (dowody w aktach sprawy).

Podczas prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stronom postępowania zapewniono możliwość zapoznania się z pełnym materiałem dowodowym i w tym przedmiocie wniesienia ewentualnych uwag i zastrzeżeń. W toku postępowania uwagi i zastrzeżenia do planowanej inwestycji wnieśli:

- 1) Pani Lidia Włuka i Pan Gabriel Włuka pismem z 26 kwietnia 2012 r.
- 2) Pani Irena Kowalczyk i Pan Julian Kowalczyk pismem z 28 kwietnia 2012 r.
- 3) Pan Julian Kowalczyk, Pani Irena Kowalczyk, Pan Mirosław Głowacki, Pan Stanisław Głowacki, Pan Janusz Głowacki, Pan Stanisław Czeladzki, Pani Małgorzata Kochanowska i Pan Zbigniew Koryczan pismem z 26 kwietnia 2012 r.
- 4) Pan Rafał Szczepara pismem z 13 czerwca 2012 r.
- 5) Pani Agata Sośnierz pismem z 18 czerwca 2012 r.

Ze względu na charakter wniesionych zastrzeżeń, dotyczących zajętości terenu pod inwestycję drogową i przyjętych rozwiązań projektowych organ prowadzący postępowanie pismami z 08 maja oraz 21 i 28 czerwca 2012 r. przekazał wniesione zastrzeżenia pełnomocnikowi inwestora z prośbą o odniesienie się do nich i przedstawienie swojego stanowiska w świetle obowiązujących przepisów prawa.

W swoich pismach strony postępowania wniosły uwagi i zastrzeżenia opisane poniżej:

1. Pani Lidia Włuka i Pan Gabriel Włuka będący współwłaścicielami działek o numerach ewidencyjnych 60/7 (60/4) i 61/7 (61/4) obręb Żurada i stronami postępowania w piśmie z 26 kwietnia 2012 r. (data wpływu do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 27 kwietnia 2012 r.) wnieśli sprzeciw dotyczący przyjętych rozwiązań projektowych w rejonie ww. działek. Strony wskazały, że zaprojektowany zjazd z drogi głównej na ww. działki oraz budowa drogi dojazdowej zgodnie z projektem ma mieć nawierzchnię nieutwardzoną żwirową w sytuacji, gdy na ww. działkach jest prowadzona działalność związana z transportem samochodowym. Nawierzchnia nieutwardzona spowoduje, że pojazdy wyjeżdżające z drogi dojazdowej na obwodnicę będą wywozić na swoich kołach fragmenty tej nawierzchni na drogę główną, co spowoduje niebezpieczeństwo dla pozostałych użytkowników drogi. Strony wniosły także o korektę projektu w zakresie zaplanowanej wysepki przy zjeździe z obwodnicy na ich działkę oraz ukształtowanie jezdni w taki sposób, który będzie umożliwiał pojazdom ciężarowym skręt w prawo z drogi głównej na drogę dojazdową, a także wyjazd w prawo na drogę główną. Zauważyli też, że zaprojektowana droga zbiorcza jest drogą o jednym pasie ruchu, a zapisy w miejscowym planie zagospodarowania terenu mówią, że zarówno drogi zbiorcze jak i drogi główne mają być drogami o dwóch pasach ruchu.

2. Pani Irena Kowalczyk i Pan Julian Kowalczyk, współwłaściciele działek o numerach ewidencyjnych 72/59, 72/37, 72/36, 72/34, 70/3, 70/6 obręb Żurada będący stronami postępowania, w piśmie z 28 kwietnia 2012 r. (data wpływu do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 30 kwietnia 2012 r.) wnieśli sprzeciw dotyczący likwidacji istniejącego zjazdu ze stacji paliw do DW 783 (ul.

Kochanowskiego) oraz przyjętych rozwiązań projektowych w rejonie ww. działek, które negatywnie wpłyną na funkcjonowanie stacji i myjni samochodowej. Podnoszą, że projektowana droga dojazdowa nr 2 klasy D, szerokości 3 m, o projektowanym wykończeniu nawierzchni szutrem oraz projektowany zjazd poprzez działki 72/25 i 61/6 obręb Żurada, są niewystarczającymi elementami dla zapewnienia sprawnej obsługi ruchu do stacji i myjni samochodowej oraz do planowanej w przyszłości budowanej myjni dla samochodów ciężarowych. Twierdzą też, że zaprojektowany zjazd z obwodnicy na drogę dojazdową nr 2 nie rozwiązuje problemu, ponieważ nie zapewni on zjazdu samochodów z DW 783 jadących od strony osiedla oraz wjazdu na obwodnicę, w kierunku ronda. Zjazd przez działki 72/25 i 61/6 obręb Żurada będzie tylko dojazdem służącym parkingowi znajdującemu się bezpośrednio za planowanym zjazdem, a właściciele garaży nie będą korzystali z niewygodnego i dalekiego zaprojektowanego połączenia, lecz będą przejeżdżać przez teren stacji paliw i ich prywatne działki, co będzie zakłócać pracę tej stacji. W związku z powyższym strony wnoszą o pozostawienie istniejącego zjazdu ze stacji i drogi dojazdowej nr 2 do ul. Kochanowskiego lub o zaprojektowanie zjazdu z drogi dojazdowej nr 2 do ul. Kochanowskiego po ich działce nr 72/33 obręb Żurada.

3. Pan Julian Kowalczyk, Pani Irena Kowalczyk, Pan Mirosław Głowacki, Pan Stanisław Głowacki, Pan Janusz Głowacki, Pan Stanisław Czeladzi, Pani Małgorzata Kochanowska i Pan Zbigniew Koryczan w piśmie z 26 kwietnia 2012 r., (data wpływu do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 30 kwietnia 2012 r.) wnieśli o budowę nowego włączenia z drogi dojazdowej nr 2 do ul. Kochanowskiego przez działki o numerze 72/30, 72/31 lub 72/32, 72/33 obręb Żurada, które umożliwiłyby wjazd na asfaltowy odcinek drogi dojazdowej nr 2 w miejscu dwukrotnie szerszym, w którym możliwe byłoby zaprojektowanie połączenia o odpowiedniej geometrii, lub o likwidację wysepki z zaprojektowanego połączenia na działkach o numerze 72/25 i 61/6 obręb Żurada w celu umożliwienia wjazdu na drogę dojazdową nr 2 z obu kierunków ruchu na drodze wojewódzkiej nr 783.

4. Pan Rafał Szczepara, mieszkaniec ul. Mikołaja Reja 5/1 na Osiedlu Młodych w Olkuszu, pismem z 13 czerwca 2012 r. (data wpływu do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 14 czerwca 2012 r.) złożył sprzeciw dotyczący budowy obwodnicy. Sprzeciw uzasadnił tym, iż w związku z budową obwodnicy wzmożony ruch kołowy na obwodnicy spowoduje, że ściany jego mieszkania nie wytrzymają drgań i zaczną pękać, a hałas nie pozwoli mu żyć, pomimo zastosowania ekranów akustycznych. Ponadto zastosowane ekrany spowodują odcięcie od światła dziennego i będzie zmuszony korzystać ze źródła sztucznego.

Pismem z 25 lipca 2012 r. (będącym odpowiedzią na pismo pełnomocnika inwestora) Pan Rafał Szczepara zażądał wglądu do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz do raportu, w którym zdaniem strony, zawarto informacje o skutkach jakie przyniesie budowa i eksploatacja drogi. Strona twierdzi też, że latem 2010 r., gdy mieszkańcy Osiedla Młodych z bloków położonych najbliżej drogi nr 791 relacji Trzebinia – Chrzanów, domagali się zminimalizowania hałasu i wybudowania ekranów akustycznych wzdłuż drogi wojewódzkiej, otrzymali od Zarządu Dróg Wojewódzkich informację, iż budowa obwodnicy Olkusza odciąży ruch ciężkich pojazdów z tej drogi i przenieść go na obwodnicę. Zarządca drogi stwierdził też, że podejmowanie decyzji o budowie ekranów akustycznych w rejonie drogi nr 791, przed wybudowaniem obwodnicy byłoby nieracjonalne. Strona podnosi, że w związku z budową obwodnicy Olkusza problem związany z natężeniem ruchu pojazdów nie został rozwiązany w żaden sposób, ponieważ ruch samochodów z drogi nr 791 relacji Trzebinia – Chrzanów zostanie częściowo przejęty przez budowaną obwodnicę i pogorszy warunki życia innych mieszkańców Osiedla Młodych, mieszkających bliżej projektowanej obwodnicy. Strona nie rozumie, dlaczego w projekcie budowlanym projektant nie zaprojektował budowy ekranów akustycznych. Informuje też, że wielokrotnie mieszkańcy osiedla Młodych i osiedla Pakuska (tj. podczas procedowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w 2007 r. oraz podczas wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) sprzeciwiali się budowie obwodnicy Olkusza po istniejącym śladzie ul. Kochanowskiego. Strona nie wyraża zgody na budowę obwodnicy w zaprojektowanej lokalizacji i żąda zaprojektowania jej jak najdalej od osiedla, na terenie, który stanowią nieużytki i ugory.

Pismem z 12 maja 2013 r. (będącym odpowiedzią na pismo pełnomocnika inwestora z 18 kwietnia 2013 r.) Pan Rafał Szczepara podtrzymał swój sprzeciw w sprawie budowy obwodnicy oraz poinformował organ, że w dniach 28 i 29 kwietnia 2011 r., kiedy były prowadzone czynności związane z wytyczeniem projektowanego pasa drogowego mieszkańcy osiedla wyrazili swoje niezadowolone z budowy obwodnicy, a 09 maja 2011 r. powołali Komitet Protestacyjny, który repre-

zentuje 500 protestujących mieszkańców. W swoim piśmie strona informuje, że w wyniku realizacji inwestycji znacznie spadnie wartość jej mieszkania oraz stwierdza, że analiza porealizacyjna jest absurdem i wypełnienie jej zaleceń może być niemożliwe, ponieważ rozwiązania projektowe nie przewidują rezerwy terenu pod ewentualną budowę ekranów akustycznych i lokalizację pasów zieleni.

5. Pani Agata Sośnierz w imieniu swoim oraz mieszkańców Osiedla Młodych w piśmie z 18 czerwca 2012 r., nie wyraziła zgody na budowę obwodnicy Olkusza w miejscu zaproponowanym przez zarządcę drogi (tj. w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy z blokami mieszkalnymi, z zespołem szkół i przedszkola), z uwagi na szereg uciążliwości związanych z budową obwodnicy, np.: zachwianie spokoju i stabilności życia mieszkańców, odcięcie od naturalnego środowiska oraz zagrożenie ekologiczne dla mieszkańców pobliskiego osiedla i zwierząt. Strona wnioskuje o przeprojektowanie obwodnicy i przesunięcie jej kilkaset metrów dalej na tereny stanowiące nieużytki rolne, tak aby zagrożenie ekologiczne było jak najmniejsze dla mieszkańców.

Pismem z 28 czerwca 2012 r. znak: WI-IX.7820.1.63.2011 tutejszy organ wezwał Panią Agatę Sośnierz, o dostarczenie do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego stosownego pełnomocnictwa spełniającego wymagania art. 32 i 33 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, do reprezentowania stron postępowania w ww. sprawie oraz o uiszczenie stosownej opłaty skarbowej od udzielonego pełnomocnictwa, zgodnie z przepisami ustawy z 16 listopada 2006 r. *o opłacie skarbowej* (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 225 poz. 1635 ze zm), w terminie 7 dni od dnia doręczenia niniejszego wezwania. Strona odebrała ww. wezwanie 02 lipca 2012 r. i nie odpowiedziała na wezwanie.

Ponownie, pismem z 25 lipca 2012 r. (będącym odpowiedzią na pismo pełnomocnika inwestora) Pani Agata Sośnierz w imieniu swoim oraz mieszkańców Osiedla Młodych (nie przedkładając pełnomocnictwa oraz opłaty skarbowej od udzielonego pełnomocnictwa) stwierdziła, iż kłamstwem jest, że w postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach został zapewniony udział społeczeństwa. Strona twierdzi też, że wielokrotnie mieszkańcy osiedla Młodych i osiedla Pakuska sprzeciwiali się budowie obwodnicy po istniejącym śladzie ul. Kochanowskiego, tj. podczas procedowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w 2007 r. oraz podczas wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skarżąca twierdzi, że nieprawdą jest jakoby kopalnia dołomitu w Niesułowicach nie przewidywała wznowienia eksploatacji (ponieważ istnieje bardzo duże zapotrzebowanie na kruszywo) i wtedy na ulicy Kochanowskiego nastąpi wzmógłony ruch pojazdów ciężarowych z kruszywem, system o dużej pojemności przewożących paliwo z Rafinerii Trzebinia, samochodów ze składem drewna oraz samochodów osobowych. Strona prosi, aby nie uszczęśliwiać ich na siłę i nie budować obwodnicy przechodzącej przez osiedle bloków mając w zapasie wielohektarowe tereny, które są nieużytkami i ugorami. Pozostałe zarzuty podnoszone przez Panią Agatę Sośnierz są identyczne jak zarzuty wniesione przez Pana Rafała Szczeparę i zostały opisane powyżej w punkcie 4 niniejszej decyzji.

W piśmie z 04 lipca 2012 r., znak: 0520/0055/2012 (data wpływu do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego: 10 lipca 2012 r.) pełnomocnik inwestora – Pan Lukasz Musioł odniósł się do złożonych przez Pana Rafała Szczeparę (pismem z 13 czerwca 2012 r.) i Panią Agatę Sośnierz (pismem z 18 czerwca 2012 r.) zarzutów zapewniając, iż projektowana obwodnica Olkusza została zaprojektowana z uwzględnieniem wymaganych przepisów prawa, uzgodnień i decyzji, w tym najważniejszej z punktu widzenia ochrony środowiska decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o środowiskowych uwarunkowaniach. Kopie tych pism ww. strony otrzymały do wiadomości.

Do pozostałych roszczeń i uwag stron postępowania pełnomocnik inwestora nie przedstawił swojego stanowiska, ponieważ wymagały one wnikliwej analizy oraz dodatkowych opinii instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu.

W związku z powyższym pełnomocnik inwestora 16 maja 2012 r. pismem znak: ZDW/PW/2012/3294/DI-2/TKK z 14 maja 2012 r., wniósł o zawieszenie przedmiotowego postępowania administracyjnego. W ww. piśmie pełnomocnik zamieścił informację, że zawieszenie postępowania ma na celu przeprowadzenie szczegółowej analizy wniesionych uwag i zastrzeżeń oraz ewentualną korektę przyjętych rozwiązań projektowych przy zachowaniu obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych oraz że zawieszenie postępowania nie zagraża interesowi społecznemu.

Wojewoda Małopolski, działając zgodnie z przepisem art. 98 § 1 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, w drodze obwieszczenia zamieszczonego w prasie lokalnej (14 czerwca 2012 r.),

wywieszonego na tablicy ogłoszeń Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie (w dniach od 13 czerwca do 18 czerwca 2012 r.) oraz wywieszonego na tablicy ogłoszeń i zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy w Olkuszu (w dniach od 29 maja do 01 czerwca 2012 r.), a także poprzez zawiadomienie, znak: WI-IX.7820.1.63.2011 z 24 maja 2012 r., skierowane do dotychczasowych właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości na adres wskazany w katastrze nieruchomości – zawiadomił strony o złożeniu przez inwestora wniosku o zawieszenie ww. postępowania administracyjnego, informując jednocześnie o możliwości złożenia sprzeciwu do tego wniosku w terminie 7 dni od dnia ukazania się ww. obwieszczenia.

Z uwagi na nieskuteczne dostarczenie ww. zawiadomienia do wszystkich stron postępowania, zawiadomienie z 24 maja 2012 r. wysłano ponownie do Pani Małgorzaty Baldy, Pana Mirosława Baldy, Pani Barbary Baldys i Pani Anny Bogacz. W aktach sprawy znajdują się zwrotne potwierdzenia odbioru informujące, że ww. strony postępowania administracyjnego odpowiednio 05, 05, 07 i 03 lipca 2012 r. odebrały ww. zawiadomienie wysłane 02 lipca 2012 r.

Ponadto, 02 lipca 2012 r. organ prowadzący postępowanie reklamował zwrotne potwierdzenie odbioru zawiadomienia znak: WI-IX.7820.1.63.2011 z 24 maja 2012 r., adresowane do Pana Stanisława Miądzele, Pana Arkadiusza Skórzewskiego i Powiatu Olkuskiego. Do tutejszego organu 09 lipca 2012 r. zwrócono list adresowany do Pana Stanisława Miądzele z adnotacją: zwrot nie podjęto w terminie (data stempla 31 czerwiec 2012 r.), a 12 lipca 2012 r. zwrócono zwrotne potwierdzenie odbioru informujące, iż Pan Arkadiusz Skórzewski odebrał ww. zawiadomienie 31 maja 2012 r. Ponadto 24 lipca 2012 r. Urząd Poczty Olkusz 1 poinformował, że Powiat Olkuski otrzymał ww. zawiadomienie 30 maja 2012 r.

Ponieważ żadna ze stron postępowania nie złożyła sprzeciwu do wniosku inwestora o zawieszenie postępowania w przedmiotowej sprawie, a inwestor poinformował, że zawieszenie postępowania nie zagraża interesowi społecznemu, Wojewoda Małopolski przychylił się do ww. wniosku i 24 lipca 2012 r. wydał postanowienie znak: WI-IX.7820.1.63.2011 o zawieszeniu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

O wydany ww. postanowieniu powiadomiono strony postępowania w drodze obwieszczenia zamieszczonego w prasie lokalnej (27 lipca 2012 r.), wywieszonego na tablicy ogłoszeń Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie (w dniach od 25 lipca do 28 lipca 2012 r.) oraz wywieszonego na tablicy ogłoszeń i zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy w Olkuszu (w dniach od 01 sierpnia 2012 r. do 03 sierpnia 2012 r.), a także poprzez zawiadomienie z 25 lipca 2012 r., znak: WI-IX.7820.1.63.2011 skierowane do dotychczasowych właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Pełnomocnik inwestora, pismem z 14 grudnia 2012 r. znak: 0874/0055/2012 (wysłany do wiadomości do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego 07 stycznia 2013 r.) adresowanym do Państwowego Gospodarstwa Leśnego, Lasy Państwowe Nadleśnictwo Olkusz, ul. Waleriana Łukasińskiego 1 w Olkuszu, przedstawił wyjaśnienia, że w skorygowanym wniosku nie wymieniono działki powstałej w wyniku podziału działki o numerze ewidencyjnym 5132/4 (5132) obręb Olkusz, przeznaczonej pod inwestycję. W skorygowanym wniosku złożonym do Wojewody Małopolskiego 19 marca 2012 r. pojawił się błąd pisarski, ponieważ pełnomocnik jako działkę inwestycyjną wskazał błędnie działkę o numerze 5132/3 (5132) obręb Olkusz. Błąd we wniosku spowodował, że w obwieszczeniach i zawiadomieniach Wojewody Małopolskiego została błędnie wymieniona działka o numerze ewidencyjnym 5132/3 (5132) obręb Olkusz, zamiast 5132/4 (5132) obręb Olkusz. Błąd ten wystąpił w związku z koniecznością dokonania zmiany projektu podziału działki pierwotnej o numerze 5132 obręb Olkusz, przyjętego do zasobu Państwowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Olkuszu 15 marca 2012 r. pod nr ewidencyjnym 1212-168/2012. Lasy Państwowe nie wniosły zastrzeżeń do ww. wyjaśnień.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie pismem znak: ZDW/PW/2013/4463/DI-2/TKK z 24 czerwca 2013 r., dostarczonym do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego 26 czerwca 2013 r., złożył wniosek o podjęcie zawieszono postępowania administracyjnego, ponieważ po uzyskaniu opinii organu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo ruchu drogowego tj. Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie oraz po przeprowadzonej analizie projektanta w sprawie zmiany rozwiązań projektowych. przekazanej do MUW pismem znak: 0067/0055/2013 z 18 kwietnia 2013 r., odpadła przesłanka do dalszego zawieszenia postępowania.

Pełnomocnik inwestora pismem z 24 czerwca 2013 r. znak: 0036/0055/2013 złożonym do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego z 26 czerwca 2013 r. odpowiedział na uwagi zawarte w postanowieniu Wojewody Małopolskiego znak: WI-IX.7820.1.63.2011 z 03 kwietnia 2012 r. wydanym na podstawie art. 35 ust. 3 ustawy *Prawo budowlane* oraz przedłożył 4 egzemplarze uzupełnionego projektu budowlanego.

Postanowieniem z 28 czerwca 2013 r. znak: WI-IX.7820.1.63.2011 Wojewoda Małopolski na żądanie strony podjął zawieszono postępowanie administracyjne, ponieważ ustąpiły przyczyny uzasadniające zawieszenie postępowania.

Wojewoda Małopolski uznał, że wskazane w postanowieniu z 03 kwietnia 2012 r. nieprawidłowości zostały usunięte w projekcie budowlanym, projektant odpowiedział na wnioski i zarzuty wniesione przez strony postępowania, ustąpiła więc przyczyna uzasadniająca zawieszenie postępowania.

Przedłożony i uzupełniony projekt budowlany zawiera następujące opinie, uzgodnienia, decyzje oraz warunki techniczne uzyskane na potrzeby realizacji przedmiotowej inwestycji:

- decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z 05 września 2011 r. znak: OO.4200.8.2011.AW o środowiskowych uwarunkowaniach,
- decyzję Starosty Olkuskiego z 08 grudnia 2011 r. znak: WS.6341.36.2011 o pozwoleniu wodnoprawnym,
- opinię Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej Nr 6630.457.2011 z 16 grudnia 2011 r., uzgadniającą usytuowanie sieci: kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, wodociągowej, gazowej średnioprężnej i niskoprężnej, teletechnicznej, elektroenergetycznej zlokalizowanych w Olkuszu dla projektowanej inwestycji,
- opinię Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej Nr 6630.6.2013 z 18 stycznia 2013 r., uzgadniającą zmianę do ZUDP z 16 grudnia 2011 r. w części zakresu sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanej na działkach 3687/6, 3721/26, 5139 w Olkuszu,
- pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, znak: ZDW/PW/2011/7879/783,791/DI-2/WS z 14 października 2011 r., w którym pozytywnie zaopiniowano projekt budowlany branży drogowej,
- pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, znak: ZDW/PW/2011/8199/DI-2/AS z 25 października 2011 r., w którym pozytywnie zaopiniowano projekt architektoniczno-budowlany branży mostowej,
- decyzja Zarządu Powiatu znak: ZD-2/661/Z/24/2011 z 28 lutego 2011 r. uzgadniającą włączenie dróg powiatowych do wschodniej obwodnicy Olkusza,
- pismo Burmistrza Miasta i Gminy Olkusz z 20 stycznia 2011 r. zawierające informację o braku uwag do dokumentacji technicznej dla projektowanej obwodnicy,
- pismo Związku Komunalnego Gmin – Komunikacja Międzygminna w Olkuszu, znak: L.dz. ZKG „KM”/11 z 02 marca 2011 r., zawierające informację o braku uwag do proponowanej lokalizacji zatok autobusowych wzdłuż projektowanej obwodnicy Olkusza,
- pismo Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie, znak: OZKr.ED.590-413-1/10 z 29 listopada 2010 r., zawierające informację o pozytywnym zaopiniowaniu przedłożonego uzupełnienia do raportu oddziaływania inwestycji na środowisko w zakresie archeologii dla projektowanego przedsięwzięcia oraz zawarte w tym raporcie wnioski konserwatorskie,
- pismo Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie, znak: OZKr.ED.AS.562-1446/10 z 09 lutego 2011 r., zawierające informację o pozytywnym zaopiniowaniu ww. inwestycji pod warunkiem zastosowania się do wniosków konserwatorskich zawartych w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko kulturowe (archeologia) oraz zapewnienia stałego nadzoru archeologicznego podczas prowadzenia prac ziemnych,
- postanowienie Dyrektora Okręgowego Urzędu Gómiczego w Krakowie z 21 października 2011 r., znak: KRA/5140/0168/11//ZK zawierające informację, że w rejonie projektowanej inwestycji nie prowadzono i nie przewiduje się prowadzenia eksploatacji gómiczej rud cynku i ołowiu,
- pismo Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych z 07 listopada 2011 r. znak: ZZ-2120/146/2011 opiniujące pozytywnie planowaną inwestycję,
- pismo Małopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Krakowie z 11 czerwca 2010 r., znak: DIK-OLK-U-43-8/10 zawierające warunki techniczne na zrzut wód opadowych z projektowanych rowów do potoku Witcradówka,

- pismo Małopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Krakowie z 02 listopada 2011 r., znak: DIK-OLK-U-43-8/10 uzgadniające wykonanie przepustu usytuowanego na rzece Witeradówka przy zachowaniu warunków wymienionych w piśmie,
- pismo Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji – Spółka z o. o, znak: TT/U/66-04/2011 z 10 października 2011 r. o uzgodnieniu dokumentacji planowanej inwestycji w zakresie projektowanych tras przebudowywanej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej z uwagą że projekt techniczny należy uzgodnić z Przedsiębiorstwem,
- pismo Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji – Spółka z o. o, znak: TT/U/66-11/2012 z 10 stycznia 2012 r. o uzgodnieniu dokumentacji planowanej inwestycji w zakresie projektowanych tras przebudowywanej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej z uwagami do uwzględnienia w projekcie budowlanym.
- pismo Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji – Spółka z o. o. znak: TT/U/66-82/2010 z 15 kwietnia 2010 r., o uzgodnieniu trasy przebudowy sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej,
- pismo Urzędu Miasta i Gminy w Olkuszu, znak: KD/7332/92/2010 z 15 kwietnia 2010 r. zawierające warunki techniczne przyłączenia do kanalizacji deszczowej,
- pismo Urzędu Miasta i Gminy w Olkuszu, znak: KD.7021./4.02.2012.ŻB z 04 stycznia 2012 r. opiniujące pozytywnie projekt wykonawczy kanalizacji deszczowej dla inwestycji,
- pismo Urzędu Miasta i Gminy w Olkuszu, znak: KD7021.1.77.2011 z 30 września 2011 r. zatwierdzające trasę przebudowywanej kanalizacji deszczowej,
- pismo Gómośląskiej Spółki Gazownictwa Rozdzielnia Gazu w Olkuszu z 04 października 2011 r., znak: K6-432-U-132/2011 dotyczące lokalizacji projektowanej wschodniej obwodnicy Olkusza - połączenie DW 791 z DW 783,
- pismo Gómośląskiej Spółki Gazownictwa Rozdzielnia Gazu w Olkuszu znak: PS-33-502/47/12 z 23 stycznia.2012 r. dotyczące uzgodnienia projektu wykonawczego,
- pismo Tauron Dystrybucja S.A znak: WR/608524/12 z 10 lipca 2012 r. dotyczące potwierdzenia złożenia wniosku o określenie warunków przyłączenia – miejsce przyłączenia złącze kablowe zasilane ze stacji transformatorowej ST-8,
- pismo Tauron Dystrybucja S.A znak: WR-2/608525/12 z 10 lipca 2012 r. dotyczące potwierdzenia złożenia wniosku o określenie warunków przyłączenia – miejsce przyłączenia złącze kablowe zasilane ze stacji transformatorowej Witeradów wodociągi,
- pismo Tauron Dystrybucja S.A znak: WR-2/608526/12 z 10 lipca 2012 r. dotyczące potwierdzenia złożenia wniosku o określenie warunków przyłączenia – miejsce przyłączenia złącze kablowe zasilane ze stacji transformatorowej T9,
- pismo Enion Grupa Tauron, znak: OBD/RD6/RZ/ZM/DK/4686/2011 z 08 kwietnia 2011 r. podtrzymujące wydane wcześniejsze warunki przyłączenia o numerach: WR/608524/11/1157, WR/608525/11/1155, WR/608526/11/1152/ WR/608529/11/1158, WR/608530/11/1156,
- pismo Urzędu Miasta i Gminy w Olkuszu, znak: KD 7021.1.115.2011 z 21 listopada.2011 r. opiniujące pozytywnie przedmiotowe zadanie pod warunkiem zaprojektowania oświetlenia drogi dojazdowej nr 1,
- pismo Enion Grupa Tauron, znak: OBD/RD6/ZS/PM/2084/2011 z 14 lutego 2011 r. zawierające wykaz kolizji z urządzeniami Enion,
- pismo Enion Grupa Tauron, znak OBD/RD6/ZS/PM/3226/2010 z 04 marca 2011 r. wnoszące uwagi do przedłożonej dokumentacji dla części 1 i 2,
- pismo Enion Grupa Tauron, znak: OBD/RD6/ZS/PM/4065/2010 z 28 marca.2011 r. wnoszące uwagi do przedłożonej dokumentacji dla części 1 i 2,
- pismo Enion Grupa Tauron, znak: OBD/RD6/ZS/PM/4066/2010 z 25 marca 2011 r. wnoszące uwagi do przedłożonej dokumentacji dla części 3, 4, 5 i 6,
- pismo Enion Grupa Tauron, znak: OBD/RD6/ZS/PM/4552/2010 z 04 kwietnia.2011 r. dotyczące informacji o linii napowietrznej,
- pismo Tauron Dystrybucja S.A., znak: OBD/RD/6/ZS/TJ/.../2011 z 04 stycznia 2012 r. dotyczące uzgodnienia projektu,
- pismo Enion Grupa Tauron, znak: BZE/RW/ZS/RJ/1053/2009 z 21 kwietnia 2009 r. dotyczące prac w rejonie napowietrznych linii wysokiego napięcia,

- pismo Enion Grupa Tauron, znak: OBD/RW/ZS/RJ/536/2010 z 23 lutego.2010 r. dotyczące przebudowy linii 110 kV,
- protokół ze spotkania rady technicznej z Tauron Dystrybucja S.A. nr 02/RTVSN/05/2012 z 17 maja 2012 r. dotyczący uzgodnienia dokumentacji projektowej,
- pismo Telekomunikacji Polskiej, znak: TOTTESAU/178/11/AG z 01 marca 2011 r. zawierające warunki techniczne na przebudowę i zabezpieczenie sieci teletechnicznej,
- pismo Telekomunikacji Polskiej, znak: TOTTESAU-4578/5238/11/AG z 28 listopada 2011 r. uzgadniające trasę przebudowy sieci teletechnicznej,
- pismo Nadleśnictwa Olkusz, znak: ZG2-0743-2/11 z 08 listopada 2011 r. uzgadniające projektowane zjazdy na drogi leśne,
- decyzja Zarządu Drogowego w Olkuszu, znak ZD-2/661/IT/30/2011 z 03 marca 2011 r. uzgadniająca przebieg sieci w pasach drogowych dróg powiatowych
- pismo Urzędu Miasta i Gminy w Olkuszu, znak: KD 7021.1.76.2011 z 30 września 2011 r. uzgadniające trasy projektowanych sieci uzbrojenia terenu,
- decyzja Zarządu Drogowego w Olkuszu, znak: ZD-2/661/IT/30/2011/6/2013 z 16 stycznia 2013 r. zmieniająca decyzję z 03 marca 2011 r. w części dotyczącej przebiegu kanalizacji deszczowej,
- pismo Telekomunikacji Polskiej, znak: TOTTESAU-16262/13/AG/MK z 05 marca 2013 r. informujące, że inwestycja koliduje z istniejącymi urządzeniami telekomunikacyjnymi,
- pismo Starostwa Powiatowego w Olkuszu, znak: WS.6341.36.2011 z 22 marca 2012 r. informujące, że obiekty znajdujące się w kilometrażu 1+255 oraz w km 1+313 stanowią uszczelnioną część rowów drogowych,
- pismo Starostwa Powiatowego w Olkuszu, znak: WS.6341.36.2011 z 27 lutego 2013 r. informujące, że decyzja o pozwoleniu wodnoprawnym nie obejmowała obiektów P08, P09, P10,
- pisma Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji sp. z o. o. znak: TT/U/66-94/2013 z 26 marca 2013 r. w sprawie uzgodnienia projektu sieci wodociągowej i kanalizacyjnej,
- pismo Starostwa Powiatowego w Olkuszu znak: WS.6341.36.2011 z dnia 26 marca.2013 r. informujące, że obiekty P08, P09, P10 nie są przepustami w rozumieniu ustawy *Pravo wodne*,
- pismo Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o. o. znak: TT/U/66-82/2010 z 15 kwietnia 2010 r. uzgadniające trasę sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej.

Przedłożony projekt budowlany posiada wymagane opinie, uzgodnienia i pozwolenia oraz informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ze względu na specyfikę projektowanego obiektu budowlanego. Projekt zagospodarowania terenu jest zgodny z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi. Projekt budowlany, wykonany w listopadzie 2011 r. (zmieniony i uzupełniony 23 kwietnia 2013 r.), został sporządzony i sprawdzony przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane, legitymujące się aktualnymi na dzień opracowania oraz uzupełnienia projektu zaświadczeniami o przynależności do właściwej izby samorządu zawodowego.

Zgodnie z przepisami art. 93 ust. 1 i art. 95 o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Wojewoda Małopolski wydaje decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, uwzględniając warunki realizacji przedsięwzięcia, określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz podając w uzasadnieniu niniejszej decyzji informację o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i uwzględnione warunki realizacji przedsięwzięcia, określone w ww. decyzji.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia została wydana decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, znak: OO.4200.8.2011.AW z 05 września 2011 r., o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, pn.: Budowa wschodniej obwodnicy Olkusza – połączenie DW nr 783 z DW nr 791. W opisie projektu zagospodarowania terenu na stronach 37 – 43 oraz we wniosku, wnioskodawca przedstawił sposób uwzględnienia warunków, określonych w ww. decyzji, zawurtych w punkcie 1.3 niniejszej decyzji, w sposób opisany poniżej:

- a) Odbiornikami ścieków opadowych i roztopowych z pasa drogowego odcinka projektowanej obwodnicy są: kanalizacja deszczowa, zbiornik retencyjno-infiltracyjny nr 1 oraz ciek powierzchniowy potok Witeradówka.

Projektowana kanalizacja deszczowa spełnia wszystkie wymagania w zakresie użytkowym, a więc w zakresie ilości odprowadzanych ścieków oraz wymaganej jakości. W ramach niniejszej inwestycji zaprojektowano 3 odcinki kanalizacji deszczowej:

- kanał deszczowy odcinek D1 - D48 służy do odprowadzania wód deszczowych i opadowych z projektowanego odcinka obwodnicy od km 0+007,14 do km 0+123,28. Odbiornikiem wód deszczowych i roztopowych jest istniejąca kanalizacja deszczowa w ul. Biema,
- kanał deszczowy prowadzony prostopadłe do osi projektowanej obwodnicy w km 1+265,24 po jej lewej stronie i posiadający wlot „Wyl 1” do potoku Witeradówka zlokalizowany na jej lewym brzegu w km 1+254 biegu cieku,
- kanał deszczowy prowadzony prostopadłe do osi projektowanej obwodnicy w km 1+278,34 po jej lewej stronie. Projektowany kanał prowadzony jest poza jezdnię obwodnicy w terenie stanowiącym nieużytki po prawej stronie potoku Witeradówka i posiada wlot „Wyl 2” do potoku Witeradówka zlokalizowany na jej prawym brzegu w km 1+253 biegu cieku.

Na odcinku od km 0+668,20 do km 2+788 po stronie prawej oraz od km 1+134,67 do km 2+788 po stronie lewej zaprojektowano rowy drogowe przepływowe z odprowadzeniem wody do odcinka kanalizacji deszczowej. Kształt rowów przyjęto jako trapezowy o szerokości dna 0,5 m i o nachyleniu skarp 1:1,5.

Po stronie lewej projektowanego fragmentu wschodniej obwodnicy Ołkusza od km 2+042 do km 2+192 przewidziano budowę zbiornika retencyjno-infiltracyjnego nr 1 w formie rowu o szerokości dna 1,50 m i minimalnej głębokości 1,0 m.

Przed wprowadzeniem wód deszczowych i roztopowych do odbiornika powierzchniowego, jakim jest potok Witeradówka, zastosowano urządzenia podczyszczające, tj. osadnik zawiesziny ogólnej oraz separator substancji ropopochodnych.

- b) Na działce oznaczonej nr 5139 obręb Ołkusz przed wyprowadzeniem ścieków opadowych i roztopowych do potoku Witeradówka zaprojektowano budowę osadnika zawiesziny ogólnej i separatorów o parametrach zgodnych z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137 poz. 984) w zakresie stężenia zawiesziny ogólnej i substancji ropopochodnych. W projekcie budowlanym zastosowano dwa osadniki zawiesziny ogólnej, przewidziane na dopływ całej ilości wód deszczowych i roztopowych z odwadnianej drogi oraz separator substancji ropopochodnych. W celu rozdziału wód zaprojektowano by-pass zewnętrzny poprzez zabudowę za osadnikiem studni rozdzielającej. Osadniki zawiesziny ogólnej zaprojektowano jako zbiorniki z tworzywa sztucznego wzmocnianego włóknem szklanym. Za osadnikami znajdują się studzienki rozdziału (przelewowe z regulatorem przepływu).
- c) W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem w wyniku awarii, zaprojektowano nawierzchnię szczelną z warstwy ścieralnej oraz rowy przydrożne, a na odcinku z krawężnikiem – kanalizację deszczową z wpustami z osadnikami oraz urządzeniami podczyszczającymi (separator substancji ropopochodnych) na wylocie kanalizacji, które pozwolą zatrzymać potencjalny wyciek szkodliwych substancji do podłoża. Zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach oraz rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 31 stycznia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku, albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2006 r. Nr na 30, poz. 208), przedmiotowa inwestycja nie kwalifikuje się do zakładu o zwiększonym ryzyku oraz do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Zanieczyszczenia awaryjne mogą mieć jednak miejsce w przypadku wypadków i katastrof drogowych, w trakcie których może dojść do uszkodzenia zbiorników paliw własnego pojazdu, uszkodzenia cystern do przewozu paliw bądź produktów ropopochodnych lub też uszkodzenia cystern lub pojazdów przewożących substancje toksyczne lub niebezpieczne dla zdrowia. W czasie takich zdarzeń należy postępować zgodnie z instrukcjami doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, które zdefiniowano w ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych z dnia 28 października 2002 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 199, poz. 1671).
- d) Na podstawie przeprowadzonych badań geotechnicznych, określających przydatność istniejącego podłoża oraz uwzględniając najnowsze wymagania stawiane dla materiałów wbudowywanych w konstrukcję dróg, przyjęto, że całość gruntu pozyskanego z wykopu nie będzie wykorzystywana bezpośrednio do konstrukcji dróg. W dokumentacji projektowej założono, że mate-

riał nieprzydatny będzie przetransportowany przez wykonawcę na składowisko wraz z utylizacją. Dopuszcza się do wykorzystywania grunty pozyskane z wykopów do wbudowania w nasyp drogowy pod warunkiem spełnienia wymagań polskiej normy PN-S-02205. Materiały przeznaczone do przewiezienia na odkład mogą być w razie możliwości wykorzystane do wyrównania terenu, zasypania dołów, sztucznych wyrobisk, jeżeli pozwolą na to właściwości tych materiałów. Roboty te powinny być wykonane zgodnie z odpowiednimi zasadami, dotyczącymi wbudowania i zagęszczania gruntów oraz wskazówkami inspektora nadzoru inwestorskiego. Pozostały materiał powinien być przewieziony na odkład. Lokalizacja odkładu powinna być zaakceptowana przez inspektora, a wykonawca musi uzyskać zgodę właściciela terenu oraz odpowiednich organów w zakresie ochrony środowiska.

- e) Na odcinku od km 0+000 do km 1+100 oraz od km 1+350 do km 1+850 zaprojektowano nawierzchnię drogi w formie „cichego asfaltu” z warstwy ścieralnej. Zminimalizowanie oddziaływania akustycznego (hałasu) spowodowanego toczeniem się kół po nawierzchni drogi uzyska się poprzez zastosowanie mieszanki mineralno-asfaltowej o drobnym uziarnieniu oraz dodatkowo poprzez wprowadzenie do mieszanki granulatu gumowego, który poprzez swoje właściwości pozwoli jeszcze bardziej zminimalizować hałas z drogi.
- f) Zielen izolacyjną zaprojektowano w dwóch rzędach lub w jednym rzędzie, jeżeli występują ograniczenia terenowe lub potrzeba zapewnienia wymagań widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach. Ograniczeniem w nasadzeniach są również projektowane i istniejące sieci uzbrojenia terenu, zwłaszcza podziemne – gazociąg, wodociąg, kanalizacja i projektowane oświetlenie uliczne. W związku z występującymi ww. ograniczeniami dokonano w projekcie budowlanym dopuszczalnej korekty zakresu nasadzeń w stosunku do zakresu wymienionego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do nasadzeń przewiduje się zastosowanie roślin zimozielonych, tj.: żywotnika zachodniego odmiany „Brabant” i świerka serbskiego. Szczegółową lokalizację nasadzeń projektant umieścił w opisie projektu zagospodarowania terenu na stronie 41 i 42 oraz w projekcie architektoniczno-budowlanym, branża: dendrologiczna, zielen izolacyjna (Tom 13).
- g) W rozwiązaniach projektowych, dotyczących odwodnienia projektowanej drogi, zastosowano wyłącznie rowy trapezowe o nachyleniu skarp 1:1,5, szerokości dna 0,50 m i wysokości minimum 0,50 m. Wszystkie urządzenia służące odwodnieniu drogi, jak np. studnie kanalizacji deszczowej oraz wpusty uliczne zostały zaprojektowane z włazami, co zabezpiecza przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów.
- h) W związku z możliwym odkryciem historycznych pozostałości pól bitewnych nad całością prac ziemnych w ramach budowy zostanie zapewniony nadzór archeologiczny umożliwiający prawidłową weryfikację i dokumentację prowadzonych prac ziemnych pod względem archeologicznym. Przed rozpoczęciem inwestycji wykonawca zobowiązany jest wykonać dodatkowo badania sondażowe nieinwazyjne (geofizyczne) w celu zlokalizowania, określenia ewentualnej struktury i charakteru domniemanych pozostałości po średniowiecznym i nowożytnym górnictwie. Badania geofizyczne należy wykonać po uprzednim przygotowaniu terenu inwestycji. Jeżeli w badanym podłożu zostaną wykryte pozostałości po średniowiecznym i nowożytnym górnictwie wykonawca robót zobowiązany jest do wstrzymania robót i powiadomienia o tym fakcie właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Biorąc powyższe pod uwagę, rozwiązania chroniące środowisko zostały uwzględnione w projekcie budowlanym.

Odnosząc się do uwag i zastrzeżeń wniesionych przez strony postępowania pełnomocnik inwestora wyjaśnił co następuje.

Odpowiadając na zarzuty wniesione przez Panią Agatę Sośnierz i Pana Rafała Szczeparę, iż planowana obwodnica spowoduje zachwianie spokoju i stabilności życia mieszkańców oraz to, że spowoduje odcięcie mieszkańców od naturalnego środowiska i stworzy zagrożenie ekologiczne, pełnomocnik inwestora stwierdził, iż strony nie mają podstaw do stawiania ww. hipotez, gdyż każdą inwestycję należy rozważać indywidualnie uwzględniając wszystkie uwarunkowania. Z uwagi na prognozowane natężenie ruchu do 2020 r., zarządca drogi wojewódzkiej wspólnie z władzami samorządowymi w 2007 r. na etapie opracowania „wstępnego studium wykonalności” przy udziale

przedstawiciele osiedla Młodych podjął decyzję o przebiegu projektowanej obwodnicy z wykorzystaniem ulicy Kochanowskiego. Na spotkaniu 20 grudnia 2007 r., które odbyło się w siedzibie Urzędu Miasta i Gminy Olkusa przedstawiciele południowych osiedli Olkusa, zgodzili się na przebieg projektowanej drogi po istniejącym śladzie i dlatego zaprojektowano wykonanie kompleksowej przebudowy istniejącej ulicy Kochanowskiego, polegającej na wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni jezdni, kompleksowego odwodnienia, oświetlenia wraz z budową chodników. Zaprojektowane drogi dojazdowe wzdłuż ul. Kochanowskiego będą służyć mieszkańcom jako dojazd do parkingów położonych przy ich blokach, ponieważ zachowanie istniejących zjazdów na ulicę Kochanowskiego oraz skrzyżowań, za wyjątkiem skrzyżowania z ul. M. Konopnickiej, jest niemożliwe, ponieważ będą niezgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie. Pełnomocnik wyjaśnił też, iż zaprojektowane rozwiązania poprawią stan bezpieczeństwa pieszych, ponieważ w pasie zieleni oddzielającym jezdnię od chodnika zaprojektowano bariery wygradzające ruch pieszych od jezdni. Dlatego argumenty stron mówiące o zwiększonym zagrożeniu życia dzieci uczęszczających do szkoły nie są prawdziwe. Do poprawy bezpieczeństwa ruchu przyczyni się też zaprojektowanie oświetlenia drogowego oraz zaprojektowanie przejść dla pieszych wyposażonych w azyle bezpieczeństwa, a wymiana starej nawierzchni i zastosowanie tzw. „cichego asfaltu”, przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego. Pełnomocnik wyjaśnił, iż zgodnie z informacjami uzyskanymi z Urzędu Miasta i Gminy w Olkusu oraz zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, kopalnia dolomitu w Niesulowicach nie przewiduje eksploatacji i dlatego na projektowanej obwodnicy nie będzie wygenerowany dodatkowy ruch pojazdów ciężkich związanych z obsługą kopalni. Zdaniem pełnomocnika nieuzasadnione jest też stwierdzenie stron oraz nie jest ono poparte żadnymi dowodami, że planowana inwestycja stanowi zagrożenie ekologiczne dla mieszkańców i zwierząt. W swoim piśmie pełnomocnik odniósł się też do kwestii ochrony jeża europejskiego, który występuje na terenie osiedla i który objęty jest ochroną gatunkową na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. z 2004 r. Nr 220, poz. 2237).

Pełnomocnik poinformował też, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożył na inwestora obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania inwestycji na środowisko, w celu określenia wszystkich zagrożeń wynikających z budowy, a potem z eksploatacji drogi. W treści raportu zamieszczono informacje, że lokalizacja obwodnicy w proponowanym wariantcie nie będzie miała negatywnego wpływu na stan środowiska jako całości, jak również na poszczególne jego komponenty.

W piśmie z 18 kwietnia 2013 r. znak: 0123/0055/2013, dostarczonym do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 26 kwietnia 2013 r. pełnomocnik inwestora odpowiadając na zarzuty Pani Agaty Sośnierz (złożone w piśmie z 25 lipca 2012 r.) oraz Pana Rafała Szczepary (złożone w piśmie z 25 lipca 2012 r.) podtrzymał swoje wcześniejsze wyjaśnienia oraz poinformował, iż zgodnie z warunkami zawartymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach projektant zobligowany jest do zachowania odpowiedniego klimatu akustycznego na etapie realizacji inwestycji i podczas użytkowania drogi. Dlatego projektując drogę, w miejscach chronionych akustycznie, zastosowano tzw. cichą nawierzchnię i nasadzenia zieleni izolacyjnej oraz wymianę konstrukcji nawierzchni, co przyczyni się do zmniejszenia poziomu hałasu oraz zmniejszenia oddziaływania drgań na zabudowę sąsiednią. Inwestor, zapisem zawartym w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zobowiązany jest do wykonania analizy porównawczej w terminie 18 miesięcy od oddania inwestycji do eksploatacji, która sprawdzi skuteczność zastosowanych rozwiązań projektowych oraz zweryfikuje potrzebę zainstalowania ewentualnych innych zabezpieczeń. Pełnomocnik wyjaśnił też, że rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, zostały zmienione dopuszczalne poziomy emisji hałasu co pokazuje, że dotychczas obowiązujące normy były zbyt restrykcyjne.

Pełnomocnik poinformował, że na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach strony brały czynny udział w postępowaniu i mogły zapoznać się z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Dokumentacja ta dostępna jest obecnie do

wglądu w siedzibie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W swoim piśmie pełnomocnik inwestora doprecyzował też wcześniejsze wyjaśnienia dotyczące spotkania, które odbyło się w 20 grudnia 2007 r. w siedzibie Urzędu Miasta i Gminy Olkusz. Na tym spotkaniu, które odbyło się z udziałem między innymi z-cy Burmistrza Miasta i Gminy Olkusz, radnych z okręgu wyborczego nr 2 (rejon os. Młodych i Czarnej Góry) oraz przewodniczących Zarządu Osiedla Młodych i Osiedla Pakuska przedstawiono cztery warianty przebiegu południowo-wschodniego obejścia Olkusza i zaproszeni przedstawiciele osiedli południowych zgodzili się, że optymalnym wariantem projektowanej drogi jest wariant, który zakłada przebieg obwodnicy po śladzie ulicy Kochanowskiego. Natomiast protokół ze spotkania zdaniem pełnomocnika inwestora powinien być dostępny w siedzibie Urzędu Miasta i Gminy Olkusz.

Od 28 do 29 kwietnia 2011 r. w terenie prowadzone były czynności związane z wytyczeniem projektowanego pasa drogowego obwodnicy Olkusza i mieszkańcy pobliskich osiedli mając możliwość wpisania w protokołach granicznych uwag, wnieśli sprzeciwy dotyczące podziału ich działek i przejęciu pod pas drogowy projektowanej obwodnicy części działek.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego wydobycia dolomitów, pełnomocnik inwestora ponownie wyjaśnił, że w § 25 ust. 3 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wieradów-Niesułowice, uchwalonego uchwałą nr XI/134/2011 Rady Miejskiej w Olkuszu z dnia 25 października 2011 r. jest zapis mówiący o tym, że: *w południowo – wschodniej części sołectwa Niesułowice zalega złoża surowców skalnych dolomitu diploporowego, na którym w obecnych uwarunkowaniach przyrodniczych i krajobrazowych, przy stanie istniejącej infrastruktury technicznej nie przewiduje się eksploatacji złoże Niesułowice Lgota.*

Ponadto w piśmie z 07 maja 2013 r. znak: 0176/0055/2013, dostarczonym do Malopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 13 maja 2013 r. oraz w piśmie z 10 czerwca 2013 r. znak: 0218/0055/2013, dostarczonym do Malopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 24 czerwca 2013 r. pełnomocnik inwestora odpowiadając na zarzuty Pani Agaty Sośnierz (złożone w piśmie z 25 lipca 2012 r.) oraz Pana Rafała Szczepary (złożone w piśmie z 25 lipca 2012 r.) podtrzymał swoje wcześniejsze wyjaśnienia oraz poinformował, że przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na populację jeża w rejonie Olkusza oraz że na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko dla inwestycji wykonano obliczenia poziomu hałasu, gdzie zanotowano nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu. Z tego względu zdecydowano o zastosowaniu tzw. cichej nawierzchni, która jak podają autorzy raportu gwarantuje skuteczność tłumienia akustycznego na poziomie od 3 do 7 dB oraz nasadzenie zieleni izolacyjnej, która zgodnie z zapisami raportu winna zmniejszyć poziom dźwięku od 0.5 do 1.5 dB. W dokumentacji projektowej zarezerwowano też pas terenu pod ewentualne ekrany akustyczne, których konieczność budowy może wykazać analiza porealizacyjna. Pełnomocnik wyjaśnił też, że realizacja inwestycji nie ingeruje w istniejący budynek mieszkalny i inwestor nie ma obowiązku zapewnienia stronie lokalu zamiennego.

Na pozostałe uwagi stron postępowania pełnomocnik inwestora odpowiedział pismem z 18 kwietnia 2013 r. znak: 0067/0055/2013 (dostarczonym do Malopolskiego Urzędu Wojewódzkiego 23 kwietnia 2013 r.), które zostały opisane poniżej.

Odpowiadając na pismo Państwa Gabriela i Lidii Wluków, dotyczące zjazdu w km 0+195,48 na działki o numerze 60/7 (60/4) oraz 61/7 (61/4), pełnomocnik wyjaśnił, że przedmiotowy zjazd zgodnie z zapisem § 78 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie*, został zaprojektowany jako zjazd publiczny, który umożliwi bezpośredni zjazd i wyjazd na projektowaną obwodnicę ciągników siodłowych, stanowiących nieodzowny element działalności gospodarczej Państwa Wluków. Przedmiotowy zjazd spełnia też wymogi zapisu § 113 ust. 7 ww. rozporządzenia, ponieważ został zaprojektowany w miejscu, gdzie nie oddziałuje na niego skrzyżowanie drogi wojewódzkiej i w miejscu gdzie zapewniona jest odpowiednia widoczność. W miejscu zaprojektowanego zjazdu pochylenie na odcinku drogi wojewódzkiej jest mniejsze niż 4% oraz na tym odcinku nie występuje dodatkowy pas ruchu. Nawierzchnie projektowanego zjazdu zaprojektowano z kostki betonowej, która zapewni odpowiednią nośność tego zjazdu jak również przyczepność kół pojazdów wyjeżdżających z posesji strony. Zjazd ten, zgodnie z ustaleniami z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie, jak również z zarządzającym ruchem na projektowa-

nej obwodnicy, został zaprojektowany na prawoskręty (ruch pojazdów tylko i wyłącznie skręcających w prawo). Ponadto na etapie projektowania, projektant dokonał inwentaryzacji istniejących zjazdów wraz z rodzajem ich nawierzchni i stwierdził, że nawierzchnia istniejącego zjazdu na działki ww. stron postępowania wykonana jest z nawierzchni niezwiązanej i dlatego projektant zastosował podobną nawierzchnię drogi serwisowej nr 2 w rejonie przedmiotowych posesji.

Odpowiadając na wniosek, dotyczący korekty projektowanej wysepki trójkątnej na zjeździe w km 0+195,48 pełnomocnik wyjaśnił, iż nawierzchnia wysepki została zaprojektowana z kostki kamiennej wyniesionej 4 cm ponad poziom nawierzchni projektowanego zjazdu. Przyjęte rozwiązanie projektowe umożliwią całkowitą przejezdność przez wysepkę pojazdami ciężarowymi, a równocześnie w sposób wizualny będą segregować potoki ruchu, czytelnie wyznaczając tor jazdy dla pojazdów zjeżdżających oraz wyjeżdżających na projektowaną obwodnicę.

Projektowany zjazd ma na celu obsługę komunikacyjną działek o numeracji 60/7 i 61/7, a dojazd do terenów przyległych do projektowanej obwodnicy po stronie południowej zostanie zapewniony przez projektowaną drogę serwisową nr 2, która posiada połączenie z projektowaną obwodnicą poprzez skrzyżowanie zwykle w km 0+567,76. Projektowana droga serwisowa nr 2 nawierzchnia i jej szerokość są zgodne z funkcją, jaką ma pełnić oraz dostosowana jest do prognozowanego ruchu.

Odpowiadając na pismo Państwa Kowalczyków, Pana Mirosława Głowackiego, Pana Stanisława Głowackiego, Pana Janusza Głowackiego, Pana Stanisława Czeladzkiego, Pani Małgorzaty Kochanowskiej oraz Pana Zbigniewa Koryczana pełnomocnik wyjaśnił, że dojazd do terenów przyległych do projektowanej obwodnicy po stronie południowej realizowany będzie poprzez drogę serwisową nr 2, która połączona jest z obwodnicą poprzez skrzyżowanie w km 0+567,76, na którym to skrzyżowaniu dozwolone są relacje prawo i lewoskrętne, a zjazd publiczny w km 0+195,49 (przez działki 72/24 i 61/3) został zaprojektowany wyłącznie dla relacji prawoskrętnych. Wyjaśnił, że zgodnie z zapisem § 9.1 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430), na drodze klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg, niższych klas. Pełnomocnik wyjaśnił też, że zgodnie § 113 ust. 7 pkt. 1 ww. rozporządzenia, zjazd nie może być usytuowany w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Na podobnym stanowisku stoi Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie, która w swojej opinii (pismo znak:AR-5321-1-215/12/WM z 01 czerwca 2012 r.) uznała, że stacja paliw w stanie istniejącym obsługiwana jest bezpośrednio przez drogę wojewódzką nr 791 (wyjazd ze stacji ok. 110 m od projektowanego ronda a wjazd ok. 170 m) i dodatkowa dostępność stacji planowana jest również przez projektowaną drogę dojazdową nr 2. Dlatego bezpośredni zjazd na obwodnicę w miejscu proponowanym przez strony określiła jako niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na zaprojektowanie zjazdu w miejscu proponowanym przez strony nie pozwala też istniejące ukształtowanie wysokościowe terenu oraz planowana niweleta ulicy Kochanowskiego, bowiem zgodnie z § 78 ust. 2 pkt. e ww. rozporządzenia na długości nie mniejszej niż 7,0 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne zjazdu nie może być większe niż 5%, a w miejscu żadanego zjazdu przez strony pochylenie jego na długości 7,0 m będzie wynosić ponad 7%.

Odpowiadając na uwagi, iż przy drodze wojewódzkiej nr 791 wprowadzono zjazdy w odległości ok. 60 m od środka ronda pełnomocnik wyjaśnił, że powyższe zjazdy są zjazdami indywidualnymi, na których będzie występował sporadyczny ruch z uwagi na dojazd do upraw rolnych i będzie to jedyny możliwy dojazd do tych działek, natomiast zjazd do stacji paliw byłby zjazdem publicznym zwiększającym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu z uwagi na to, iż zjazd publiczny przenosi znacznie większy ruch pojazdów niż zjazd indywidualny.

Pełnomocnik podkreślił też, że zarządca drogi zgodnie z przepisem art. 29 ust. 4 ustawy o drogach publicznych, ze względu na wymogi wynikające z warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, może odmówić wydania zezwolenia na lokalizację zjazdu lub jego przebudowę. Projektanci i zarządca w sposób istotny położyli nacisk na względy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które sprzeciwiają się lokalizacji zjazdu w miejscach proponowanych przez strony, ponieważ uwarunkowania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego nie są pojęciem abstrakcyjnym i mają bezpośrednie przełożenie na ochronę takich wartości jak zdrowie i życie ludzkie, które są podobnie jak prawo własności, również wartościami chronionymi konstytucyjnie.

Organ prowadzący postępowanie, po przeprowadzeniu analizy przyjętych rozwiązań projektowych oraz uwzględniając przedłożone wyjaśnienia pełnomocnika zarządcy drogi, opisane szczegółowo powyżej i wniesione zastrzeżenia (opisane szczegółowo na stronach 22 - 24 niniejszej decyzji) rozstrzygnął co następuje.

Ad. 1) Odpowiadając na zarzuty Pani Lidia Wluka i Pana Gabriela Wluki organ uznał, że projektowany zjazd publiczny na działki o numerach 60/7 (60/4) i 61/7 (61/4), których współwłaścicielami są ww. strony, został zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zgodnie z ustaleniami z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie jako zjazd na prawoskręty. Parametry projektowanego zjazdu, sposób wykończenia jego nawierzchni oraz jego lokalizacja zostały opracowane zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, tak aby mogły korzystać z niego wszystkie samochody, w tym ciężarowe, zjeżdżające na posesję strony. W swojej odpowiedzi pełnomocnik inwestora szczegółowo wyjaśnił dlaczego przyjęte rozwiązania projektowe nie mogą ulec zmianie i dlaczego nie mogą być uwzględnione żądania strony. Strona będzie posiadać połączenie swojej nieruchomości z drogą publiczną (projektowaną obwodnicą) poprzez projektowany zjazd w km 0+195,48, który jest zjazdem na prawoskręty.

Odnosząc się do uwag, które dotyczą przyjętych rozwiązań projektowych oraz parametrów projektowanej drogi dojazdowej nr 2 i ich sprzeczności z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, organ prowadzący postępowanie wyjaśnia, że zgodnie z przepisem art. 11 i ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

W związku z powyższym zarzut strony, iż projektowana droga dojazdowa na fragmencie jest drogą o jednym pasie ruchu oraz zarzut, że nawierzchnia drogi dojazdowej została zaprojektowana z nieszanki niezwiązanej i że przyjęte rozwiązania projektowe nie są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – należy uznać za bezzasadny.

Ad. 2) Odnosząc się do uwag Pani Ircny Kowalczyk i Pana Juliana Kowalczyka, pełnomocnik inwestora w swojej odpowiedzi szczegółowo wyjaśnił, dlaczego przyjęte rozwiązania projektowe dotyczące rozbiórki istniejącego zjazdu oraz parametrów projektowanej drogi dojazdowej nie mogą ulec zmianie oraz dlaczego nie mogą być uwzględnione w projekcie budowlanym żądania strony związane z pozostawieniem zjazdu publicznego w istniejącym miejscu. Strony wnoszące uwagi będą posiadać połączenie swojej nieruchomości z projektowaną obwodnicą poprzez drogę serwisową nr 2, która połączona jest z obwodnicą poprzez skrzyżowanie w km 0+567,76, na którym to skrzyżowaniu dozwolone są relacje prawo i lewoskrętne oraz poprzez istniejący zjazd i wyjazd położony w istniejącym pasie drogi nr 791 (ul. 29 Listopada). Nieruchomości ww. stron postępowania nie będą pozbawione dostępu do drogi publicznej, w związku z powyższym zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

Ad. 3) Odpowiadając na wniosek Pana Juliana Kowalczyka, Pani Ircny Kowalczyk, Pana Mirosława Głowackiego, Pana Stanisława Głowackiego, Pana Janusza Głowackiego, Pana Stanisława Czeładzkiego, Pani Małgorzaty Kochanowskiej i Pana Zbigniewa Koryczana, dotyczący budowy zjazdu publicznego z projektowanej obwodnicy przez działki nr 72/30, 72/31 lub 72/32, 72/33, pełnomocnik inwestora również wyjaśnił szczegółowo, dlaczego zjazd ten nie może zostać wybudowany w tej lokalizacji oraz przedłożył także stanowisko Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiej Policji z 01 czerwca 2012 r., w którym sugeruje się zminimalizować ilość zjazdów do drogi wojewódzkiej w rejonie stacji paliw z uwagi na fakt, że ma ona zapewnioną dostępność bezpośrednio do drogi wojewódzkiej nr 791, a dodatkowa dostępność planowana jest przez projektowaną drogę zbiorczą. Sprawa wybudowania zjazdu w tej lokalizacji była analizowana przez projektanta podczas zawieszonoego postępowania administracyjnego, lecz ww. opinia Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiej Policji nie pozwoliła zdaniem projektanta na uwzględnienie wniosku stron i budowę zjazdu w pobliżu wskazanej lokalizacji.

Odnosnie pozostałych uwag dotyczących parametrów projektowanej drogi dojazdowej nr 2 i projektowanego zjazdu publicznego w km 0+195,49, powyżej w punktach Ad. 1) i Ad. 2) niniejszej decyzji te uwagi zostały opisane i rozstrzygnięte, również jako niezasługujące na uwzględnienie.

Ad. 4) i Ad. 5) Odpowiadając na uwagi Pani Agaty Sośnicz i Pana Rafała Szczepary, dotyczące zagadnień z zakresu ochrony środowiska oraz zagadnień z zakresu bezpieczeństwa korzystania z ruchu pojazdów i pieszych, pełnomocnik inwestora szczegółowo udzielił odpowiedzi zainteresowanym stronom postępowania.

Organ prowadzący postępowanie badając złożone zarzuty i udzielone odpowiedzi uznał, że projekt budowlany stanowiący załącznik niniejszej decyzji uwzględnia zapisy zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym zapisy związane z ochroną akustyczną miejsc szczególnie chronionych oraz ochroną ludzi i zwierząt (dotyczy także jeży). Zastosowane rozwiązania projektowe, zdaniem projektanta nie spowodują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Odnosząc się do uwag, związanych z postępowaniem w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym wglądu do raportu o oddziaływaniu inwestycji, organ prowadzący niniejsze postępowanie informuje, że w aktach niniejszej sprawy znajduje się ostateczna decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o środowiskowych uwarunkowaniach z 05 września 2011 r., która wiąże organ wydający niniejszą decyzję, zgodnie z art. 86 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Dlatego projekt budowlany ma być zgodny z warunkami określonymi w decyzji środowiskowej. Ponadto w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ ją wydający stwierdził, że po spełnieniu warunków zawartych w decyzji projektowane zamierzone przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska. W decyzji tej jest także zapis o konieczności nałożenia na inwestora sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania hałasu komunikacyjnego na tereny chronione akustycznie i dlatego w niniejszej decyzji nałożono na inwestora obowiązek sporządzenia takiej analizy.

Wyjaśnia się że z treścią raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko można było się zapoznać w postępowaniu prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i tam należało zgłaszać wszelkie uwagi dotyczące postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ponieważ organ wydający niniejszą decyzję nie posiada uprawnień do oceny postępowania prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie.

Inwestor w celu dokonania szczegółowej analizy wnoszących uwag i zastrzeżeń przez ww. stronę postępowania, złożył wniosek o zawieszenie postępowania. W tym czasie podjął działania weryfikujące przyjęte rozwiązania projektowe oraz przeprowadził dodatkowe uzgodnienia innych rozwiązań projektowych, dla których nie uzyskał akceptacji. Tym samym nie mógł dokonać zmiany przyjętych rozwiązań projektowych, a co za tym idzie nie uwzględnił uwag i zastrzeżeń stron postępowania.

Organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na podstawie przepisów ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, związany jest zakresem wniosku i nie ma możliwości ingerowania w przebieg inwestycji przedstawiony przez wnioskodawcę. Dlatego w niniejszym postępowaniu nie ocenia celowości i zasadności zamierzenia inwestycyjnego, nie jest też upoważniony do oceny racjonalności lub słuszności rozwiązań projektowych przyjętych w projekcie budowlanym. Organ dokonuje oceny czy wnioskowana inwestycja drogowa nie pozostaje w sprzeczności z prawem powszechnie obowiązującym. Natomiast inwestor samodzielnie dokonuje wyboru korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i techniczno-wykonawczych inwestycji, a projektanci i sprawdzający ponoszą odpowiedzialność za prawidłowość przyjętych rozwiązań projektowych, zgodnie ze złożonym oświadczeniem o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Biorąc powyższe pod uwagę, postulaty o zmianę przebiegu projektowanej drogi nie mogą być uwzględnione.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich, nadając decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek inwestora, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym.

W uzasadnieniu wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności pełnomocnik inwestora wskazał na wykazanie ważnego interesu społecznego i gospodarczego. Jako uzasadnienie dla występowania interesu społecznego wnioskodawca jako argumenty wskazał poprawę bezpieczeństwa

ruchu drogowego oraz poprawę jakości życia mieszkańców miasta Olkusza, ponieważ wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta, który w chwili obecnej przebiega przez jego centrum, na kierunku północ-południe, wpłynie korzystnie na poprawę jakości środowiska w mieście, przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz poprawi bezpieczeństwo mieszkańców będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego. Jako argument dla występowania interesu gospodarczego wnioskodawca wskazał pozyskanie funduszy ze środków unijnych. Inwestor obecnie posiada przyznaną transzę środków finansowych na realizację ww. inwestycji drogowej i jest w trakcie prowadzenia postępowania w sprawie wyłonienia wykonawcy robót. Każde wydłużenie terminu rozpoczęcia robót budowlanych spowoduje zagrożenie utraty tych środków bądź ich przesunięcie.

Rozpatrując wniosek pod kątem wymienionych wyżej argumentów inwestora, uzasadniających nadanie niniejszej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności organ uznał, że przesłanki do nadania tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadnione interesem społecznym i gospodarczym, są wystarczające.

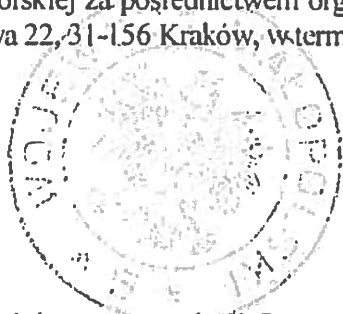
Decyzja, której został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 17 ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi oraz uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych.

Wniosek inwestora został rozpatrzony w zakresie określonym przez wnioskodawcę, zgodnie z wymogami i w trybie przepisów ustawy z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Rozpatrując przedmiotowy wniosek stwierdzono spełnienie wymagań formalnych wynikających z obowiązujących przepisów w zakresie niezbędnym do realizacji ww. inwestycji.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej za pośrednictwem organu wydającego decyzję, tj. Wojewody Małopolskiego na adres: ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Z up. Wojewody Małopolskiego

E. Wirth
mgr inż. arch. *Elzbieta Wirth*
Kierownik Oddziału
w Wydziale Infrastruktury

Otrzymują:

1. Pan Łukasz Musiol – Autostrada II Sp. z o.o., ul. 73 Pulku Piechoty 1, 40-467 Katowice (pełnomocnik inwestora – dwa egzemplarze decyzji, w tym jeden egzemplarz do przedłożenia w Sądzie Rejonowym w Wydziale Ksiąg Wieczystych, w celu ujawnienia zmian wynikających z niniejszej decyzji).
2. Starostwo Powiatowe w Olkuszu, Wydział Geodezji, Kartografii i Katastru, ul. Mickiewicza 2, 32-300 Olkusz (1 egzemplarz decyzji, bez załącznika Nr 3, tj. projektu budowlanego) – w terminie 30 dni od dnia, kiedy niniejsza decyzja stanie się ostateczna (zgodnie z art. 23 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne).
3. Małopolski Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Krakowie, ul. Przy Rondzie 6, 31-547 Kraków (1 egzemplarz decyzji, bez załącznika Nr 1, Nr 2 i Nr 4 + e-mail - treść decyzji).
4. Wydział Skarbu i Nieruchomości Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie, w miejscu (1 egzemplarz decyzji, bez załączników).
5. aa

Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012 r. Nr 1282, ze zm.) wnioskodawca jest zwolniony z opłaty skarbowej.

Janina Piłchiar
mgr inż. arch. *Janina Piłchiar*