

STANISŁAWA GOLA, RENATA LANGNER*

Gruntowe uwarunkowania autostrady A4 Kraków–Tarnów

Słowa kluczowe: inwestycje drogowe, pozyskiwanie gruntów pod inwestycje drogowe, autostrada A4 – odcinek Kraków–Tarnów

Streszczenie: Tematem niniejszego opracowania jest przybliżenie zagadnień związanych z procesem przygotowania inwestycji drogowej do realizacji (autostrada A4). Szczególną uwagę zwrócono na procedurę dotyczącą przygotowania dokumentacji geodezyjnej i formalno-prawnej w kontekście sposobu pozyskiwania gruntów na rzecz Skarbu Państwa, niezbędnych do zajęcia pod pasy drogowe.

1. Wstęp

Sieć drogowa stanowi główny układ komunikacyjny kraju, którego długość, jakość i maksymalnie wysokie parametry techniczne warunkują dynamikę rozwoju społecznego i gospodarczego. Zasadniczym i podstawowym zadaniem dla naszego kraju jest stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych parametrach użytkowych niż obecnie. Doprowadzić to powinno do powstania podstawowego układu dróg

* mgr inż. Stanisława Gola – geodeta, absolwentka Wydziału Melioracji Wodnych Oddziału Geodezji i Urządzeń Rolnych na Akademii Rolniczej w Krakowie. Posiada państwowe uprawnienia w zakresie geodezji i kartografii. Od dwudziestu siedmiu lat zajmuje się problematyką związaną z gospodarowaniem nieruchomościami i ich pozyskiwaniem pod pasy drogowe dróg krajowych i autostrad. Od ponad dziesięciu lat pracuje na stanowisku naczelnika Wydziału Nieruchomości w GDDKiA Oddział w Krakowie. Jest członkiem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Drogownictwa RP; mgr inż. Renata Langner – geodeta, absolwentka Wydziału Geodezji Przemysłowej na Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Posiada państwowe uprawnienia w zakresie geodezji i kartografii. Od trzydziestu lat zajmuje się problematyką związaną z gospodarowaniem nieruchomościami i ich pozyskiwaniem pod pasy drogowe dróg krajowych i autostrad. Pracuje na stanowisku starszego specjalisty w Wydziale Nieruchomości GDDKiA Oddział w Krakowie.

o dużej przepustowości, stanowiącego sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ten sposób zapewniona zostanie również płynność przebiegającego przez Polskę ruchu tranzytowego oraz nastąpi znaczące skrócenie czasu przejazdu. Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą:

- brak spójnej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu (zrealizowane są pojedyncze odcinki dróg wyższej kategorii);
- niedostosowanie dróg do nośności 115 kN/oś. (Większość dróg w Polsce jest dostosowana do standardu naciskowego 80 kN/oś lub 100 kN/oś. Polska przyjęła na siebie w Traktacie Akcesyjnym z UE zobowiązania dotyczące wzmocnienia nośności dróg, deklarując, że w 2011 r. 2,5 tys. km dróg będzie dostosowanych do nacisku 115 kN/oś.);
- brak obwodnic – prowadzenie ruchu przez tereny zabudowane. (Problemem polskiej sieci drogowej są drogi krajowe prowadzące ruch o coraz większym natężeniu przez tereny zabudowane. Ogranicza to znacznie przepustowość ciągów drogowych, zmniejsza prędkość ruchu tranzytowego oraz stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców i zagrożenie dla ich bezpieczeństwa.);
- duża liczba wypadków drogowych. (Najlepiej obrazuje to zjawisko wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na drodze, gdzie na 100 tys. mieszkańców w Polsce w 2006 r. liczba ta wynosiła 13,7 osób, podczas gdy w krajach przodujących w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego wskaźnik ten wyniósł 6 osób.)

Mając na uwadze powyższe, z ogromną determinacją i stanowczością należy stwierdzić, że priorytetowym wyzwaniem dla naszego kraju jest budowa autostrad, dróg ekspresowych i głównych ciągów komunikacyjnych dróg krajowych, jak również modernizacja istniejącej sieci drogowej. Rozwój sieci drogowej w Polsce będzie miał niewątpliwie duże znaczenie dla całej gospodarki kraju, wpłynie też korzystnie na rozwój poszczególnych regionów.

2. Program budowy dróg krajowych w Polsce

2.1. Ogólne założenia programu

Program rozwoju naszego kraju wymaga szybkiej budowy sieci autostrad, co wiąże się nierozdzielnie z dynamiką rozwoju gospodarczego i społecznego kraju, wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej jak i organizowaniem EURO 2012.

W związku z przyznaniem Polsce i Ukrainie prawa organizowania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 r. opracowany został Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012. Dostosowany jest on do potrzeb rozwoju połączeń drogowych między miastami EURO 2012 oraz do połączeń transgranicznych. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012 jest jedynie uszczegółowieniem celu nadrzęd-

nego zawartego w Polityce Transportowej Państwa na lata 2007–2020, którego zadaniem jest wspieranie rozwoju gospodarczego kraju i poprawa jakości życia obywateli poprzez stworzenie sprawnego, bezpiecznego i zrównoważonego systemu transportowego. Głównym zaś celem wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Z punktu widzenia transportu najważniejsza jest spójność terytorialna, oznaczająca integrację systemów transportowych państw członkowskich UE w system o zasięgu europejskim. Powstanie takiego systemu transportowego jest warunkiem czerpania przez obywateli i przedsiębiorstwa korzyści wynikających z ustanowienia przestrzeni bez granic wewnętrznych. Realizacja tego systemu odbywa się poprzez rozwój sieci transeuropejskich, utworzonych z najważniejszych ciągów komunikacyjnych krajowych sieci transportowych.

2.2. Finansowanie inwestycji drogowych

Wydatki na realizację inwestycji drogowych sieci dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych, oparte są na następujących źródłach finansowania:

- środki Krajowego Funduszu Drogowego,
- środki budżetu państwa,
- środki z funduszy Unii Europejskiej,
- inne środki krajowe.

W ramach środków UE wymienić należy:

- środki ujęte w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko,
- środki ujęte w Programie Operacyjnym Rozwoju Polski Wschodniej,
- środki z Funduszu Spójności,
- środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Zapewnienie pełnego finansowania w każdym roku realizacji programu jest warunkiem koniecznym i niezbędnym, aby realizacja całego programu była możliwa do wykonania. Stąd też Polska usilnie zabiega o pozyskanie dodatkowych środków na przeprowadzenie inwestycji drogowych, które zasilą budżet państwa przy wydatkach na poszczególne projekty.

2.3. Podstawowe zagrożenia mające istotny wpływ na tempo realizacji inwestycji drogowych

2.3.1. Przepisy prawa

Inwestycje drogowe to najpoważniejsze zadanie, zmierzające do dorównania standardom cywilizacyjnym Europy. Nadal jednak w naszych przepisach prawnych istnieją istotne bariery, które negatywnie wpływają na tempo realizacji tych inwestycji. Wiadomo nie od dziś, że prawo zamówień publicznych nastęrcza wielu trudności i wydłuża proces wyłonienia wykonawcy na różnych etapach inwestycyjnych. Znane

są również długotrwałe i skomplikowane procedury związane z pozyskiwaniem nieruchomości i całym procesem przygotowania inwestycji do realizacji. Zmiana wymaga prawo budowlane w zakresie przepisów związanych z międzynarodowymi zasadami kontraktów. Uporządkowaniu musi również ulec prawo ochrony środowiska w zakresie systemu Natura 2000. Zmiana tych przepisów (jeszcze wielu innych, na podstawie których realizowane są inwestycje drogowe) jest jednym z warunków pomyslnego przygotowania inwestycji chociażby na EURO 2012.

2.3.2. Płynność finansowa

Wymagane jest skrócenie i uproszczenie procedur związanych z weryfikacją i kontrolą wydatkowanych środków. Wielomiesięczne oczekiwania na środki w sposób oczywisty wydłużają czas trwania poszczególnych etapów realizacji inwestycji.

2.3.3. Terminy realizacji

W Programie Budowy Dróg na lata 2008–2012 zaproponowano przesunięcie (przyspieszenie) terminów realizacji niektórych zadań, które uznano za kluczowe pod kątem budowy sieci dróg w związku z organizacją EURO 2012. Tak przyjęte terminy (najkrótsze z możliwych) przy jakiegokolwiek, nieprzewidzianej na tym etapie inwestycji, dodatkowej czynności do wykonania mogą spowodować, że inwestycja nie zostanie zrealizowana w czasie zgodnym z przyjętym harmonogramem.

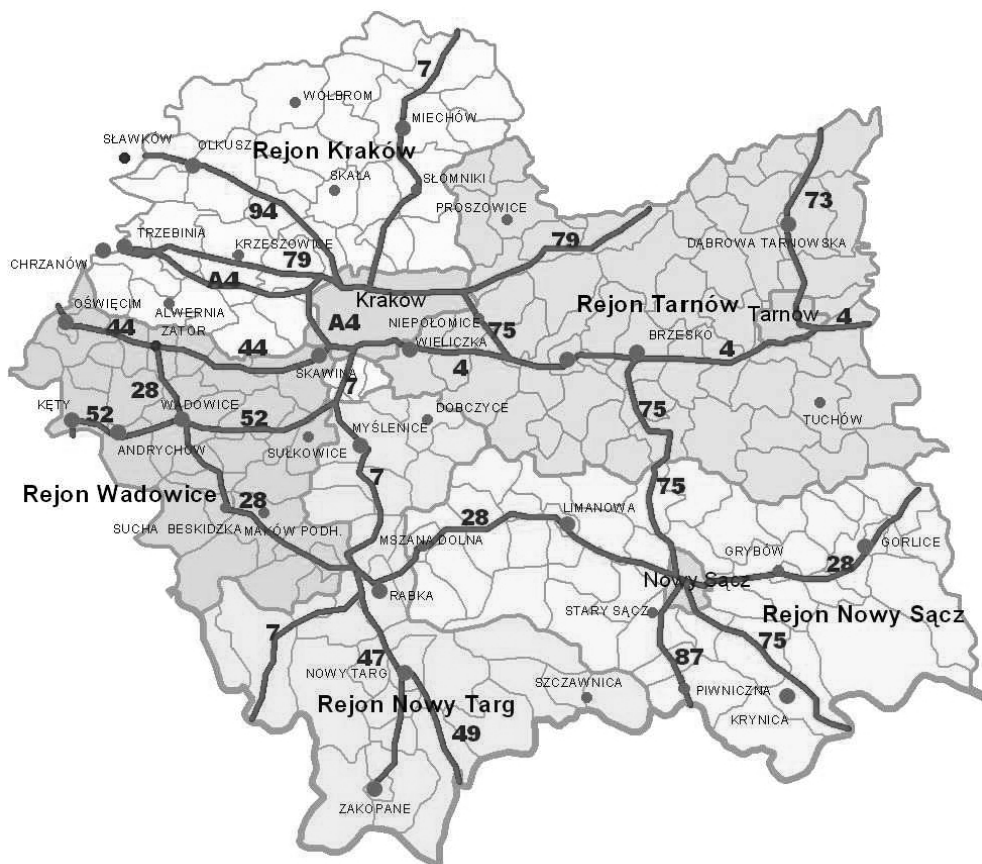
2.3.4. Współpraca inwestora z urzędami administracji rządowej i samorządowej

Na każdym etapie procesu przygotowania inwestycji drogowej do realizacji ogromne znaczenie ma właściwa współpraca z urzędami administracji rządowej na szczeblu wojewody i starosty, między innymi przy wydawaniu decyzji administracyjnych (lokalizacyjne, wyłączeniowe, środowiskowe, o odszkodowaniu itp.). Nie bez znaczenia jest również współpraca z samorządami na szczeblu województwa, powiatu i gminy w zakresie różnych opinii, rozpraw wodno-prawnych, uzgodnień, konsultacji społecznych itp. Przedstawiony powyżej szeroki wachlarz urzędów i instytucji odpowiadających za wypełnienie złożonych przez Polskę zobowiązań akcesyjnych w stosunku do UE jak też zobowiązań z tytułu organizatora EURO 2012 obrazuje potrzebę przejrzystości przepisów prawa regulujących działania podmiotów publicznych zaangażowanych w ten proces.

3. Program budowy i przebudowy sieci dróg krajowych i autostrad na terenie województwa małopolskiego

Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Wykonuje on zadania

zarządcy dróg krajowych oraz gospodaruje budżetem państwa w zakresie dróg krajowych, w czym pomaga mu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest urzędem administracji rządowej, w skład której wchodzi centrala w Warszawie oraz szesnaście oddziałów w województwach. Jednym z szesnastu oddziałów jest Oddział w Krakowie, który obejmuje swym działaniem obszar województwa małopolskiego. Na terenie województwa małopolskiego znajdują się odcinki dwunastu dróg krajowych o numerach: 4, 7, 28, 44, 47, 49, 52, 73, 75, 79, 87, 94 o łącznej długości 886 km, w tym dróg dwujezdniowych 100,5 km. Na drogach tych znajduje się 405 obiektów mostowych i około 1800 innych obiektów inżynierskich, np. przepustów o łącznej długości około 16 km.



Rys. 1. Sieć drogowa Małopolski zarządzana przez GDDKiA Oddział Kraków

Zadaniem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie jest nie tylko utrzymywanie istniejących sieci dróg, ale przede wszystkim dążenie do poprawy ich jakości i rozbudowy. W tym celu został stworzony „Program budowy i przebudowy sieci dróg krajowych i autostrad w Polsce w latach 2008–2012”, obejmujący

mujący również drogi krajowe na terenie województwa małopolskiego. Szczegółowy wykaz zadań realizowanych i przygotowywanych do realizacji w latach 2009–2015 na terenie działania GDDKiA Oddział Kraków przedstawiono w załączniku nr 1. Jednym z ważniejszych wyzwań stojących przed GDDKiA Oddział Kraków (również w kontekście organizacji przez Polskę i Ukrainę Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012) jest przygotowanie, a następnie budowa autostrady A4 z Krakowa do Tarnowa. Autostrada A4 przebiegająca przez województwo małopolskie leży w III Transeuropejskim Korytarzu Transportowym, który przecina Polskę od zachodniej do wschodniej granicy państwa.

3.1. Charakterystyka autostrady

Na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r., nr 71, poz. 838) autostrada to droga przeznaczona do szybkiego przemieszczania się wyłącznie pojazdów samochodowych, nieobsługująca przyległego terenu, wyposażona przynajmniej w dwie trwale rozdzielone, jednokierunkowe jezdnie, posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi je drogami i ciągami komunikacyjnymi, wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczonych wyłącznie dla użytkowników autostrady. Inna definicja autostrady (jednak bardzo podobna do zaprezentowanej powyżej) zawarta została w wytycznych do projektowania dróg I i II klasy technicznej autostrady i dróg ekspresowych, która podaje, że autostrada to droga przeznaczona do szybkiego przemieszczania się wyłącznie pojazdów samochodowych, nieobsługująca przyległego terenu i charakteryzująca się tym, iż:

- ma co najmniej dwie jezdnie nie mniej niż dwupasmowe jednokierunkowe, trwale rozdzielone pasem dzielącym;
- krzyżuje się z drogami i innymi rodzajami tras komunikacyjnych występującymi na różnych poziomach;
- wyjazdy i wjazdy są możliwe tylko w węzłach;
- ma pasy awaryjne, służące do zatrzymywania, postoju pojazdów unieruchomionych z przyczyn technicznych;
- jest wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych i pojazdów przeznaczone wyłącznie dla jej użytkowników;
- jest oznakowana specjalnym znakiem „Autostrada”.

Podstawowymi parametrami technicznymi autostrady są:

- prędkość projektowa;
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni autostrady i obiektów mostowych;
- dostępność do autostrady;
- Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP);
- Miejsca Poboru Opłat (MPO).

Dla autostrad ustala się prędkość projektową 120 km/h, która może ulec zmianie w trudnych warunkach terenowych (ochrona obiektów przyrodniczych lub zabyt-

kowych) do 100 km/h, a w miastach na terenie silnie zurbanizowanym do 80 km/h. Na każdej jezdni autostrady powinny być wyznaczone przynajmniej dwa zasadnicze pasy ruchu po 3,75 m dla 120 km/h, dla pozostałych prędkości po 3,5 m.

W granicach pasa przeznaczanego do wykupu pod autostradę mogą znaleźć się jeszcze:

- jednostronnie lub dwustronnie usytuowane drogi zbiorcze;
- pas przeciwpożarowy na terenach leśnych;
- ekran z zieleni;
- wały i nasypy zielone.

Pas drogowy autostrady powinien być usytuowany pomiędzy liniami rozgraniczającymi, określonymi w decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady. Szerokość pasa drogowego autostrady jest sumą szerokości obiektów i urządzeń wchodzących w skład pasa autostrady, powiększoną obustronnie nie mniej niż 2,0 m. Minimalna szerokość pasa drogowego gruntu przeznaczanego do zajęcia pod autostradę w zależności od urządzeń przewidzianych do realizacji kształtuje się od 60,0 do 120,0 m. Szerokość pasa gruntu zajętego pod autostradę może się zmieniać na poszczególnych odcinkach autostrady w zależności od zaleceń wynikających z potrzeb ochrony środowiska i wpływu autostrady na zdrowie ludzi, a także od wymuszonych przez autostradę zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.

Dopuszczalne obciążenie nawierzchni autostrad dostosowane do wymogów obowiązujących w krajach UE wynosi 115 kN/oś dla nawierzchni jezdni, pasów awaryjnych, dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni łącznic MOP i MPO. Obciążenie do 100 kN/oś przyjmuje się tylko dla stanowisk postojowych. Autostrada od innych dróg niższych kategorii różni się przede wszystkim tym, że dostępność do autostrady powinna być całkowicie ograniczona, dopuszcza się połączenie tylko z wybranymi drogami publicznymi, które zapewniają powiązania z pozostałą siecią drogową. Obowiązuje zakaz stosowania bezpośrednich zjazdów. Ruch dla terenów przyległych wokół autostrady odbywa się drogami zbiorczymi zlokalizowanymi wzdłuż autostrady połączonymi z istniejącą siecią dróg lokalnych. Wjazd i wyjazd z autostrady odbywa się poprzez węzły komunikacyjne.

3.2. Autostrada A4 odcinek Kraków–Tarnów

Pod względem okresu realizacji autostrady A4 na odcinku Kraków–Tarnów został on podzielony na dwa odcinki: Kraków–Węzeł Szarów i Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż w Tarnowie.

3.2.1. Odcinek Kraków–Węzeł Szarów

Proces pozyskiwania gruntów dla przedmiotowego odcinka autostrady odbywał się w oparciu o decyzję wojewody krakowskiego z dnia 30 grudnia 1998 r. nr 4/98 znak: RP.II.7331/04/98 o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A4 dla odcinka: od km 426+000 (rejon ulicy Wielickiej w Krakowie) do km 451+960 (granica wschod-

nia województwa krakowskiego) na obszarze miasta Krakowa oraz gmin: Wieliczka, Kłaj i Niepołomice, utrzymaną w mocy rozporządzeniem prezesa Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju miast z dnia 14 maja 1999 r. znak: GP1/A-4/28/EM-AT/99/84. Na tym odcinku autostrady do nabycia do celów niezbędnych pod pas drogowy autostrady A4 było 1221 działek.

Nieruchomości o uregulowanym stanie prawnym były pozyskiwane w drodze umowy notarialnej, natomiast nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym w drodze decyzji wywłaszczeniowej wydawanej przez wojewodę małopolskiego.

Obecnie realizowany jest odcinek autostrady A4 z Krakowa do Szarowa o długości 19,9 km z terminem zakończenia 31 sierpnia 2009 r. Na odcinku tym zlokalizowane będą dwa węzły autostradowe „Bieżanów” i „Szarów”, trzydzieści obiektów mostowych, w tym piętnaście wiaduktów autostradowych, sześć wiaduktów drogowych, pięć mostów autostradowych, trzy mosty drogowe i przejście dla zwierząt. Przy autostradzie na realizowanym odcinku Kraków–Węzeł Szarów zostaną zbudowane dwa Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) oraz dla potrzeb utrzymania autostrady w rejonie Szarowa przewidziano powstanie Obwodu Utrzymania Autostrady. Dla ochrony istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanych będzie około 22,0 km ekranów akustycznych.

3.3.3. Odcinek Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż w Tarnowie

Proces pozyskiwania gruntów dla przedmiotowego odcinka autostrady odbywa się w oparciu o decyzję wojewody małopolskiego z dnia 5 września 2008 r. nr 2/08 znak: WI.VIII.EM.5348-7-08 o ustaleniu lokalizacji autostrady A4 dla odcinka Stanisławice–Węzeł Krzyż, km 461+960–512+800, utrzymaną w mocy rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 10 lutego 2009 r. znak: BN7 sr-o25-197-1761/08/09/13708. Na tym odcinku do nabycia do celów niezbędnych pod pas autostrady A4 jest 5498 działek.

Położenie administracyjne

Administracyjnie autostrada A4 na odcinku Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż w Tarnowie zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego i przechodzi przez:

- | | |
|------------------|-------------------------|
| powiat wielicki | – gminę Kłaj |
| powiat bocheński | – gminę Bochnia |
| | – miasto Bochnia |
| | – gminę Rzezawa |
| powiat brzeski | – gminę Brzesko |
| | – miasto Brzesko |
| | – gminę Dębno |
| | – gminę Borzęcin |
| powiat tarnowski | – gminę Wojnicz |
| | – gminę Wierzchosławice |
| | – gminę Tarnów |

- powiat grodzki
- gminę Żabno
 - gminę Lisia Góra
 - miasto Tarnów

Odcinki realizacyjne

Autostrada A4 na odcinku Kraków–Tarnów (łącznie długość 76,8 km):

- odcinek obecnie realizowany Kraków–Węzeł Szarów (długość 19,9 km)
- odcinek przygotowywany do realizacji w latach 2009–2011 Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż (długość 56,9 km).

Pod względem realizacyjnym autostrada A4 na odcinku Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż została podzielona na trzy części.

- I. Węzeł Szarów–Węzeł Brzesko (długość 23,1 km)
- II. Węzeł Brzesko–Węzeł Wierzchosławice (długość 20,8 km)
- III. Węzeł Wierzchosławice–Węzeł Krzyż (długość 13,0 km)

Parametry techniczne autostrady A4

- | | |
|-----------------------------------|---|
| – Klasa drogi (najwyższa) | A |
| – Prędkość projektowa | 120 km/h |
| – Kategoria ruchu (bardzo ciężki) | KRG |
| – Obciążenie | 115 kN/oś |
| – Ilość pasów ruchu | (2 x 2) z możliwością dobudowy trzecich pasów ruchu |
| – Szerokość pasa ruchu | 3,75 m |
| – Szerokość pasa awaryjnego | 3,00 m |
| – Szerokość pasa dzielącego | 5,00 m |
| – Szerokość pobocza ziemnego | 1,25 m |
| – Spadek poprzeczny jezdni | jednostronny 2,5% |

Na omawianym odcinku autostrady A4 (odcinek Kraków–Tarnów) powstanie:

- 6 węzłów autostradowych;
- ponad 100 obiektów inżynierskich, w tym: 33 wiadukty autostradowe, 43 wiadukty drogowe, 15 mostów autostradowych, 9 mostów drogowych, 6 przejść dla zwierząt;
- 8 Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP);
- 3 Stacje Poboru Opłat (MPO).

Struktura gruntów

Tereny niezbędne do zajęcia pod budowę autostrady na odcinku Kraków–Tarnów w przeważającej części stanowią łąki, pastwiska, pola uprawne, tereny leśne, drogi i nieużytki. Z uwagi jednak na parametry techniczne autostrady A4, takie jak łuki poziome i pionowe, niemożliwe było zaprojektowanie autostrady tak, aby nie naruszyć

terenów zurbanizowanych, ogródków przydomowych czy sadów. Stąd też w kilku miejscowościach przebieg autostrady A4 koliduje z istniejącą zabudową. Wynika to przede wszystkim z charakterystycznego tylko dla regionu Małopolski rozdrobnienia gospodarstw jak i szachownicy zabudowań.

4. Proces przygotowania inwestycji do realizacji

Proces przygotowania inwestycji liniowej do realizacji składa się z kilku zasadniczych etapów. Można powiedzieć, że jest to proces wiodący od pomysłu do uzyskania pozwolenia na budowę, a podzielić go można na cztery podstawowe fazy:

- 1) faza projektowania wstępnego;
- 2) faza uzyskania decyzji administracyjnych;
- 3) faza projektowania uzupełniającego i końcowego;
- 4) faza uzyskania zewnętrznych środków inwestycyjnych.

W niniejszym opracowaniu skupimy się na analizie drugiej fazy, tj. uzyskaniu decyzji administracyjnych. Dla autostrady A4 na odcinku Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż w Tarnowie na etapie procesu przygotowania inwestycji drogowej do realizacji wymagane jest uzyskanie co najmniej kilkunastu decyzji, m.in.:

- decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
- decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi;
- decyzji o odszkodowaniu;
- decyzji wodno-prawnych (przy przejściu przez wody, rowy i ciek);
- decyzji o pozwoleniu na budowę inwestycji liniowej;
- decyzji o pozwoleniu na przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej poza pasem drogowym, ale związane z realizacją inwestycji drogowej dla każdego przebudowywanego odcinka, dla każdej branży oddzielnie, tzn. energetyka z podziałem na linie energetyczne niskiego, średniego i wysokiego napięcia, gaz, woda, teletechnika, kanalizacja i inne.

Proces pozyskiwania wszystkich koniecznych decyzji jest niezwykle trudny, skomplikowany i bardzo długotrwały. Mając ciągle na uwadze fakt, że bezsporna jest konieczność powstania w naszym kraju, a także w regionie Małopolski sieci nowych ciągów komunikacyjnych, winny zostać opracowane nowe uwarunkowania prawne, które proces ten znacznie skrócą i usprawnią.

W całym procesie przygotowania inwestycji drogowej do realizacji proces pozyskiwania gruntów niezbędnych do zajęcia pod pas drogowy napotykał na szczególne trudności związane chociażby ze specyfiką regionu Małopolski w zakresie:

- ogromnego rozdrobnienia gospodarstw, co oznacza bardzo dużą ilość działek niezbędnych do zajęcia pod inwestycje, przy takiej samej procedurze niezależnie od wielkości działek;

- dużej liczby działek o nieuregulowanych stanach prawnych (brak dokumentów o prawie własności);
- obowiązywania podwójnych dokumentów prawnych w obrocie nieruchomościami (stan ewidencyjny a mapy katastralne i parcele gruntowe).

Poszukując rozwiązań pozwalających na przyspieszenie realizacji procesu inwestycji i chcąc zapobiec sytuacji, w której okres samej realizacji inwestycji drogowej byłby znacznie krótszy od czasu jej przygotowania, 23 kwietnia 2003 r. uchwalono ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (tak zwana specustawa). Zasadniczo w stosunku do wcześniej obowiązujących przepisów specustawa skracała procedurę, gdyż wraz z wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi zatwierdzone zostały również podziały geodezyjne. Zbędne było uzyskiwanie decyzji zatwierdzających projekty podziału działek dzielonych, których przy obiektach liniowych takich jak drogi było nie raz kilka tysięcy. Nabywanie gruntów odbywało się nadal w drodze umów cywilnych (notarialnych), a w przypadku braku zgody właściciela lub nieuregulowanego stanu prawnego nieruchomości – w drodze decyzji administracyjnej wydawanej przez wojewodę. Praktyka wykazała jednak, że przepisy specustawy wprowadziły usprawnienia i skróciły proces przygotowania inwestycji do realizacji, ale potrzeby i oczekiwania w tym zakresie były znacznie większe. Nadal głównym problemem pozostawało nabycie gruntów w drodze umów notarialnych (około 85–90%) oraz postępowania administracyjnego (około 10–15%). Szczególnie dotkliwe było to dla regionu Małopolski z uwagi na ogromne rozdrobnienie gospodarstw, a tym samym dużą liczbę spraw do rozwiązania. Zdecydowano się więc na poszukiwanie dalszych sposobów i metod na przyspieszenie procesu przygotowania inwestycji drogowych (celu publicznego) do realizacji i od 16 grudnia 2006 r. obowiązuje nowelizacja ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji w zakresie dróg publicznych.

Najważniejszymi zmianami w tej nowelizacji było to, że:

- obowiązywanie specustawy zostało rozszerzone na drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne;
- prawo własności nieruchomości lub jej części, które znalazły się w obszarze linii rozgraniczających, przechodzi z mocy prawa na rzecz Skarbu Państwa za odszkodowaniem ustalonym w odrębnym postępowaniu.

Tak więc grunty niezbędne do zajęcia pod inwestycję drogową objęte liniami rozgraniczającymi z mocy prawa przechodzą na rzecz Skarbu Państwa, a w zakresie ustalenia odszkodowania zarządca drogi krajowej występuje do wojewody o wszczęcie odrębnego postępowania administracyjnego. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, że nie zmieniły się zasady dotyczące określenia wysokości odszkodowania dla byłych właścicieli. Nadal czynności związane z określeniem wysokości odszkodowania będzie wykonywał rzeczoznawca majątkowy

w oparciu o ceny rynkowe rynku lokalnego, czyli według tych samych zasad, jakie obowiązywały przy nabywaniu nieruchomości w drodze umów notarialnych.

Kolejna nowelizacja specustawy i uzyskanie decyzji o ULD ma duże znaczenie dla przyspieszenia przygotowania inwestycji drogowej do realizacji, gdyż umożliwia rozpoczęcie kolejnej procedury związanej z uzyskaniem pozwolenia na budowę bez konieczności oczekiwania na zakończenie spraw formalno-prawnych. Podejmowane działania mają doprowadzić do jednego, najważniejszego celu, jakim jest wywiązanie się z zobowiązań nałożonych na Polskę przez Unię Europejską i zawartych w Polityce Transportowej Państwa oraz Programie Budowy Dróg Krajowych. Widząc dalsze zagrożenia w dotrzymaniu terminów budowy autostrad i dróg ekspresowych, zaplanowanych m.in. na EURO 2012, uchwalono kolejną nowelizację specustawy z dnia 25 lipca 2008 r., w której wcześniejsza decyzja o ULD połączona została z pozwoleniem na budowę, tworząc nową decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (tzw. ZRID).

W decyzji ZRID oprócz wcześniejszych zapisów zawartych w ULD, tj:

- ustalenie przebiegu inwestycji drogowej przez określenie linii rozgraniczających;
- zatwierdzenie projektów podziałów geodezyjnych;
- przejście na własność Skarbu Państwa nieruchomości lub ich części przeznaczonych na stałe do zajęcia pod pasy drogowe,

dodano również zezwolenie na realizację inwestycji drogowej zastępujące pozwolenie na budowę uzyskiwane dotychczas w odrębnym postępowaniu.

W decyzji ZRID przewidziano ponadto powiększenie kwoty odszkodowania o 5% wartości nieruchomości, w przypadku gdy nieruchomość wydana zostanie przez właściciela niezwłocznie, tzn. nie później niż 30 dni od:

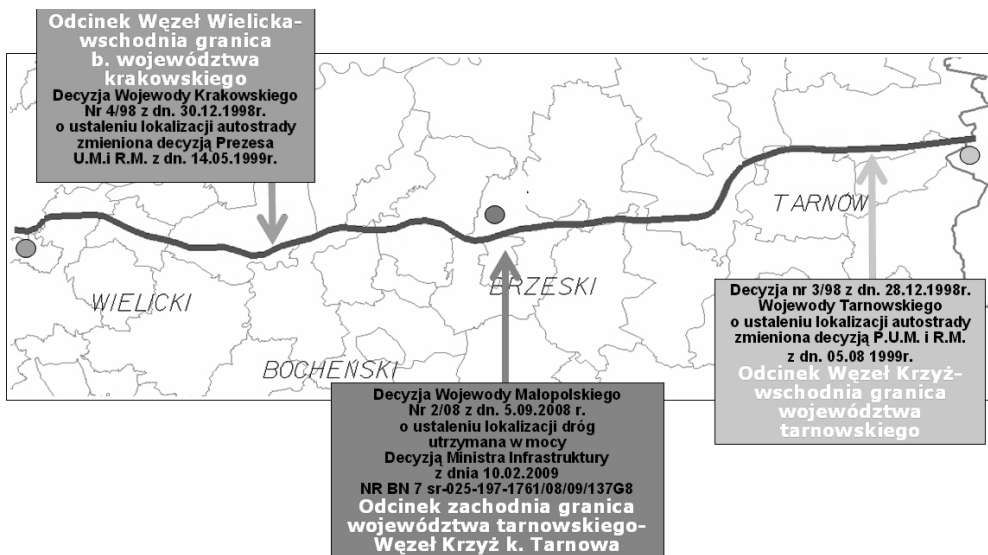
- daty doręczenia zawiadomienia o wydaniu ZRID;
- daty doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji ZRID rygoru natychmiastowej wykonalności;
- dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna.

Natomiast w przypadku nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym wysokość odszkodowania powiększa się o dodatkową kwotę 10 000 PLN.

Analizując wszystkie nowelizacje specustawy, nietrudno zauważyć, że najważniejszym problemem w procesie przygotowania inwestycji drogowych do realizacji jest duża liczba postępowań i czas ich trwania, co starają się ograniczyć kolejne nowelizacje specustawy. Należy jednak mieć nadzieję, że wszystkie urzędy administracji rządowej i samorządowej oraz inne podmioty, które uczestniczą w procesie realizacji celu publicznego, jakim są inwestycje drogowe, dołożą wszelkich starań, aby Polska wywiązała się w terminie ze złożonych zobowiązań międzynarodowych.

4.1. Proces pozyskiwania gruntów dla potrzeb realizacji autostrady A4 na odcinku Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż w Tarnowie

Pozyskiwanie gruntów dla celów inwestycji drogowych odbywa się w oparciu o decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi. W przypadku autostrady A4 Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż uzyskano trzy decyzje lokalizacyjne.



Rys. 2. Decyzje lokalizacyjne uzyskane dla autostrady A4 na odcinku Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż

4.1.1. Decyzja wojewody krakowskiego z dnia 30 grudnia 1998 r.

Decyzja wojewody krakowskiego wydana dnia 30 grudnia 1998 r. nr 4/98 znak: RP.II.7331/04/98 o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A4 dla odcinka: od km 426+000 (rejon ulicy Wielickiej w Krakowie) do km 451+960 (granica wschodnia byłego województwa krakowskiego) na obszarze miasta Krakowa oraz gmin Wieliczka, Kłaj i Niepołomice została utrzymana w mocy decyzją prezesa Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju miast z dnia 14 maja 1999 r. znak: GP1/A-4/28/EM-AT/99/84.

W przypadku nieruchomości objętych decyzją o lokalizacji autostrady A4 z 1998 r. (tj. 585 działek) proces nabywania działek prowadzony jest w oparciu o przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w jej brzmieniu obowiązującym przed 16 grudnia 2006 r., tzn. w formie dobrowolnych umów notarialnych, decyzji orzekających o wywłaszczeniu, a także o nabyciu z mocy prawa przez Skarb Państwa nieruchomości samorządu terytorialnego.

Według stanu na maj 2009 r. do pozyskania na rzecz Skarbu Państwa pozostało trzynaście działek, w odniesieniu do których przed wojewodą małopolskim prowadzone jest postępowanie o wywłaszczenie. GDDKiA dysponuje decyzjami zezwalającymi na niezwłoczne zajęcie ww. działek i umożliwiającymi prowadzenie prac budowlanych na terenie tych nieruchomości, tak więc zgodnie z prawem budowlanym inwestor posiada 100% dyspozycji terenowej. Na trasie autostrady A4 na odcinku Węzeł Szarów–wschodnia granica byłego województwa krakowskiego, objętym decyzją o ustaleniu lokalizacji z 1998 r. dotyczącą dawnego województwa krakowskiego, położonych było siedemnaście nieruchomości zabudowanych. Wszystkie one zostały już wykupione, a zabudowania wyburzone.

4.1.2. Decyzja wojewody tarnowskiego z dnia 22 grudnia 1998 r.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji autostrady A4 na terenie dawnego województwa tarnowskiego wydana przez wojewodę tarnowskiego w 1998 r. z przyczyn formalnych została uchylona przez Naczelny Sąd Administracyjny w dniu 17 lutego 2005 r. Pozyskanie gruntów dla potrzeb realizacji autostrady A4 na odcinku zachodnia granica byłego województwa tarnowskiego–Tarnów odbywało się w drodze umów notarialnych. Rozpoczęto od nieruchomości zabudowanych z uwagi na fakt, że ich przebudowa i przeniesienie wymaga dłuższego czasu. W oparciu o tę decyzję lokalizacyjną zostało nabytych na rzecz Skarbu Państwa około 49% powierzchni niezbędnej do zajęcia na potrzeby realizacji autostrady A4. Z uwagi na uchylenie ww. decyzji lokalizacyjnej w 2005 r., zgodnie z obowiązującymi przepisami podjęto prace zmierzające do wydania nowej decyzji lokalizacyjnej dla tego odcinka autostrady. Prace te z uwagi na długość odcinka, dodatkowe wymagania z zakresu ochrony środowiska, nowe przepisy o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać autostrady, trwały przez trzy lata i 5 września 2008 r. została wydana nowa decyzja lokalizacyjna, obejmująca odcinek: zachodnia granica dawnego województwa tarnowskiego–Węzeł Krzyż w Tarnowie.

4.1.3. Decyzja wojewody małopolskiego z dnia 5 września 2008 r.

Decyzja wojewody małopolskiego z dnia 5 września 2008 r. nr 2/08 znak: WI.VIII.EM.5348-7-08 o ustaleniu lokalizacji drogi pod nazwą autostrada A4 Kraków–Tarnów odcinek Stanisławice–Węzeł Krzyż w km 461+960 do 512+800 została utrzymana w mocy rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 10 lutego 2009 r. znak: BN7sr025-197-1761/08/09/13708.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji autostrady A4 z 2008 r. obejmuje 4913 działek. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych i jej późniejszymi zmianami po 16 grudnia 2006 r. nieruchomości wydzielone liniami rozgraniczającymi teren przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stała się ostateczna. W tym przypadku na-

stąpiło to z dniem 10 lutego 2009 r. W odrębnych postępowaniach prowadzonych przez wojewodę małopolskiego ustalone zostały odszkodowania za nieruchomości, stanowiące dotąd własność osób fizycznych, prawnych oraz jednostek samorządu terytorialnego. GDDKiA jako zarządca drogi złożyła do wojewody małopolskiego wnioski o ustalenie odszkodowań dla 2557 działek. W pozostałym zakresie działki stanowią własność Skarbu Państwa bądź Skarbu Państwa w trwałym zarządzie GDDKiA (działki wykupione na podstawie ULA z 1998 r. uchylonej w 2005 r.). Zgodnie z decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi z 2008 r. do zajęcia przeznaczonych zostało 113 nieruchomości zabudowanych, z czego 53 zostały już wyburzone lub są w trakcie prac rozbiórkowych.

Łącznie, zgodnie z decyzjami lokalizacyjnymi do zajęcia pod autostradę A4, na ww. odcinku Kraków–Tarnów wskazanych zostało 5498 działek o powierzchni pod inwestycję około 897 ha, z czego około 446 ha (49%) stanowi już własność Skarbu Państwa w zarządzie GDDKiA. W sumie na tym odcinku niezbędnych do nabycia było 130 nieruchomości zabudowanych, z czego zdecydowana większość została już wykupiona.

4.2. Określenie wartości nieruchomości

4.2.1. Zasady wyceny nieruchomości

Zasady wyceny nieruchomości, ustalenie wartości gruntów i budynków oraz urządzeń i lokali odbywa się w oparciu o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 r. w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego. Rzeczoznawca majątkowy posiadający odpowiednie uprawnienia sporządza operat szacunkowy określający wartość rynkową nieruchomości.

Operat szacunkowy zawiera:

- opis nieruchomości i zakres wyceny;
- cel wyceny;
- podstawę formalną wyceny nieruchomości;
- źródła danych o nieruchomości;
- opis stanu nieruchomości;
- wskazanie przeznaczenia wycenianej nieruchomości w miejscowym planie;
- analizę i charakterystykę rynku nieruchomości w zakresie dotyczącym celu i sposobu wyceny;
- obliczenie wartości nieruchomości.

4.2.2. Metody określania wartości nieruchomości

Najczęściej stosowane metody przy określaniu wartości nieruchomości dla potrzeb drogownictwa to:

- metoda rynkowa, porównawcza lub dochodowa;
- metoda kosztów odtworzenia.

Określenie wartości rynkowej nieruchomości poprzedza się analizą rynku lokalnego nieruchomości w szczególności w zakresie uzyskanych cen, stawek, czynszów oraz warunków zawarcia transakcji.

Do określenia wartości rynkowej nieruchomości stosuje się podejście porównawcze bądź podejście dochodowe. Podczas stosowania podejścia porównawczego konieczna jest znajomość cen transakcyjnych nieruchomości podobnych do nieruchomości będącej przedmiotem wyceny, a także nieruchomości wpływających na poziom ich cen. Metodę dochodową stosuje się przy określaniu wartości nieruchomości przynoszących lub mogących przynosić dochód. Dochód ten odpowiada udziałowi właściciela nieruchomości w zyskach z działalności prowadzonej na nieruchomości, stanowiącej przedmiot wyceny i na nieruchomościach podobnych.

Przy określaniu wartości odtworzeniowej nieruchomości ustala się oddzielnie wartość gruntu i wartość jego części składowych. Za wartość gruntu przyjmuje się koszt, jaki należałoby ponieść na zakup gruntu o podobnych cechach. Natomiast za wartość części składowych gruntu przyjmuje się kwotę równą kosztom ich odtworzenia lub kosztom ich zastąpienia pomniejszoną o wartość zużycia tych części składowych.

Inwestycje liniowe są specyficzne w swoim rodzaju. Nabywanie nieruchomości na rzecz Skarbu Państwa niezbędnych do zajęcia pod pasy drogowe jak i wycena wartości tych nieruchomości są oparte o rynek lokalny nieruchomości i odzwierciedlają ceny rynku lokalnego w zależności od położenia nieruchomości. Są to zasady zbliżone do standardów europejskich, co potwierdzają badania wykonane na kilku inwestycjach liniowych w kraju. Zdecydowana większość właścicieli nieruchomości (ponad 80%) akceptuje warunki zawarcia umowy notarialnej, gdyż są one zgodne z ich oczekiwaniami.

4.2.3. Koszty nabycia nieruchomości

Łączne środki niezbędne do realizacji inwestycji autostrady A4 na odcinku Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż szacuje się na około 4932 mln zł, z czego wkład własny, tj. środki budżetowe, wyniesie 1780 mln zł, a dotacje UE 3151 mln zł.

Oszacowane koszty całkowite autostrady A4 na ww. odcinku w przeliczeniu na 1 km trasy wynoszą odpowiednio:

- 71,0 mln zł (85,9 mln zł z VAT) – z wykupem gruntów;
- 67,9 mln zł (82,8 mln zł z VAT) – bez wykupu gruntów.

Koszty nabycia nieruchomości pod drogi, w tym również odszkodowania ustalane w drodze decyzji administracyjnych (o wywłaszczeniu, odszkodowaniu), finansowane są na podstawie przepisów o finansowaniu dróg publicznych ze środków budżetu państwa, w części której dysponentem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Koszty, jakie dotychczas (w latach 2002–2008) zostały poniesione na nabycie gruntów niezbędnych do zajęcia na cele budowy autostrady dla przedmiotowego odcinka, to 135,2 mln zł. Planuje się, że koszty dotyczące nabycia wszystkich

nieruchomości kształtować się będą na poziomie około 177 mln zł. Stanowi to 3,6% ogółu kosztów realizacji inwestycji.

Środki finansowe niezbędne do nabycia gruntów w stosunku do całości środków przeznaczonych na realizację inwestycji liniowych kształtują się w przedziale 1–4% i zależą w głównej mierze od poziomu zainwestowania terenu, przez który przebiega inwestycja (ilość obiektów budowlanych do likwidacji).

5. Oddziaływanie autostrady

5.1. Wpływ budowy autostrady na grunty rolne, leśne i tereny przyległe

Budowa autostrady wiąże się nieodzownie ze zburzeniem dotychczasowej struktury władania i użytkowania gruntów. Część terenów użytkowanych w sposób rolniczy lub leśny zostanie przejęta pod inwestycję, a sieci wodociągowa, melioracyjna, kanalizacyjna itp. będą poprzecinane. W wyniku rozdziału układu gruntowego pasem autostrady powstają działki o małej powierzchni, niewłaściwym i niekorzystnym dla gospodarstwa kształcie. Rozdzielenie działek pasem autostrady na dwie lub trzy części spowoduje wydłużenie dojazdu do zabudowań mieszkalnych i gospodarczych oraz do pól. Wystąpią dodatkowe koszty uprawy pól o niekorzystnym ukształtowaniu rozłogów. Obniżenie dochodów z uprawy takich działek spowodowane będzie znaczną odległością pól uprawnych od siedlisk. Działki o ww. parametrach, położone w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady, mogą być wykupione przez inwestora lub objęte procesem scaleniowo-wymiennym gruntów.

5.2. Zagrożenie hałasem komunikacyjnym

Najbardziej uciążliwy dla mieszkańców jest hałas pochodzenia komunikacyjnego. Hałas emitowany przez samochód będący w ruchu pochodzi od:

- pracy silnika i zespołów napędowych;
- tocznia się kół po nawierzchni drogi;
- innych czynników pochodzących od zawirowań powietrza w czasie ruchu samochodu;
- uderzeń i drgań źle konserwowanych elementów nadwozia.

Najczęściej stosowanym sposobem zmniejszenia poziomu hałasu wywołanego przez ruch komunikacyjny jest budowa przeszkód (ekranów akustycznych). Lokalizacja ekranów akustycznych zaplanowana jest tak, aby nie stanowiła zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powinny one mieć estetyczny wygląd, winny wkomponować się w istniejący krajobraz pod względem doboru materiałów, kolorystyki i kształtu. Przyjęto, że ponadnormatywny hałas nocny to 50 dB, a dzienny 60 dB.

5.3. Wpływ spalin samochodowych na zabytki

Głównym składnikiem toksycznym spalin samochodowych jest tlenek węgla, którego zawartość w całkowitej emisji zanieczyszczeń dochodzić może do 60% objętości zanieczyszczeń. Poza szkodliwie działającym dwutlenkiem węgla spaliny samochodowe zawierają inne składniki toksyczne, m.in. węglowodory, sadzę, dwutlenek siarki, ołów, tlenek azotu, aldehydy itp.

Przy realizacji inwestycji liniowej, jaką jest autostrada, nie można pominąć ważnego zagadnienia, czyli wpływu budowy autostrad na dobra kultury (np. kapliczki i figury przydrożne). Sposób ochrony obiektów zabytkowych określa się w oparciu o indywidualną analizę każdego obiektu i przygotowanie odrębnego programu ochrony.

5.4. Wpływ zanieczyszczeń komunikacyjnych na organizm człowieka

Zanieczyszczenia komunikacyjne powodują poważne zagrożenia dla organizmu ludzkiego, co niejednokrotnie może być przyczyną wielu schorzeń. Spaliny samochodowe zawierają duże ilości toksycznych związków, które wchłania organizm ludzki. Są to m.in.: ołów, tlenek węgla, dwutlenek siarki i inne.

5.6. Wpływ zanieczyszczeń komunikacyjnych na rośliny i zwierzęta

Rośliny, które rosną przy drogach, z jednej strony oczyszczają atmosferę, z drugiej zaś niektóre z nich same ulegają skażeniu. Biorąc pod uwagę zapisy raportu oceny wpływu oddziaływania autostrady A4 na przyrodę i krajobraz, generalnie nie przewiduje się zmniejszenia powierzchni i degradacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków w granicach obszarów Natura 2000. Może to nastąpić jedynie na terenach przylegających do obszaru Natura 2000 (Puszcza Niepołomska). W celu ograniczenia pośredniego negatywnego oddziaływania autostrady na faunę i siedliska przewiduje się wybudowanie przejść dla zwierząt. Projektowana zieleń o charakterze ochronnym z czasem stworzy pozytywny efekt krajobrazowy.

5.7. Skażenie gleb przez motoryzację

Rozwój urządzeń komunikacyjnych (dróg, mostów itp.) powoduje, że powierzchnia gleb zmniejsza się z każdym rokiem. Najwięcej powierzchni glebowej absorbują szlaki komunikacyjne, a zwłaszcza autostrady.

Degradacja gleby ze strony transportu postępuje w dwóch kierunkach:

- poprzez stałe zajmowanie powierzchni gleb;
- poprzez szkodliwe przekształcanie gleb w wyniku zatrutowania ich związkami toksycznymi.

Oddziaływanie transportu na gleby jest najsilniejsze i najtrwalsze, gdyż oprócz pełnej degradacji gleby odpowiadającej obszarowi pasa drogowego następuje proces zanieczyszczenia gleb spalinami oraz naruszenie stosunków wodnych, co prowadzi

do osuszenia lub zawodnienia gleb. Oddziaływanie to ma więc istotny wpływ na produkcję rolną.

5.8. Wpływ zanieczyszczeń motoryzacyjnych na wody

Do głównych przyczyn powodujących zanieczyszczenie wód w związku z rozwojem motoryzacji należą:

- odprowadzenie nieczyszczonych ścieków ze stacji obsługi samochodów za pośrednictwem kanalizacji lub bezpośrednio do ścieków bądź zbiorników wodnych;
- brak możliwości niszczenia emulsji olejowych;
- mycie samochodów na parkingach, ulicach, terenach rekreacyjnych, nad rzekami i stawami;
- wycieki paliw i smarów z pojazdów;
- wycieki z nieszczelnych zbiorników paliw;
- splukiwanie nawierzchni ulic.

Wydaje się, że obecnie największe zagrożenie dla wód powierzchniowych związane jest z ruchem samochodów. Najniebezpieczniejszą grupę zanieczyszczeń stanowią zanieczyszczenia olejowe. Skażeniu ulegają obok wód powierzchniowych również wody podziemne, zasilane przez odpływy z dróg.

W raporcie oddziaływania na środowisko wpływ projektowanej autostrady na wody powierzchniowe zabezpieczono za pomocą m.in.:

- odwodnienia powierzchniowego poprzez zapewnienie pochylenia podłużnego i poprzecznego jezdni oraz poboczy;
- przejęcia spływów deszczowych poprzez rowy drogowe oraz kanalizację deszczową. Wody opadowe z kanalizacji deszczowej zostaną przed wprowadzeniem do zbiorników podczyszczone w urządzeniach oczyszczających.

Po wykonaniu, przy prawidłowej eksploatacji odpowiednich urządzeń zabezpieczających i oczyszczających, autostrada A4 na odcinku Kraków–Tarnów nie powinna stanowić zagrożenia dla wód powierzchniowych.

5.9. Wpływ zanieczyszczeń motoryzacyjnych pochodzących z inwestycji liniowych na powietrze

Według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) powietrze jest wtedy zanieczyszczone, gdy substancje zanieczyszczające je znajdują się w takiej ilości i tak długo pozostają w atmosferze, że stają się szkodliwe dla ludzi i zwierząt. Przeważnie zanieczyszczenie powietrza powoduje transport samochodowy poprzez emisję toksycznych spalin.

Zanieczyszczenie powietrza należy rozpatrywać w dwóch aspektach:

- zawartości składników toksycznych w emitowanych spalinach;

- ogólnego zużycia powietrza przez silniki, powodującego naruszanie bilansu tlenowego w atmosferze.

W raporcie określono oceny oddziaływania autostrady na środowisko w celu sprawdzenie wpływu autostrady na stan sanitarny powietrza dla przewidywanej ilości pojazdów, jakie będą się poruszać po autostradzie A4. Analiza przeprowadzonych obliczeń wykazała, że eksploatacja autostrady może wpływać na pogorszenie stanu sanitarnego powietrza ze względu na ochronę roślin, natomiast z uwagi na ochronę zdrowia generalnie niebezpieczeństwa będą w pasie drogowym będącym w dyspozycji inwestora. Zaprojektowana zieleń przydrożna w formie pasów i rzędów drzew oraz krzewów, przewidziana do wprowadzenia w obszarach rolniczych i w rejonach pobliskiej zabudowy, przyczyni się do znacznego ograniczenia oddziaływania ruchu drogowego na stan powietrza atmosferycznego.

Po wybudowaniu autostrady A4 na odcinku Kraków–Tarnów i oddaniu drogi do użytkowania po terminie dwunastu miesięcy zostanie opracowana dokumentacja określająca monitoring oparty na faktycznych pomiarach różnego typu oddziaływań autostrady na tereny przyległe i w drodze uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego powstanie opracowanie dotyczące określenia stref ograniczonego użytkowania. Oznaczać to będzie, że pomimo zastosowania urządzeń zabezpieczających tereny przyległe przed oddziaływaniem autostrady zostaną przekroczone dopuszczalne normy. Wówczas właściciele działek przyległych wykazanych w tym opracowaniu będą mogli ubiegać się o wypłatę odszkodowania z tego tytułu.

6. Korzyści wynikające z budowy

Integracja z państwami Wspólnoty Europejskiej, a także utrzymanie dynamicznego wzrostu gospodarczego kraju powinny się odbywać jednocześnie z budową autostrad. Europejskie tendencje niebicie wskazują na znaczenie zwiększenia transportu drogowego przewozów pasażerskich w stosunku do pozostałych rodzajów transportu. W krajach UE autostrady pokrywają jedynie 1% całkowitej sieci drogowej, a przejmują 30% ruchu drogowego. Wynika to z faktu, że autostrady skracają dystans pomiędzy producentami a rynkami zbytu oraz oszczędzają czas i paliwo nawet do 25%.

Autostrady zwiększają bezpieczeństwo ruchu drogowego, dają perspektywiczne korzyści rozwojowe, tworzą szkielet połączeń, ułatwiają kontakty pomiędzy krajami europejskimi, stanowiąc klucz do rozwoju ekonomicznego poszczególnych regionów kraju.

Szacuje się, że korzyści wynikające z ożywienia gospodarczego obszarów, przez które przebiegać będą autostrady, a określane mianem efektów mnożnikowych, przekrocza dwukrotnie wartość nakładów poniesionych na budowę autostrad.

Korzyści gospodarcze, jakie wynikają z budowy autostrad, dzielą się na:

- bezpośrednio, do których zaliczamy: poprawę warunków transportowych, a zwłaszcza skrócenie czasu transportu podróżujących osób i przewożonych ładunków, a także poprawę bezpieczeństwa;
- pośrednio, do których zaliczać można dogodniejsze warunki dla rozwoju usług, produkcji, turystyki i rekreacji dla regionów, gdzie przebiega autostrada.

Niezależnie od wzrostu zatrudnienia związanego bezpośrednio z realizacją inwestycji, a później z utrzymaniem i eksploatacją autostrady, wzrośnie liczba zatrudnionych w przedsiębiorstwach produkcyjnych i usługowych rozwijających swoją działalność w sąsiedztwie autostrady. Realizacja inwestycji spowoduje również wzrost popytu na surowce drogowe.

Ponadto autostrady, przejmując większą część intensywnie rosnącego ruchu kołowego, dzięki nowoczesnemu systemowi zabezpieczeń ekologicznych umożliwiają neutralizację negatywnego wpływu na środowisko takich czynników jak hałas, spaliny, wibracje itp. Trzeba podkreślić, że przy budowie autostrad stosuje się nowoczesne i efektywne rozwiązania techniczne oraz technologiczne zapewniające spełnienie wymogów ochrony środowiska, zdecydowanie wyższe bezpieczeństwo i komfort jazdy.

Korzyści dla środowiska, płynące z budowy nowego połączenia drogowego (obwodnic oraz połączeń dwóch miejscowości), budowy odcinka autostrady lub drogi ekspresowej, budowy arterii miejskiej, ujawniają się zasadniczo przy rozpatrywaniu tzw. wariantu zerowego, realizowanej inwestycji drogowej.

Należy zwrócić uwagę, że obecnie inwestycje drogowe są realizowane z uwzględnieniem ochrony środowiska, co tak do końca nie miało miejsca przed laty. Droga dobrze zaprojektowana w krajobrazie zamiejskim lub miejskim, z właściwą koordynacją przestrzenną elementów geometrycznych i właściwie eksploatowana, może bowiem wywierać również pozytywny wpływ na środowisko poprzez:

- poprawę jakości krajobrazu w strefach, gdzie jest on zniszczony (np. w rejonie hałd, wysypisk, wyrobisk);
- uczestniczenie w tworzeniu nowej struktury krajobrazu (droga jest elementem fizycznym i jej oddziaływanie może być równie silne jak innych obiektów, upraw, zalesienia itp.);
- przejęcie ruchu ze stref wrażliwych na niekorzystne oddziaływanie i zagrożonych, np. obwodnice przejmujące ruch z dróg przechodzących przez miejscowości i śródmieścia małych miast lub przebiegających w pobliżu obiektów zabytkowych;
- poprawę warunków funkcjonowania wybranych stref miasta wraz z poprawą bezpieczeństwa ruchu w tych strefach przez stworzenie możliwości uspokojenia ruchu i odtworzenie wspólnot w osiedlach i przy drogach dzięki budowie obwodnic drogowych;
- wywieranie wpływu na zagospodarowanie obszaru poprzez tworzenie sieci połączeń determinujących rozwój i przestrzenne rozmieszczenie różnych funkcji w obszarze, tj. uprawy, przemysł, handel, nauka, mieszkalnictwo itp.;

- dawanie szans dobrego eksponowania walorów zabytkowych lub przyrodniczych obszaru, do czego może się przyczynić odpowiednie prowadzenie drogi.

Korzyści dla środowiska może również przynieść realizacja urządzeń obsługi ruchu, zwłaszcza MOP, który umożliwi koncentrację liniowego zaśmiecania wzdłuż drogi w miejscach do tego przystosowanych.

W porównaniu z drogami tradycyjnymi autostrady można uznać za mniej szkodliwe dla środowiska. Wynika to m.in. z faktu, że ruch samochodowy po autostradach odbywa się w sposób płynny, szybki i bezkolizyjny.

Głównym uzasadnieniem dla budowy lub modernizacji drogi są zazwyczaj korzyści ekonomiczne i społeczne odnoszone przez mieszkańców i użytkowników drogi, które mogą obejmować:

- uzyskanie dostępności dojazdu;
- zmniejszenie strat czasu i redukcję czasu podróży;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu użytkowników nowej drogi w porównaniu do korzystania z dotychczasowej drogi;
- zwiększenie przepustowości oraz zmniejszenie przeciążenia istniejących dróg i skrzyżowań;
- zmniejszenie kosztów ruchu i kosztów utrzymania drogi;
- możliwość skoncentrowania ruchu ciężkich pojazdów na drogach przebiegających przez mniej wrażliwe otoczenie;
- podwyższenie komfortu jazdy;
- wpływ na rozwój terenu (produkcji rolnej, przemysłowej, handlu i usług, eksploatacji obszaru itd.) i stworzenie nowych miejsc pracy;
- wpływ na rozwój turystyki i budownictwa;
- pobudzenie aktywności gospodarczej osiedli i miejscowości usytuowanych wzdłuż drogi.

Należy również zwrócić uwagę na proces scaleniowo-wymienny, który odgrywał będzie ogromną rolę w likwidacji rozdrobnienia gospodarstw, poprawie ładu przestrzennego gruntów wokółautostradowych, poprawie struktury użytkowania i władania gruntami.

Scalenie i wymiana gruntów polegają na prowadzonych wyprzedzająco lub równoległe z inwestycją i zgodnie z oczekiwaniami społecznymi kompleksowych przekształcaniach własności, funkcjonalnych i technicznych przestrzeni wiejskich zlokalizowanych wzdłuż inwestycji liniowej. W świetle obowiązujących przepisów prawa jako pierwszy w Polsce Oddział GDDKiA w Krakowie, z uwagi na specyfikę działek w regionie, podjął działania zmierzające do poprawy struktury przestrzennej gruntów wokółautostradowych autostrady A4 na odcinku Kraków–Tarnów. Proces ten rozpoczęty został po uzyskaniu pełnej dyspozycji terenowej dla gruntów niezbędnych dla zajęcia pod autostradę. Prace wokółautostradowe w ramach porozumienia między GDDKiA a Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego prowadzone są

już od trzech lata i mają na celu złagodzenie skutków dezorganizacji przestrzeni spowodowanej budową autostrady A4 Kraków–Tarnów. W pierwszej kolejności przeprowadzono prace studialne, w wyniku których określono obszar scalenia w zasięgu oddziaływania autostrady A4. Zależało to w szczególności od układu działek w stosunku do pasa autostrady. Prace studialne dotyczyły również ustalenia użytkowania ziemi, położenia gruntów względem ośrodka gospodarczego, zamierzeń planistycznych infrastruktury. Coraz więcej spotkań z uczestnikami postępowania scaleniowo-wymiennego, uzgodnień i wyjaśnień doprowadza do sytuacji, że proces ten staje się bardziej zrozumiały i wiąże się z nim duże nadzieje w zakresie prawidłowej gospodarki gruntami. Właściciele działek, których grunty zostały podzielone pasem autostrady na dwie lub trzy części, nie będą musieli korzystać z długich dojazdów do swoich nieruchomości. W procesie scaleniowym kilka lub kilkanaście działek zostanie scalonych w jedną o właściwym kształcie, powierzchni gwarantującej opłacalność produkcji rolnej. Poprawa struktury gruntów wokółautostradowych wpłynie również pozytywnie na zagospodarowanie całej wsi, gdzie grunty o właściwej strukturze i dojazdach będą mogły być racjonalnie wykorzystane w tworzeniu planu zagospodarowania przestrzennego wsi. Oczekuje się, że prowadzone prace scaleniowo-wymienne na terenie wsi, przez które również przebiega autostrada A4, będą korzystne zarówno z perspektywy inwestycji liniowej, jak i społeczności lokalnej. Prace scaleniowo-wymienne uwzględniają nie tylko zagadnienia związane z produkcją rolną, lecz tworzą warunki do pozarolniczej aktywności zawodowej ludności zamieszkującej tereny wiejskie, zapewniając rozwój infrastruktury technicznej i komunalnej z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z ochrony środowiska naturalnego.

7. Podsumowanie

Reasumując, można stwierdzić, że budowa autostrad przynosi znaczne korzyści ekonomiczne oraz społeczne, ale także powoduje negatywne oddziaływania na poszczególne elementy środowiska i na społeczności lokalne znajdujące się w otoczeniu autostrad, wynikające z samej budowy autostrad, a później z jej eksploatacji. Nie ulega wątpliwości, że autostrady będą stanowić istotny czynnik zmian polskiej przestrzeni jak i oddziaływać na elementy środowiska takie jak powietrze, woda, gleba, rośliny i zwierzęta, nie pozostając obojętnymi dla człowieka. Jednak autostrady dobrze zaprojektowane i zbudowane zgodnie z wymaganymi zabezpieczeniami środowiska, po których ruch odbywa się w sposób płynny, będą, przy rosnącym wskaźniku motoryzacji i postępującym wzroście ruchu, korzystną alternatywą dla przeciążonych dróg klas niższych.

W obliczu rosnącej świadomości i wrażliwości ekologicznej społeczeństwa kluczowe dla rozwoju autostrad będzie uwzględnienie czynników środowiskowych już na etapie planowania i projektowania autostrad.

Program rozwoju naszego kraju wymaga szybkiej budowy sieci autostrad, co wiąże się nierozdzielnie z dynamiką rozwoju gospodarczego i społecznego, wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej jak i organizowaniem EURO 2012. Korzyści, które można osiągnąć poprzez stworzenie spójnej i funkcjonalnej sieci drogowej, niewątpliwie zrównoważą negatywne aspekty jej oddziaływania.

Bibliografia

- Ustawa [1960] z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*. Dz. U. z 2000 r., nr 98, poz. 1071 ze zm.
- Ustawa [1964] z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*. Dz. U. z 1964 r., nr 16, poz. 93 ze zm.
- Ustawa [1980] z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska. Dz. U. z 1994 r., nr 49, poz. 196 ze zm.
- Ustawa [1982] z dnia 26 marca 1982 r. o scalaniu i wymianie gruntów. Dz. U. z 2003 r., nr 178, poz. 1749 ze zm.
- Ustawa [1985] z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dz. U. z 2000 r., nr 19, poz. 115 z późn. zm.
- Ustawa [1989] z 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne*. Dz. U. z 2005 r., nr 240, poz. 2027 ze zm.
- Ustawa [1994] z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Dz. U. z 2004 r., nr 256, poz. 2571 ze zm.
- Ustawa [1994] z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*. Dz. U. z 2006 r., nr 156, poz. 1118 ze zm.
- Ustawa [1995] z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Dz. U. z 2004 r., nr 121, poz. 1266 ze zm.
- Ustawa [1997] z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Dz. U. z 2004 r., nr 261, poz. 2603 ze zm.
- Ustawa [2004] z dnia 29 stycznia 2004 r. o zamówieniach publicznych. Dz. U. z 2004 r., nr 223, poz. 1615 ze zm.
- Wytyczne projektowania dróg I i II klasy technicznej (autostrady i drogi ekspresowe)*. WPD-1. 1995. Warszawa: GDDKiA.

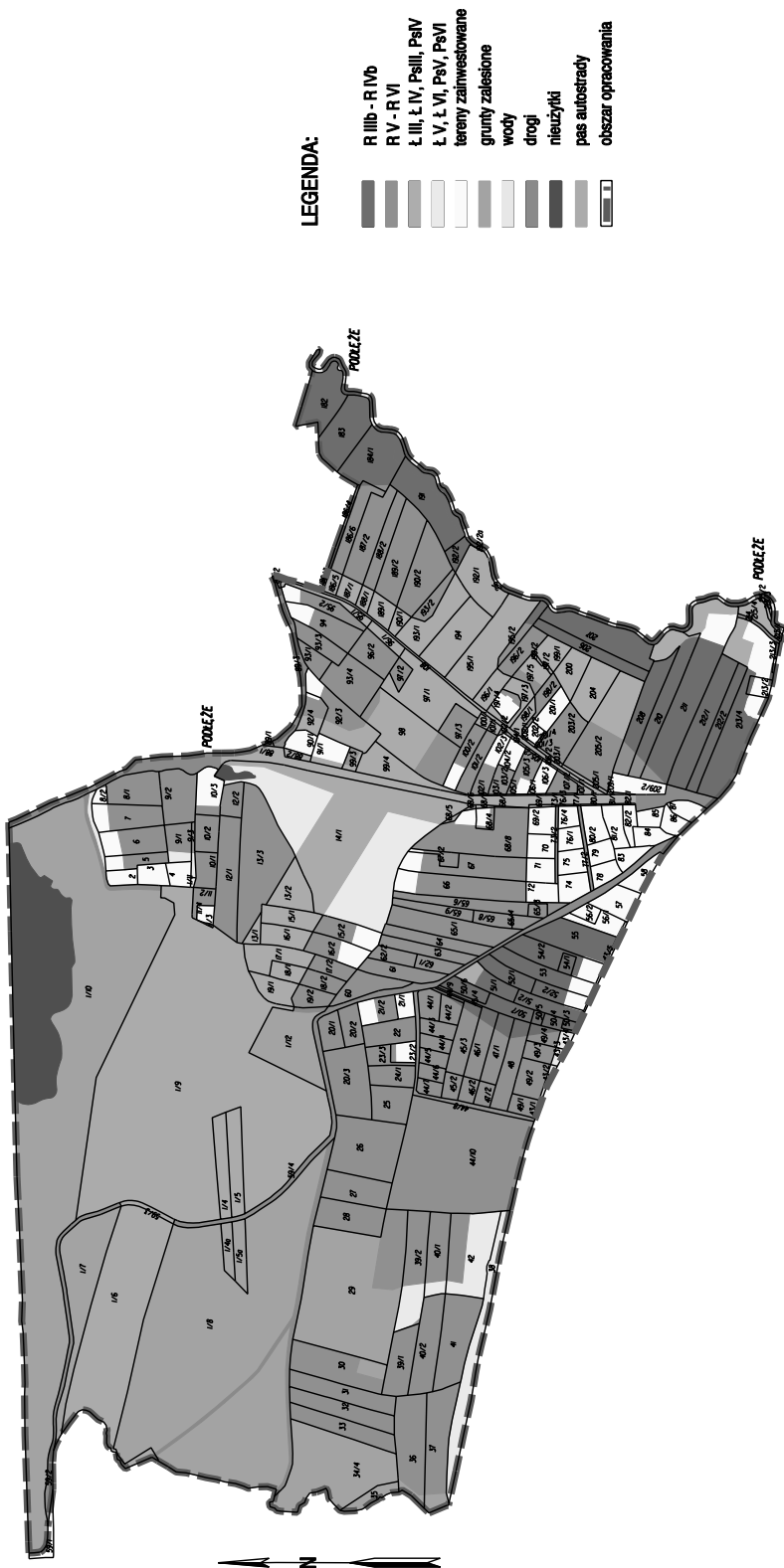
Land Factors of the A4 Motorway of the Kraków–Tarnów Section

S u m m a r y: The subject of this paper is to introduce the problems related to the process of preparation road investments to their realization (the A4 motorway). Particular attention is paid to the procedure referring to preparation of geodetic documentation also formal and legal papers in the context of the way of winning the land for the use of State Treasury, indispensable for planned road lanes.

Key words: road investments, winning land for road investments, A4 motorway of the Kraków–Tarnów section



Rys. 3. Studium glebowe w obszarze wokółautostradowym – wieś Brzezina



Rys. 4. Studium głębowe w obszarze wokółautostradowym – wieś Zakrzów

**Szczegółowy wykaz zadań realizowanych i przygotowywanych do realizacji w latach 2009–2015
na terenie GDDKiA Oddział w Krakowie (województwo małopolskie)****ZADANIA REALIZOWANE W 2009 ROKU****• Budowa autostrady A4, odc. Wielicka–Szarów**

Długość: 19,9 km

Lata realizacji robót: 2007–2009

Koszt: 1007,6 mln zł

Źródło finansowania: KFD, budżet

Zakres inwestycji obejmuje: budowę dwujezdniowej drogi o parametrach klasy A na długości 19,9 km, węzła drogowego Szarów, budowę 29 obiektów mostowych, jednego przejścia dla zwierząt, 22,1 km ekranów akustycznych, budowę dróg dojazdowych o długości około 21 km oraz dwa Miejsca Obsługi Podróżnych: Podłęże i Zakrzów.

• Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Myślenice–Lubień z obwodnicą Lubnia

Długość: 16,2 km

Lata realizacji robót: 2004–2008

Koszt: 498,0 mln zł

Źródło finansowania: środki EBI, środki krajowe (KFD + budżet)

Kontrakt 605.1 – odc. Myślenice–Pcim:

Długość: 12,2 km (km 669+872 – km 682+108)

Lata realizacji robót: 2004–2008

Źródło finansowania: pożyczka EBI, KFD, budżet

Zakres inwestycji obejmuje: budowę na długości 12,2 km: w km 669+872 – 682+108 odcinka dwujezdniowego z dwoma pasami ruchu i utwardzonymi pobocznymi, regulację rzeki Raby na całym przebudowywanym odcinku, budowę dwóch węzłów drogowych – w Stróży i Pcimiu, budowę 9 obiektów mostowych o łącznej długości 466,5 m i budowę 4 przepustów.

Kontrakt 605.2 – obwodnica Lubnia:

Długość: 4,0 km (km 710+145 – km 714+119)

Lata realizacji robót: 2006–2009

Źródło finansowania: pożyczka EBI, KFD, budżet

Zakres inwestycji obejmuje: budowę dwujezdniowej obwodnicy miejscowości Lubień w ciągu drogi krajowej nr 7 Gdańsk–Chyżne, od km 710+145 do km 714+119, z 12 obiektami mostowymi o łącznej długości 415,8 m i jednym węzłem drogowym w miejscowości Lubień.

• Wzmocnienie autostrady A4, odc. Balice–Opatkowice

Długość: 2 x 16,1 km

Lata realizacji robót: 2007–2009

Koszt: 148,2 mln zł

Źródło finansowania: KFD, budżet

Zakres inwestycji obejmuje: przebudowę autostrady A4 na odcinku Balice–Opatkowice na długości: 2 x 16,1 km (32,2 km w rozwinięciu na jedną jezdnię) wraz z dostosowaniem nawierzchni do unijnych wymogów 115 kN/oś. W ramach inwestycji planowana jest przebudowa

5 węzłów autostradowych, remont 15 obiektów mostowych, w tym 9 podwójnych obiektów mostowych w ciągu autostrady z podniesieniem nośności z klasy B do klasy A i remontem 6 obiektów nad autostradą.

- **dk 7, Wzmocnienie drogi na odc. Kraków–Myślenice – j. lewa**
Długość: 29,9 km
Lata realizacji robót: 2007–2009
Koszt: 270,8 mln zł
Źródło finansowania: KFD, budżet
Zakres inwestycji obejmuje: wzmocnienie nawierzchni do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś na długości 29,95 km, zabezpieczenie 5 aktywnych osuwisk.
- **dk 7, Przebudowa drogi na odc. Zabornia–Chyżne (km 729+116 – km 763+692,81)**
Długość: 34,6 km
Lata realizacji robót: 2007–2009
Koszt: 242,0 mln zł
Źródło finansowania: KFD, budżet
Zakres inwestycji obejmuje: przebudowę 9 obiektów inżynierskich – 8 mostów i 1 wiaduktu nad linią kolejową z klasy C i B do nośności klasy A, przebudowę 17 przepustów i zabezpieczenie istniejącego osuwiska.
- **Budowa drogi S7, odc. Biezanów–Christo Botewa**
Lata realizacji robót: 2008–2011
odc. Rybitwy (Christo Botewa)–Biezanów
Długość: 2,7 km
Lata realizacji robót: 2008–2010
Koszt: 260,9 mln zł
Zakres inwestycji obejmuje: budowę dwujezdniowej drogi o parametrach ekspresowej na długości około 2,7 km, budowę 6 obiektów mostowych, budowę dróg dojazdowych o długości około 1,8 km i ekranów akustycznych.
- **dk 4, Przebudowa i wzmocnienie obwodnicy Tarnowa do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś**
Długość: 2 x 9,3 km
Lata realizacji robót: 2008
Koszt: 87,2 mln zł
- **dk 94, Budowa drogi klasy GP, odc. Radzikowskiego–Modlnica**
Długość: 2,4 km
Lata realizacji robót: 2009–2011
Koszt: 206,5 mln zł
Zakres inwestycji obejmuje: budowę dwujezdniowej drogi klasy GP o długości 2,4 km pomiędzy osiami węzłów Radzikowskiego i Modlnica z połączeniem z istniejącą drogą Olkusz–Kraków, w dwóch poziomach w formie węzła typu koniczyna, przebudowę i budowę istniejącej drogi krajowej nr 94 (Olkusz–Kraków) na długości około 1,6 km.

Zadania rozpoczęte w 2009 roku:

- **Budowa autostrady A4, odc. II Węzeł Szarów–Węzeł Krzyż w Tarnowie**
Długość: 56,8 km
Lata realizacji robót: 2009–2012
Przewidywany koszt: 4930,7 mln zł

Odnowy nawierzchni realizowane bądź planowane do realizacji w 2009 roku:

- **A4, odc. Opatkowiec–Kapielowa**, długość 1,9 km
- **dk 28, odc. Osielec–Skomielna Biała**, długość 12,33 km
- **dk 28, odc. Świnna Poręba–Skawce**, długość 6,7 km
- **dk 28, odc. Białka–Osielec**, długość 7,2 km
- **dk 44, odc. Włosienica–Przeciszów**, długość 7,72 km
- **dk 7, odc. w mieście Lubień**, długość 1,35 km
- **dk 75, odc. Szarów–Targowisko**, długość 1,9 km
- **dk 7, odc. granica województwa świętokrzyskiego–Książ Wielki**, długość 6,1 km
- **dk 28, odc. Nowy Sącz–Mszalnica**, długość 4,5 km
- **dk 28, odc. Cieniawa–Ptaszkowa**, długość 2,1 km
- **dk 28, odc. Grybów–Biała Niżna**, długość 6,4 km
- **dk 75, odc. Nowy Sącz–Nawojowa**, długość 3,7 km
- **dk 7, odc. w Libertowie**, długość 0,3 km
- **dk 52, odc. Bulowice–Andrychów**, długość 3,4 km
- **dk 52, odc. w mieście Chocznia**, długość 1,4 km
- **dk 52, odc. Chocznia–Wadowice**, długość 1,8 km

Łączny koszt robót w 2009 roku: 169,6 mln zł

ZADANIA PLANOWANE DO REALIZACJI W LATACH 2010–2013**Zadania planowane do realizacji po 2009 roku:**

- **A4, realizacja okołolotniskowej infrastruktury komunikacyjnej Międzynarodowego Portu Lotniczego Jana Pawła II Kraków–Balice (przebudowa i budowa łącznic na węzle Balice II)**
Lata realizacji robót: 2011–2012
Przewidywany koszt: 40,0 mln zł
- **Budowa drogi S7, odc. Christo Botewa–Igołomska odc. Igołomska–Rybitwy (Christo Botewa)**
Długość: 4,35 km
Lata realizacji robót: 2010–2012
Przewidywany koszt: 378,2 mln zł
- **Budowa drogi ekspresowej S7, odc. granica województwa świętokrzyskiego–Igołomska**
Długość: 55,5 km
Lata realizacji robót: 2012–2015
Przewidywany koszt: 2890,9 mln zł
- **Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Lubień–Rabka Zdrój**
Długość: 16,7 km
Lata realizacji robót: 2011–2014
Przewidywany koszt: 2320,0 mln zł
- **dk 47, odc. Rdzawka–Nowy Targ (Szafłary)**
Długość: 17,0 km
Lata realizacji robót: 2010–2011
Przewidywany koszt: 570,0 mln zł

- **dk 52, Budowa i rozbudowa tzw. Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, w tym obwodnic: Andrychowa, Kęty, Kóz, Wadowic, Kalwarii Zebrzydowskiej (o długości 5,3 km)**
Długość: 62,0 km
Lata realizacji robót: 2012–2014
Przewidywany koszt: 2690,0 mln zł
- **dk 87, Budowa dojazdu do nowego przejścia granicznego Piwniczna–Mnisek**
Długość: 0,2 km + 2,8 + 0,6 przełożenie drogi wojewódzkiej
Lata realizacji robót: 2010–2011
Przewidywany koszt: 124,7 mln zł
- **dk 75, Budowa dodatkowych pasów ruchu na podjazdach na odc. Brzesko–Nowy Sącz–Krzyżówka (Gosprzydowa, Just, Krzyżówka)**
Łączna długość: 9,7 km
Lata realizacji robót: 2010–2011
Przewidywany koszt: 60,0 mln zł

Budowa obwodnic:

- **dk 4, Budowa obwodnicy Łapczycy**
Długość: 5,0 km
Lata realizacji robót: 2011–2012
Przewidywany koszt: 140,0 mln zł
- **dk 28, Budowa obwodnicy Chełmca k. Nowego Sącza**
Długość: 1,6 km (na terenie gminy Chełmiec)
Lata realizacji robót: 2010–2011
Przewidywany koszt: 42,1 mln zł
- **dk 28, Budowa obwodnicy Zatora**
Długość: 2,4 km
Lata realizacji robót: 2011
Przewidywany koszt: 58,7 mln zł
- **dk 28, Budowa obwodnicy Limanowej wraz z rozbudową ulicy Piłsudskiego**
Długość: 2,0 km + 2,6 km = 4,6 km
Lata realizacji robót: 2010–2012
Przewidywany koszt: 90,0 mln zł
- **dk 44, Budowa obwodnicy Skawiny**
Długość: 4,5 km
Lata realizacji robót: 2009–2011
Przewidywany koszt: 95,8 mln zł
- **dk 49, Budowa obwodnicy miasta Nowy Targ**
Długość: 2,7 km
Lata realizacji robót: 2013–2014
Przewidywany koszt: 120,0 mln zł
- **dk 73, Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej**
Długość: 7,0 km

Lata realizacji robót: 2010–2012
Przewidywany koszt: 213,2 mln zł

- **dk 73, Przełożenie dk 73 – umożliwiające połączenie autostrady A4 (Węzeł Krzyż) z istniejącą dk 4 (Węzeł Lwowska) – stanowiące dojazd do Tarnowa od strony wschodniej**

Długość: 7,0 km
Lata realizacji robót: 2013–2015
Przewidywany koszt: 240,0 mln zł

- **dk 79, Budowa obwodnicy Chrzanowa**

Długość: 4,1 km
Lata realizacji: 2011–2012
Przewidywany koszt: 137,0 mln zł

- **dk 79, Budowa obwodnicy Zabierzowa**

Długość: 10 km
Lata realizacji: 2011–2012
Przewidywany koszt: 124,0 mln zł

Wzmocnienia i przebudowy planowane do realizacji w latach 2010–2015:

- **dk 75, odc. Niepołomice–Targowisko, km 4+263 – km 15+242**

Długość: 10,98 km
Lata realizacji robót: 2010–2011
Przewidywany koszt: 107,5 mln zł

- **dk 73, odc. Szczucin–Tarnów**

Długość: 27,3 km
Lata realizacji robót: 2011–2012
Przewidywany koszt: 150,0 mln zł

- **dk 94, odc. w Olkuszu**

Długość: 2 x 4,5 km
Lata realizacji robót: 2011

- **dk 94, odc. Zederman–Jerzmanowice – II etap**

Długość: 8,0 km
Lata realizacji robót: 2010
Przewidywany koszt: 24,0 mln zł

- **dk 94, odc. Jerzmanowice–Modlnica**

Długość: 14,0 km
Lata realizacji robót: 2011–2012
Przewidywany koszt: 30,0 mln zł

- **dk 44, odc. Oświęcim–Kraków**

Długość: 57 km

- **dk 4, odc. Ładna–Pogórska Wola**

Długość: 9,0 km

