

Zamawiający:



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
31-542 Kraków, ul. Mogilska 25

Raport po spotkaniu informacyjnym: Miasto Nowy Sącz i Gmina Chełmiec

Wykonawca:



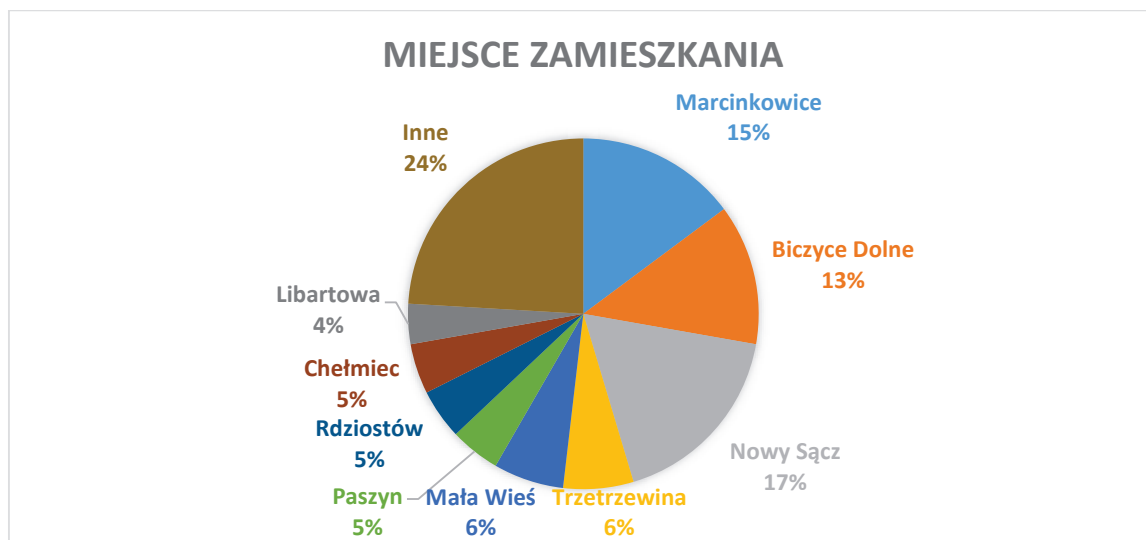
Halcrow Group Sp. z o.o. (CH2M)
Oddział w Polsce
00-684 Warszawa, ul. Wspólna 47/49
Halcrow Group Sp. z o. o. Oddział w Polsce jest częścią firmy Halcrow Group Ltd. wchodzącej w skład grupy kapitałowej CH2M

Spis Treści

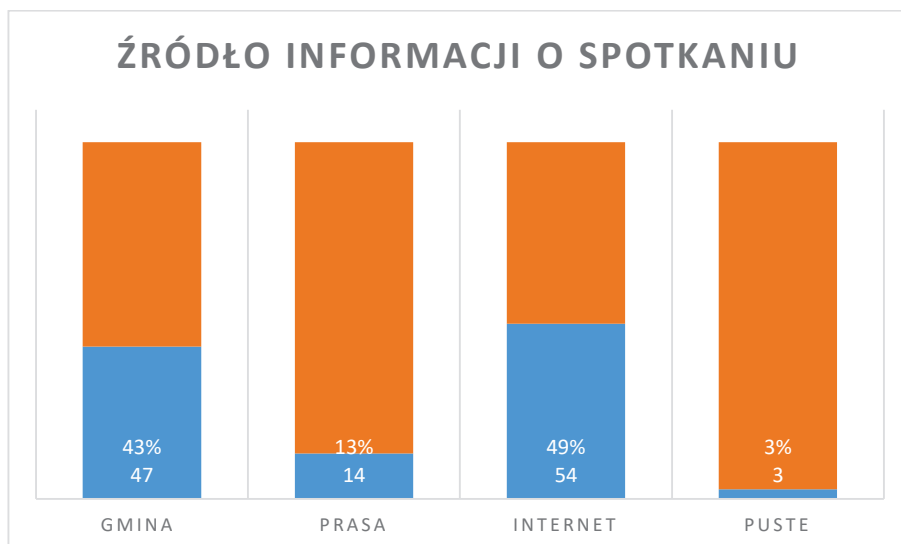
Część 1 - Analiza wyników ankiet	2
Część 2 - Pytania i odpowiedzi	6
1. Inwestor powinien wykorzystać decyzję środowiskową otrzymaną przez wójta i wybudować drogę zgodnie z jego projektem.	6
2. Wyrażenie poparcia dla wariantu wójta.	6
3. Projektant powinien uwzględnić zdanie i dobro mieszkańców.	6
4. Za mały przekrój/Powinna być droga ekspresowa	7
5. Uwagi dotyczące: zanieczyszczenia środowiska, powietrza, smogu, oraz wpływu na lokalne gatunki zwierząt i roślin.	7
6. Wysiedlenia, minimalna odległość od budynków, gęstość zaludnienia i prowadzenie trasy poza terenem zabudowanym.	8
7. Wariant pomarańczowy znajduje się w terenie osuwiskowym.	9
8. Nowy ciąg komunikacyjny.	9
9. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu.	9
10. Uniknięcie wprowadzania ruchu do Nowego Sącza, traktowanie go jako miasta tranzytowego i kontynuacja inwestycji na południe.	10
11. Bezkolizyjne włączenia, skrzyżowania dwupoziomowe	10
12. Nie uwzględnienie odcinka na ul. Witosa między ul. Tarnowską, a Lwowską.	10
13. Poprawa połączeń w gminie	10
14. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, tereny zalewowe Dunajca	10
Część 3 - Opinie samorządu i organizacji społecznych	12
Część 4 - Wnioski ze spotkania	25
Część 5 - Część rysunkowa	26

Część 1 - Analiza wyników ankiet

Projektant postanowił połączyć raporty z miasta Nowy Sącz i gminy Chełmiec z powodu wzajemnego przenikania się miejsc zamieszkania podawanych w ankietach otrzymanych z tych dwóch gmin (z gminy Chełmiec Projektant otrzymał kilkanaście ankiet z miejscem zamieszkania oznaczonym jako Nowy Sącz). Kolejnym powodem połączenia raportów dla powyższych gmin były podobne założenia i odpowiedzi na pytania przedstawione w ankiecie. W Nowym Sączu i gminie Chełmiec złożono łącznie 110 ankiet. Ankietowani zamieszkują następujące miejscowości:



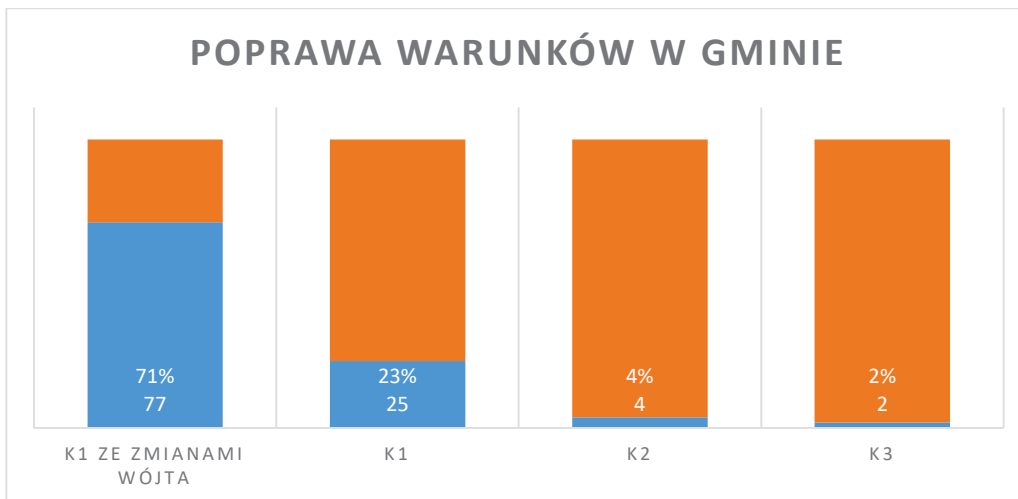
Na pytanie 5, dotyczące źródła informacji o spotkaniu w gminie zostało udzielonych 107 odpowiedzi. Najwięcej ludzi dowiedziało się o spotkaniu przez Internet lub w urzędzie gminy/miasta.



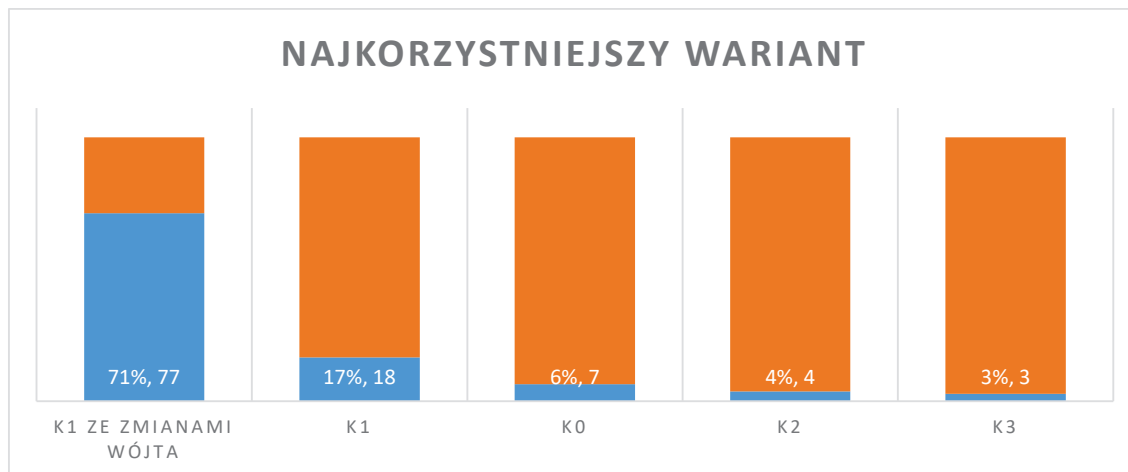
Na pytanie 6 dotyczące wariantu, który będzie miał najlepszy wpływ na poprawę warunków komunikacyjnych w gminie zostało udzielonych 108 odpowiedzi. Projektant uznał, że dopisanie

uwagi w punkcie 10 albo 12 należy dołączyć do tej części ankiety. Przy takim założeniu 71% ankietowanych poparła wariant przedstawiony przez wójta gminy Chełmiec, a pozostałe 23% ankietowanych wybrało wariant pomarańczowy. Wnioski podobne do planów Wójta również zostały wliczone do pierwszej kategorii. Na inne warianty zostało oddanych niewiele głosów.

Projektant opracował dwie wersje wariantu po zachodniej stronie Dunajca z zaproponowanym przez Wójta obiektem mostowym w okolicy zwirowni. Jednocześnie, zaproponował jeden wariant po wschodniej stronie Dunajca, zakończony węzłem drogowym z drogą DK28 oraz jeden wariant hybrydowy z obiektem na wysokości miejscowości Wielogłowy. Warianty te zostaną przedstawione Zamawiającemu i po jego akceptacji przekazane do rozpatrzenia na następnym etapie projektu. Wszystkie warianty przedstawione są w części rysunkowej.

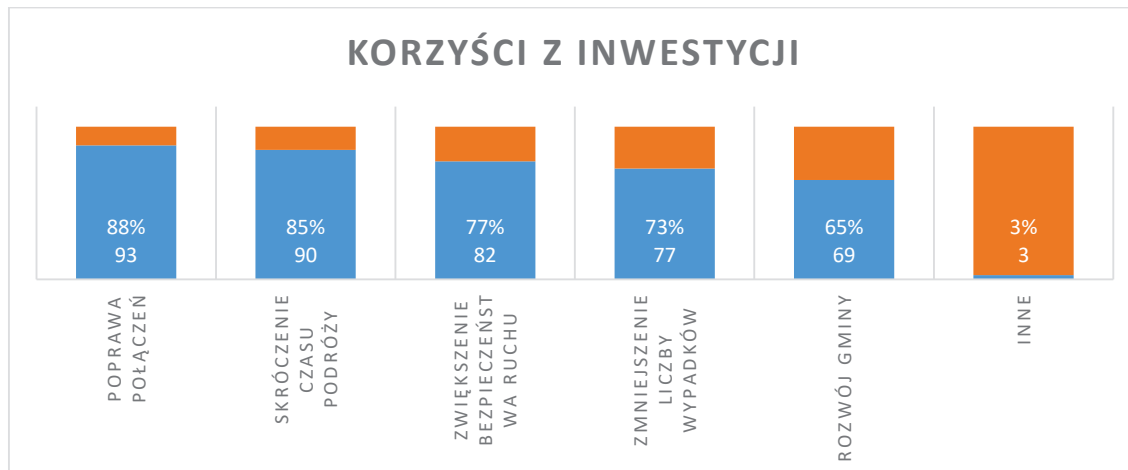


Na pytanie 7 zostało udzielonych również 108 odpowiedzi. Rozkład procentowy w większości pokrywa się z pytaniem 8, jednakże 6% ankietowanych zdecydowało, że najlepszym wyjściem jest pozostawienie istniejącej drogi bez zmian.

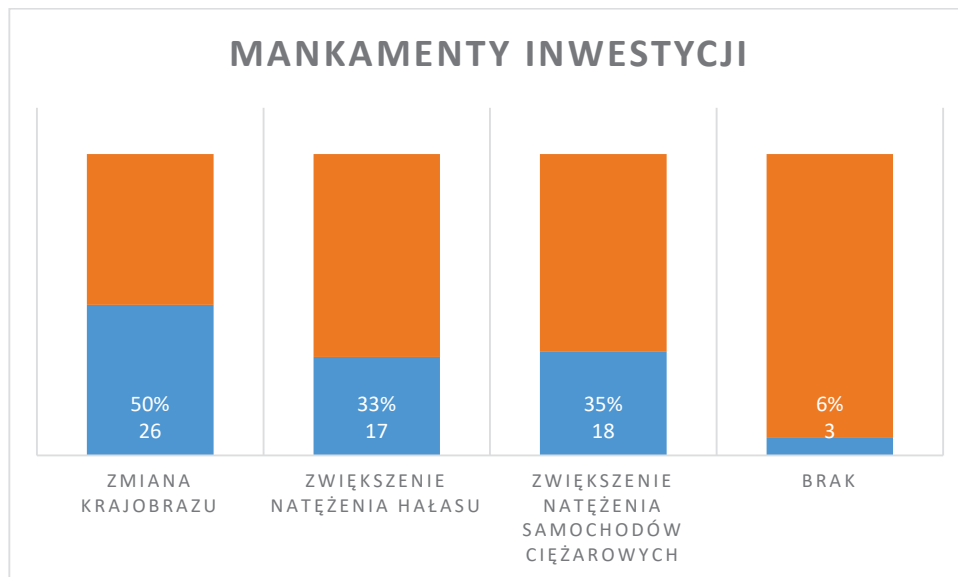


Na pytanie 8 dotyczące korzyści płynących z inwestycji zostało udzielonych 106 odpowiedzi, co stanowi 96% wszystkich ankiet. 9 na 10 ankietowanych udzielających odpowiedzi na to pytanie, uznało, że budowa nowej drogi spowoduje poprawę połączeń drogowych na terenie gminy, a

niewiele mniej, że skróci czas podróży. Większość ankietowanych dostrzegła także korzyści w postaci zwiększenia bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia liczby wypadków. 65% badanych stwierdziło, że budowa nowej drogi wpłynie pozytywnie na rozwój gminy.



Na pytanie 9 dotyczące mankamentów wynikających z inwestycji zostało udzielonych 45 odpowiedzi, co stanowi 41% wszystkich ankiet. Ponad połowa ankietowanych stwierdziła, że inwestycja spowoduje zmianę krajobrazu. 1/3 udzielających odpowiedzi na to pytanie przyznała, że obawia się zwiększonego natężenia hałasu i ruchu samochodów ciężarowych.



Na pytanie 11 zostało udzielonych 83 odpowiedzi co stanowi 75% wszystkich ankiet. Większość ankietowanych stwierdziła, że budowa nowej drogi nie wpłynie w żaden sposób na środowisko.



Na pozostałe wątpliwości i pytania zamieszczone w punktach 10 i 12 odpowiedzi, projektant udziela odpowiedzi w drugiej części raportu.

Część 2 - Pytania i odpowiedzi

1. Inwestor powinien wykorzystać decyzję środowiskową otrzymaną przez wójta i wybudować drogę zgodnie z jego projektem.

Projektant w ramach Studium dokonuje porównania wariantów za pomocą analizy wielokryterialnej, w tym korytarz KRP1 najbardziej zbliżony do propozycji Wójta. Jeżeli wariant ten okaże się najkorzystniejszy, Zamawiający włączy go do analizy na następnym etapie.

2. Wyrażenie poparcia dla wariantu wójta.

Ponieważ wariant Wójta nie spełniał wymagań określonych w zamówieniu, Projektant wykonał 2 warianty maksymalnie zbliżone do propozycji wójta, zgodne z wymaganiami technicznymi dla drogi klasy GP. Jako alternatywę zaproponował trasę po wschodniej stronie omijającą Wielopole od strony rzeki Dunajec, zakończoną węzłem zespolonym z drogą DK28 i wariant łączony rozpoczynający się po zachodniej stronie rzeki i przechodzący na wschodnią za pomocą obiektu na wysokości miejscowości Wielopole. W przypadku akceptacji proponowanych rozwiązań przez Zamawiającego, przedstawione do analizy w następnym etapie

3. Projektant powinien uwzględnić zdanie i dobro mieszkańców.

W ramach pozyskiwania opinii i informacji od mieszkańców, Projektant przeprowadził spotkanie informacyjne nr 1 oraz dokonał analizy ankiet i pism od samorządów, skutkiem czego Zamawiającemu (GDDKiA) zostały przedstawione dodatkowe korytarze lub korekty proponowanych wcześniej rozwiązań (tzw. korytarze KS). Korytarze KS zostały przedstawione na spotkaniu informacyjnym nr 2 w wybranych gminach, na terenie których nastąpiły zmiany przebiegów.

Warianty KS – korytarze społeczne, zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej na etapie SK i w przypadku aprobaty Zamawiającego zostaną wykorzystane w STEŚ.

Na kolejnym etapie również zostaną przeprowadzone spotkania informacyjne, które umożliwią przedstawienie Projektantowi uwag mieszkańców, tym razem na projekcie o wyższym stopniu szczegółowości.

W ramach ostatniego etapu, przed wydaniem decyzji środowiskowej przez właściwy organ administracyjny, zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne, w trakcie których mieszkańcy będą po raz kolejny mogli wyrazić swoją opinię na temat ostatecznych wariantów.

4. Za mały przekrój/Powinna być droga ekspresowa

Projektant, zgodnie z zamówieniem, przed pierwszym spotkaniem z mieszkańcami, przy wyborze przekroju drogi kierował się analizami i prognozami ruchu do roku 2047. Dla każdego z wariantów została przeprowadzona oddzielna analiza i na tej zasadzie został dobrany przekrój drogi na określonych odcinkach. Na spokojnie ZOPI założenia wyjściowe w zakresie przekroju uległy zmianie i od tego momentu trasa projektowana jest w wariancie 2x2 (dwujezdniowym o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku). Wiążą się z tym zmiany geometrii w stosunku do pierwotnie założonych korytarzy.

Proces przygotowawczy dla niniejszego zadania inwestycyjnego prowadzony jest w oparciu o zatwierdzony 8 września 2015 r. (z późniejszymi zmianami) uchwałą Rady Ministrów Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), w którym niniejsze zadanie figuruje w załączniku nr 1 i polega na przebudowie drogi krajowej klasy technicznej GP.

Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że parametry trasy ekspresowej są wyższe, niż trasy GP i powodowałyby zwiększenie trudności ze znalezieniem korytarza omijającego tereny wrażliwe, a co za tym idzie spowodowałyby wyższą liczbę wywłaszczeń i zajęcie obszarów objętych ochroną środowiskową. Dla mieszkańców przyległych do drogi terenów, problemem byłaby również dostępność do takiej drogi, czyli częstość wjazdów i zjazdów z niej, która realizowana byłaby tylko i wyłącznie za pomocą węzłów, zlokalizowanych w odległości nie mniejszej niż 4 km a nie jak to jest w przypadku drogi GP w odległości 2 km i za pomocą skrzyżowań jednopoziomowych.

Z uwagi na powyższe przy uwzględnieniu zabudowy i topografii terenu, Projektant tak dobiera parametry techniczne drogi aby przy założonej klasie technicznej drogi, zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego i komfort jazdy.

5. Uwagi dotyczące: zanieczyszczenia środowiska, powietrza, smogu, oraz wpływu na lokalne gatunki zwierząt i roślin.

Rozwiązania projektowe DK75 uwzględniać będą wymagania przepisów prawa i wiedzy technicznej, aby oddziaływanie inwestycji zmieściło się w pasie drogowym. Tam, gdzie nie będzie możliwe spełnienie tych wymogów, przewidziane będzie wykonanie zabezpieczeń, w celu obniżenia uciążliwości poprzez zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących (m.in. wały lub ekrany akustyczne, ciche nawierzchnie, urządzenia podczyszczające).

Na kolejnym etapie dokumentacji - Studium Technologiczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES), którego częścią będzie ocena wpływu możliwych do realizacji wariantów przebiegu drogi na środowisko, szczegółowo przeanalizowane zostaną nie tylko oddziaływania poszczególnych tras na wszystkie komponenty otoczenia, ale także zaprojektowane zostaną optymalne środki minimalizujące negatywne skutki realizacji jak i eksploatacji inwestycji. Analiza porównawcza zaowocuje wyborem do budowy obiektywnie najkorzystniejszego wariantu pod względem środowiskowym, technicznym jak i ekonomicznym. Analizy środowiskowe dotyczyć będą między innymi cennych uwarunkowań krajobrazowych i przyrodniczych wskazanego terenu. W kontekście krajobrazu rozpoznane i przeanalizowane zostaną jego typy. Opracowana waloryzacja pozwoli wskazać obszary o największej wartości krajobrazowej oraz dobrać odpowiednie środki minimalizujące negatywnie oddziaływanie obecności drogi. Jeśli nie uda się uniknąć poprowadzenia drogi przez obszary cennego krajobrazu to planowanym do wykorzystania, głównym narzędziem niwelującym to oddziaływanie będą odpowiednio zaprojektowane nasadzenia zieleni. Natomiast w kontekście walorów przyrodniczych tego terenu i obecności na nim cennych typów siedlisk, gatunków roślin i zwierząt informujemy, że trwa obecnie roczna inwentaryzacja przyrodnicza obszarów korytarzy całej inwestycji. Badania

terenowe mają za zadanie rozpoznać miejsca występowania i populacje przede wszystkim gatunków cennych i objętych ochroną w ramach systemu krajowego jak i europejskiego. Analizowane są również kierunki migracji oraz korytarze ekologiczne wykorzystywane przez poszczególne gatunki. Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej pozwolą na zaprojektowanie odpowiednich rozwiązań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na faunę i florę. Droga poprowadzona będzie przez możliwie najmniejszą powierzchnię cennych siedlisk. W razie konieczności realizowane będą zastępcze nasadzenia zieleni, a chronione gatunki przenoszone będą na sąsiednie obszary charakteryzujące się analogicznymi warunkami środowiska. Na etapie eksploatacji drogi zostanie zapewniona możliwość bezpiecznej migracji zwierząt poprzez odpowiednio zaprojektowane urządzenia takie jak przejścia dla zwierząt czy przepusty drogowe. Projektowanie rozmieszczenia przejść dla zwierząt oraz ich parametrów technicznych przeprowadzone będzie w konsultacji ze specjalistami przyrodnikami. W razie stwierdzenia wystąpienia zbliżenia lub przecięcia obszarów poboru wody pitnej, po uzyskaniu zgody zostaną wprowadzone specjalistyczne zabezpieczenia eliminujące jakiegokolwiek zagrożenia. Elementy te są wprowadzane zgodnie z zapisami stref ochronnych ujęć wody.

6. Wysiedlenia, minimalna odległość od budynków, gęstość zaludnienia i prowadzenie trasy poza terenem zabudowanym.

Ilość wyburzeń i budynków w obszarze wpływu (czyli w małej odległości od drogi) jest jednym z głównych elementów analizy porównawczej. Należy zauważyć, że nie wszystkie budynki znajdujące się wewnątrz narysowanych korytarzy są założone do wyburzenia, a dokładną ilość wyburzeń Projektant będzie w stanie podać po przeprowadzeniu dokładniejszej analizy na następnym etapie.

Projektant w trakcie projektowania starał się prowadzić drogę poza terenem gęstej zabudowy, jednakże, aby spełnić wymagania kontraktu był zmuszony przedstawić warianty wykorzystujące istniejącą drogę w minimum 25% oraz uwzględniające planowane lub przeprowadzone przez GDDKiA inwestycje. Spowodowało to konieczność poprowadzenia korytarza w znacznie gęstszej zabudowie zlokalizowanej najczęściej w pobliżu istniejącej drogi.

Jednocześnie, nie należy zapominać, że teren założony pod inwestycję, jest gęsto zabudowany i zróżnicowany topograficznie, więc nie jest możliwe uniknięcie wszystkich budynków przy jednoczesnym zachowaniu minimalnych wymaganych parametrów drogi GP.

Nieruchomości pod inwestycje drogowe dla potrzeb dróg krajowych, nabywane są na własność Skarbu Państwa na podstawie ostatecznej decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) wydawanej odrębnie dla każdego zadania inwestycyjnego. Powyższa decyzja Wojewody Małopolskiego zatwierdza między innymi granice podziału działek. Z dniem ostateczności decyzji ZRID działki, które znajdują się w liniach rozgraniczających inwestycję drogową, przechodzą z mocy prawa na rzecz Skarbu Państwa za stosownym odszkodowaniem.

Ostateczna decyzja ZRID jest również podstawą do wydania przez Wojewodę Małopolskiego decyzji ustalającej wysokość odszkodowania za nieruchomość. Rzeczne odszkodowanie jest wypłacane przez GDDKiA dla nieruchomości o uregulowanym stanie prawnym (nieruchomość winna mieć założoną księgę wieczystą, ewentualnie przeprowadzone postępowanie spadkowe). Wysokość odszkodowania określana jest przez rzeczoznawcę majątkowego wybranego w drodze przetargu przez Małopolski Urząd Wojewódzki. Wartość odszkodowania obejmuje wszystkie składniki majątkowe znajdujące się na działce i jest określona wg cen rynku lokalnego w oparciu o zapisy ustawy o gospodarce nieruchomościami. Wysokość odszkodowania określona jest wg stanu nieruchomości na dzień wydania decyzji ZRID oraz wg jej wartości na dzień ustalenia wysokości odszkodowania. Odszkodowanie dotyczy tylko nieruchomości niezbędnych do zajęcia pod pas drogowy. Decyzja o ustaleniu odszkodowania jest realizowana/wypłacana przez GDDKiA w terminie 14 dni od dnia jej

uprawomocnienia. Jeżeli decyzja ZRID posiada rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek właściciela może być wypłacone odszkodowanie w wys. 70% wartości nieruchomości przed uzyskaniem ostateczności ZRID. Prawa rzeczowe ustanowione na nieruchomościach objętych decyzją ZRID wygasają z dniem, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna (są to: służebności, hipoteki, najem, dzierżawa).

Dodatkowo dla właścicieli nieruchomości przewidziane są bonifikaty, które obejmują: • 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego za wcześniejsze wydanie nieruchomości w ciągu 30 dni: - od doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID, - od doręczenia postanowienia o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji ZRID, - od dnia kiedy decyzja ZRID stała się ostateczna. • 10 tys. zł dla właścicieli lub użytkowników wieczystych zamieszkujących w budynku mieszkalnym lub budynku w którym wyodrębniony został lokal mieszkalny przeznaczonym do stałego zajęcia.

Ponadto, działki, które pozostają poza pasem drogowym nie nadające się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowy cel tzw. „resztówki”, mogą być nabyte przez GDDKiA na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego w drodze umowy notarialnej. Przy podejmowaniu decyzji o ewentualnym nabyciu gruntów, usytuowanych poza pasem drogowym, muszą być spełnione odpowiednie kryteria, które uzasadniają, że pozostająca część nieruchomości nie może być użytkowana w dotychczasowy sposób. Tymi kryteriami są: powierzchnia, kształt działki, ukształtowanie terenu, własność działek przyległych, inne (np. dojazd odległość od siedliska, jedna działka w obrębie).

7. Wariant pomarańczowy znajduje się w terenie osuwiskowym.

Projektant jest świadomy występowania w tej lokalizacji terenów osuwiskowych. W ramach zadania, wykonuje analizę kosztów i porównuje przewidywane koszty stabilizacji skarpy w okolicach Białowódzkiej Góry nad Dunajcem do budowy obiektu mostowego przez rzekę Dunajec w okolicach zwirowni. Ten element i inne czynniki, takie jak uzgodnienia z RZGW czy informacja środowiskowa przekazana Projektantowi będzie miało wpływ na wybranie wariantu korzystniejszego technicznie, ekonomicznie i środowiskowo.

8. Nowy ciąg komunikacyjny

Projektant w ramach zamówienia zobowiązany jest porównać wszystkie warianty dróg do wariantu bezinwestycyjnego i do wariantu wykorzystującego dużą część istniejącego przebiegu. Jeżeli któryś z tych wariantów okaże się w ramach analizy wielokryterialnej korzystniejszy od budowy nowego, Projektant przedstawi taką rekomendację do decyzji Zamawiającego, jednakże bazując na dotychczasowych analizach, Projektant uważa, że na terenie gminy Chełmiec bardziej prawdopodobny jest przebieg w nowym śladzie.

9. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu

Wszystkie warianty drogi zostały poddane ocenie, prognozie i audytowi bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) i wykazały prognozowany spadek liczby wypadków w analizowanej sieci drogowej nawet o 34%, a ofiar ciężko rannych i śmiertelnych o 76% w stosunku do wariantu 0 (czyli bezinwestycyjnego pozostawienia istniejącej drogi). Na kolejnych etapach zostanie wykonany audyt BRD, tak by zadbać o wzrost bezpieczeństwa użytkowników drogi i mieszkańców.

10. Uniknięcie wprowadzania ruchu do Nowego Sącza, traktowanie go jako miasta tranzytowego i kontynuacja inwestycji na południe.

Projektant po konsultacjach społecznych zaproponował Zamawiającemu cztery rozwiązania wykorzystujące obwodnicę Nowego Sącza i niewprowadzające ruchu bezpośrednio w ulicę Tarnowską. Pozostałe postulaty zostały również przedstawione Zamawiającemu do rozpatrzenia, jednak nie wchodzi one w zakres aktualnej inwestycji.

11. Bezkolizyjne włączenia, skrzyżowania dwupoziomowe

Projektant zakłada, zgodnie z SIWZ, że podstawowym typem skrzyżowań będą skrzyżowania jednopoziomowe, a dwupoziomowe węzły wystąpią tylko w przypadku różnic wysokościowych między drogami i będą to rozwiązania typu WC czyli z dodatkową jezdnią i skrzyżowaniami jednopoziomowymi w poziomie obu dróg. W indywidualnych przypadkach będą możliwe węzły typu WB, ale prawdopodobnie tylko na skrzyżowaniach z innymi drogami krajowymi.

Projektant zakłada włączenia bezkolizyjne w miejscach projektowanych węzłów. W przypadku innych skrzyżowań zostanie przeprowadzona analiza oparta o natężenia ruchu, na podstawie której dobrane zostaną właściwe rodzaje skrzyżowań.

12. Nie uwzględnienie odcinka na ul. Witosa między ul. Tarnowską, a Lwowską

Wskazana lokalizacja leży poza zakresem niniejszego zadania.

13. Poprawa połączeń w gminie

W ramach inwestycji poza jezdnią główną, powstanie sieć dróg lokalnych i dróg obsługujących teren umożliwiających poruszanie się po gminie.

Projektant w następnym etapie projektowym (STEŚ), jest zobowiązany do zaprojektowania dróg i rozwiązań komunikacyjnych umożliwiających dostęp do działek, które utraciły dostęp do drogi publicznej.

Projektant dołoży wszelkich starań, by istniejąca sieć drogowa nie została przerwana, lub w przypadku braku możliwości zaprojektowania rozwiązania bezpośredniego, został zaproponowany optymalny objazd.

Ta część projektu zostanie również podana w ramach informacji społecznej i poddana dyskusji w podobny sposób jak na etapie pierwszym.

14. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, tereny zalewowe Dunajca

W ramach niniejszego zadania inwestycyjnego zaprojektowane i wykonane zostaną urządzenia wodne/melioracyjne, w celu przeprowadzenia obliczonych ilości wody i wyeliminowania sytuacji zagrożenia powodziowego. Podkreślenia wymaga fakt, że nasyp drogowy w niektórych przypadkach stanowi skuteczną ochronę przed zalewaniem terenów przyległych. Właściwy stan wszystkich urządzeń melioracyjnych w rejonie inwestycji a także odbiorników wód wpływa w istotnym stopniu na prawidłowe funkcjonowanie całego.

W przypadku wybrania wariantu przechodzącego przez tereny zalewowe Dunajca zostanie przeprowadzona dodatkowa analiza hydrotechniczna obejmująca wpływ inwestycji na rzekę oraz konieczne zostanie uzgodnienie rozwiązań projektowych z RZGW. Wyniki takiej analizy zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej wraz z uwzględnieniem aspektu środowiskowego i kosztowego.

Część 3 - Opinie samorządu i organizacji społecznych

Poniżej zamieszczono kserokopie opinii i wniosków władz samorządowych oraz organizacji społecznych.



Ryszard Nowak
Prezydent Miasta Nowego Sącza

Rynek 1, 33-300 Nowy Sącz
tel: (+48 16) 44 86 508, fax: (+48 16) 44 37 853
prezydent@nowysacz.pl | www.nowysacz.pl

Nowy Sącz, 24 kwietnia 2017 r.



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
Ul. Męgisłka 25
31-542 Kraków

Nasz znak: DN.4402.36/17

w sprawie: wyboru wariantów przebiegu planowanej do przebudowy drogi DK 75 klasy GP na odcinku Brzesko – Nowy Sącz, w związku ze spotkaniem informacyjnym zorganizowanym przez wykonawcę studium korytarzowego ch2m. Halcrow Group Sp. z o.o. w Urzędzie Miasta Nowego Sącza w dniu 11.04.2017 r.

W nawiązaniu do spotkania informacyjnego w sprawie przedstawienia wariantów przebiegu DK 75 klasy GP na odcinku Brzesko – Nowy Sącz, które odbyło się w dniu 11.04.2017 r. w Urzędzie Miasta Nowego Sącza, a prowadzone było przez przedstawicieli firmy ch2m. Halcrow Group Sp. z o.o. prezentuję niniejszym następujące stanowisko w przedmiotowej sprawie, sformułowane w porozumieniu ze służbami merytorycznymi Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta Nowego Sącza i Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu.

Uważam, że odcinek nowej drogi należy poprowadzić: (1) od ronda tzw. obwodnicy północnej Nowego Sącza im. Prof. B. Kumora (tzw. „marcinkowickiego”) korytarzem K 1.0 (pomarańczowym) wzdłuż lewego brzegu rzeki Dunajec, (2) następnie przez nowy most na rzece Dunajec w okolicy miejscowości Dąbrowa, (3) dalej krótkim odcinkiem korytarza K0 (czerwonym) przez nowoprojektowany obecnie most w Kurowie, (dalej korytarzem K 1.0 (pomarańczowym) do miejscowości Tęgoborze. Uważam, że odcinek opisany w tym miejscu powinien być realizowany w pierwszej kolejności, ze względu na narastające problemy komunikacyjne Nowego Sącza i jego obszaru funkcjonalnego.

Dalszy ciąg i wariant przebiegu drogi w kierunku Brzeska po terenie pozostałych gmin powinny warunkować względy ekonomiczne, względy zmniejszenia czasu dojazdu do Brzeska, interesu społecznego i uwarunkowania geologiczne przewidywanych korytarzy; z zastrzeżeniem jednak, że wybrany docelowo korytarz o parametrach drogi klasy GP powinien stanowić wyraźną alternatywę komunikacyjną dla DK 75 w dotychczasowym przebiegu, a zatem powinien przebiegać (4) korytarzem K 1.0 (pomarańczowym) lub K 3.0 (zielonym), lub K 5.0 (żółtym); bądź kompilacyjnym złożonym z odcinków trzech

wymienionych korytarzy z wymaganymi miejscowo korektami w zależności od uwarunkowań w poszczególnych gminach.

(5) Docelowo wybrany korytarz drogi klasy GP służący ruchowi tranzytowemu powinien być ukierunkowany i wskazywać przyszłościowo na lokalizację strategicznego przejścia granicznego dla pojazdów powyżej 40t dmc, co jest istotne z punktu widzenia interesu gospodarczego Polski, Małopolski i Sądecczyzny. Jako Prezydent Miasta reprezentujący władze samorządowe Nowego Sącza i jego mieszkańców wyrażam jednoznaczną opinię, iż przyszła przebudowana droga krajowa nr 75 klasy GP stanowić winna wyraźną alternatywę komunikacyjną dla DK 75 w dotychczasowym przebiegu. Ewentualna realizacja wariantów: K 1.0/ K 3.0/ K 5.0, bądź wariantu kompilacyjnego trzech wymienionych, z dopuszczalnymi korektami postulowanymi przez poszczególne gminy na trasie przebiegu drogi, będzie stanowić: (1) silny impuls rozwojowy dla regionu poprzez uwolnienie potencjału gospodarczego nowych terenów inwestycyjnych; (2) w logiczny sposób udrożni dotychczasową DK 75 poprawiając wskaźniki jej przepustowości, dostępności i bezpieczeństwa; (3) stworzy sytuację wyboru między nową drogą klasy GP, gdzie ważącym kryterium wyboru będzie kryterium szybkości, czasu i bezpieczeństwa, a dotychczasową DK 75, gdzie ważącym kryterium wyboru będzie kryterium dostępności; (4) pokaże wyraźne strategiczne ukierunkowanie nowego połączenia drogowego o podwyższonym standardzie ku granicy ze Słowacją i dalej na południe Europy.

W oparciu o dotychczasowe doświadczenia, a mając na względzie interes państwa i regionu, wnoszę o jak najszybsze przystąpienie do realizacji tej oczekiwanej od dekad inwestycji drogowej tworzącej warunki dla zrównoważonego terytorialnie rozwoju, o którym mowa w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju”.

Proszę jednocześnie o zapewnienie Nowemu Sączowi jako miastu kluczowemu dla realizacji przedmiotowej inwestycji możliwości udziału w pracach koncepcyjnych i projektowych na każdym etapie. Jednocześnie deklaruję gotowość Miasta Nowego Sącza do udzielania pomocy w zakresie konsultacji i uzgodnień z poszczególnymi gminami dotyczących bezpośrednio Sądecczyzny.



PREZYDENT MIASTA
NOWEGO SĄCZA
Ryszard Nowak

Załączniki:

1. Stanowisko Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu
2. Stanowisko Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta Nowego Sącza

Do wiadomości:

1. Halcrow Group Sp. z o.o., Oddział w Polsce, ul Wspólna 47/49, 00 – 684 Warszawa

Otrzymują:

1. Adresat.
2. A/a.



Urząd Miasta Nowego Sącza
Wydział Architektury i Budownictwa

Rynek 5, 33-200 Nowy Sącz
tel.: (+48) 18 44 00 643, fax: (+48) 18 44 00 644
wau.sekretariat@nowysacz.pl | www.nowysacz.pl

Nowy Sącz, dnia 24.04.2017

WAU.RPP.671.18.2017

Sz. P.
Ryszard Nowak
Prezydent Miasta Nowego
Sącza
w/m

W odpowiedzi na pismo znak: DK75/63/03/2017/TB/107/34 z dnia 21.03.2017 r. (data wpływu 27.03.2017 r.) dotyczące zadania „Przebudowa drogi krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odcinku Brzesko - Nowy Sącz” opiniuję przedstawione warianty przebiegu drogi krajowej z następującymi uwagami i wnioskami:

- połączenie Nowego Sącza z Brzeskiem oraz dostęp do autostrady, a przez autostradę z Krakowem, Rzeszowem i innymi ważnymi ośrodkami krajowymi jest niezwykle istotne dla rozwoju gospodarczego zarówno miasta, jak i całej Sądecczyzny;
- dla powiązań komunikacyjnych Nowego Sącza oraz z punktu widzenia funkcjonowania układu drogowego na obszarze miasta istotnym jest odciążenie ulicy Tarnowskiej na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania z obwodnicą północną z uwagi na zagospodarowanie terenów wzdłuż drogi i liczne zjazdy. W związku z tym dla miasta korzystne jest wyznaczenie przebiegu korytarza 1 (pomarańczowego), z propozycją przeanalizowania korekt:
 - poprowadzenie trasy na odcinku od km 50+000 do km 51+250 wzdłuż torów kolejowych i dwupoziomowe połączenie z obwodnicą północną. Proponowany przebieg umożliwi kontynuację drogi niższej klasy w kierunku południowym wzdłuż torów kolejowych, a następnie wzdłuż Dunajca i powiązanie jej z tzw. obwodnicą zachodnią Nowego Sącza w Podrzeczu na terenie gminy Podegrodzie.
 - przekroczenie w rejonie km 47+000 rzeki Dunajec i włączenie się do istniejącej drogi w rejonie km 58+000 z uwagi na uwarunkowania środowiskowe oraz trudne warunki topograficzne na odcinku od km 43+000 do km 45+000;
- proponowany wyżej wybór trasy znajduje uzasadnienie dla przyjętego układu drogowego na terenie miasta oraz w związku z zamiarem realizacji odcinka drogi łączącego ulicę Pieczkowskiego z Aleją Piłsudskiego. Realizacja tego odcinka w znaczący sposób usprawni przeprowadzenie ruchu samochodowego przez obszar miasta w ciągu drogi krajowej na dalszym odcinku, tzn. Nowy Sącz - Muszynka - granica państwa. Odcinek ten zapewni regionowi połączenie ze Słowacją oraz dostęp do autostrady D1 na Słowacji. Dla rozwoju gospodarczego regionu

sądeckiego równie ważnym zadaniem jak przebudowa drogi krajowej Nr 75 na odcinku Brzesko - Nowy Sącz jest przebudowa odcinka drogi Nowy Sącz - Muszynka, stąd wskazane jest rozpoczęcie analogicznych prac studialnych i projektowych dla przebudowy dalszego odcinka drogi krajowej;

- proponuje się, żeby przy wyborze wariantu przebiegu drogi Nr 75 na odcinku Nowy Sącz - Brzesko poza obszarem miasta, uwzględnić taki przebieg trasy, który będzie zapewniał najszybsze połączenie Nowego Sącza z Brzeskiem.

Dla poprawy bezpieczeństwa oraz warunków ruchu na drodze proponuje się przeanalizowanie możliwości przyjęcia przekroju drogi jako dwujezdniowej na całym odcinku drogi między Brzeskiem a Nowym Sączem.

DYREKTOR WŁOZIAŁU
Architektura i Inżynieria
Inżynier architekt Mirosław Liszpek

OTRZYMUJĄ:

1. Adresat,
2. WAU.RPP a/a.



MIEJSKI ZARZĄD DRÓG
ul. Wyspiańskiego 22 (1)
33-300 NOWY SĄCZ
tel. 18 442 79 67, fax 18 442 78 00
NIP: 734-10-24-330, Regon: 490580739

Nowy Sącz, dnia 21 kwietnia 2017 r.

Nasz znak: DN.4402.33/17

Prezydent Miasta Nowego Sącza
Ryszard Nowak
ul. Rynek 1
33-300 Nowy Sącz

Szanowny Panie Prezydencie!

Dotyczy: wielowariantowej koncepcji przebiegu drogi krajowej nr 75 Brzesko - Nowy Sącz, - studium korytarzowe, w nawiązaniu do spotkania informacyjnego, które odbyło się w dniu 11.04.2017r., w Urzędzie Miasta Nowego Sącza.

W nawiązaniu do spotkania, które odbyło się w dniu 11.04.2017r. w Urzędzie Miasta Nowego Sącza, w sprawie opracowania wielowariantowej koncepcji przebiegu DK 75 Brzesko - Nowy Sącz, którą prezentowali przedstawiciele firmy Halcrow Group Sp. z o.o., jako Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu przedstawiam swoje stanowisko w zakresie przebiegu zaprezentowanych korytarzy.

1. Proponowane korytarze przebiegu nowoprojektowanej drogi klasy GP powinny uwzględniać interesy wszystkich uczestników ruchu drogowego, w szczególności mieszkańców miasta Nowego Sącza, zapewniać najlepszą dostępność komunikacyjną do nowoprojektowanej drogi, oraz uwzględniać interesy gospodarcze całego regionu.
2. Koniecznym jest w związku z powyższym wzięcie pod uwagę możliwości realizacji przyszłej inwestycji - w tym biorąc pod uwagę możliwości połączenia z istniejącym układem komunikacyjnym oraz możliwości terenowych takie prowadzenie inwestycji aby ograniczyć do minimum konieczność ingerowania w istniejącą zabudowę przestrzenną miasta.
3. Opiniuję negatywnie możliwość wytyczenia nowej drogi poprzez ul. Tarnowską odcinek od Ronda Jana Pawła II do Granic Miasta ze względu na ukształtowany już układ drogowy, gęstą zabudowę, istniejącą lokalizację firm a w związku z tym ograniczoną możliwość modyfikacji istniejących włączeń do układu drogowego, przy założeniu iż droga klasy GP z definicji wymusza ograniczenie liczby skrzyżowań i wjazdów, przy jednoczesnej konieczności zapewnienia min 100 m korytarza dla jej lokalizacji.
4. Rekomenduję aby odcinek nowej drogi poprowadzić od „Obwodnicy Północnej” Nowego Sącza śladem korytarza pomarańczowego wzdłuż lewego brzegu rzeki Dunajec, następnie budowę nowego mostu na Dunajcu w okolicy miejscowości Dąbrowa, dochodzącego do korytarza czerwonego i dalej poprzez nowoprojektowany obecnie most w Kurowie do miejscowości Tęgoborze. Rozwiązanie takie moim zdaniem zapewni realizację celów optymalizacji czasu, kosztów, interesu społecznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, pozostawiając tym samym obecny odcinek ul. Tarnowskiej jako drogę alternatywną i umożliwi włączenie do nowej drogi GP w okolicy miejscowości Dąbrowa dla uczestników ruchu od strony ul. Tarnowskiej oraz Gródka nad Dunajcem.
5. Celowym jest już na tym etapie prac studyjno - projektowych jasne zdefiniowanie lokalizacji strategicznego dla naszego regionu drogowego przejścia granicznego, stanowiącego połączenie międzynarodowe dla pojazdów o DMC 40 t poruszających się droga tranzytową na południe Europy. Brak zdefiniowania dalszego kierunku rozwoju ruchu tranzytowego w naszym regionie już na tym etapie może doprowadzić do

- zahamowania wzrostu gospodarczego oraz uniemożliwić jego dalszy rozwój, co z punktu widzenia mieszkańców Miasta oraz przedsiębiorców jest niedopuszczalne.
6. Rozważane korytarze na odcinku od miejscowości Tęgoborze w kierunku Miasta Brzeska powinny być uwarunkowane przede wszystkim względami ekonomicznymi, maksymalizacją dostępności do projektowanej drogi GP oraz zapewnieniem interesu społecznego w tym skróceniem czasu podróży na trasie Nowy Sącz - Brzesko.
 7. Rekomenduję przyjęcie takiego wariantu na dalszym odcinku, aby istniejąca trasa DK 75 mogła być wykorzystana jako droga alternatywna i stanowiła zabezpieczenie logistyczne dla małego ruchu oraz obsługi komunikacyjnej istniejących terenów zurbanizowanych prowadząc ruch lokalny oraz międzygminny.
 8. Ze względu na obecne natężenie ruchu, oraz pilne osiągnięcie poprawy dostępności komunikacyjnej Miasta Nowego Sącza rekomenduję aby odcinek Nowy Sącz - Tęgoborze był realizowany jako pierwszy, co biorąc pod uwagę możliwości terenowe oraz spodziewane efekty skrócenia czasu podróży jest jak najbardziej uzasadnione.

z powrotem

DYREKTOR
Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu
mgr inż. Grzegorz Miłek

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Urząd Gminy w Chelmcu
Ul. Papieska 2,
33-395 ChelmiecTel. (018) 414 56 10
fax. (018) 414 56 43
e-mail: sekretariat@chelmiec.pl

Chelmiec 5.04.2017

WBG.6220.8.2017

Sz.P.

Tomasz Bernady
ch2m
ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 21.03.2017 znak:DK75/63/03/2017/TB/109/34 dotyczące „Opracowania Studium Korytarzowego (SK), Studium Technologiczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla zadania pn: przebudowa drogi krajowej 75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz przesyłamy materiały przedstawiające propozycję rozwiązania komunikacyjnego na Sądecczyźnie. Wnoskujemy o przełożenie drogi krajowej NR 75 w miejsce planowanej obwodnicy Kurów – Chelmiec. Informujemy, iż na ten odcinek Wójt Gminy Chelmiec uzyskał prawomocną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (skan w załączeniu).

Agnieszka Machowska
p.o. Kierownik Wydziału Budownictwa
Geodezji i Ochrony Środowiska

www.chelmiec.pl - Oficjalna strona Gminy Chelmiec



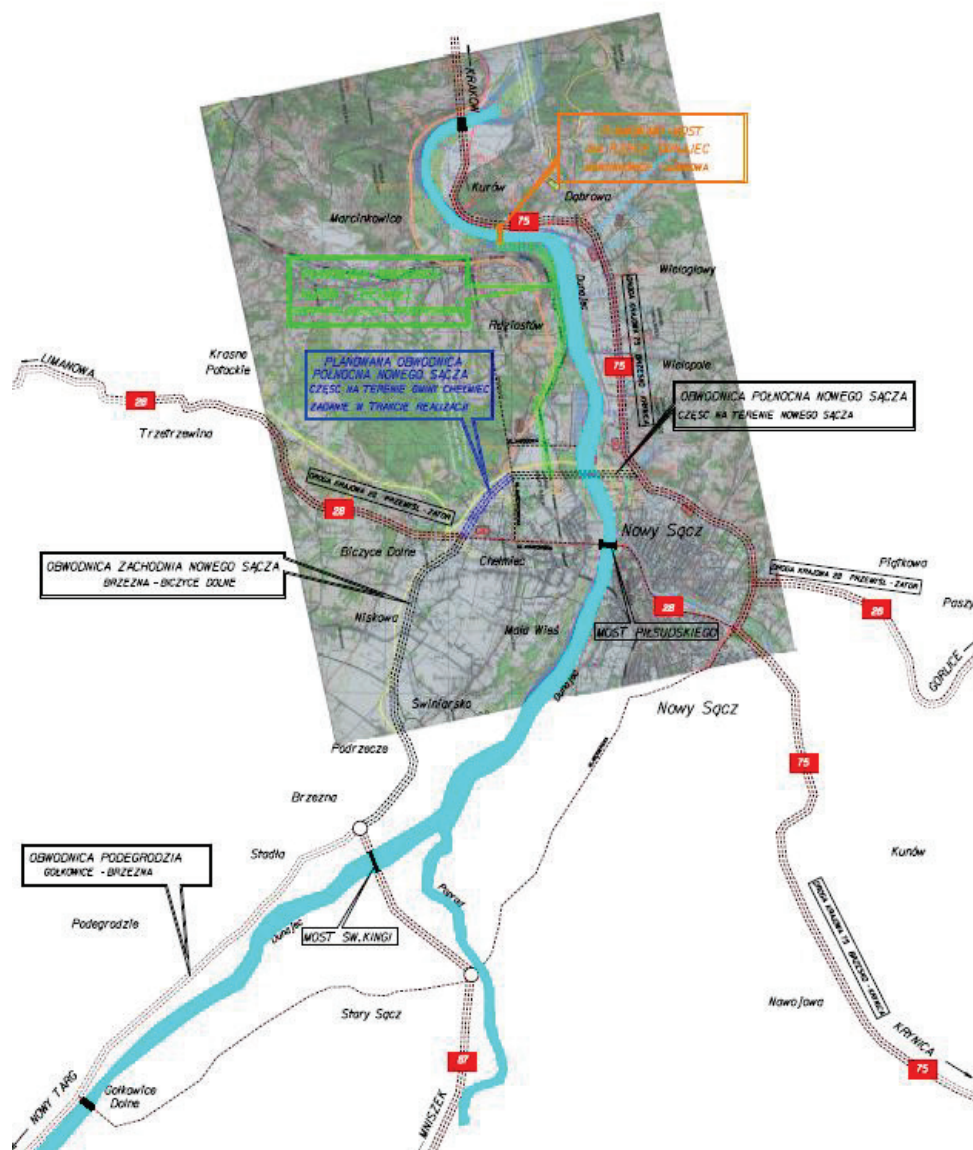
Urząd Gminy w Chelmeću
Ul. Papieška 2,
33-395 Chelmeć

Tel. (018) 414 56 10
fax. (018) 414 56 43
e-mail: sekretariat@chelmeć.pl



www.chelmeć.pl - Oficjalna strona Gminy Chelmeć

PROPONOWANE ROZWIĄZANIE KOMUNIKACYJNE NA TERENIE SĄDECCZYZNY





Chelmiec dnia 26 kwietnia 2017r.

**WÓJT GMINY
CHELMIEC**

**Halcrow Group Sp. z o.o.
Ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa**

Nasz Znak: ZW.7021/07/17

Dotyczy: Opinii w/s przebudowy drogi krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz Etap I – Studium korytarzowe.

W nawiązaniu do spotkania w Urzędzie Gminy Chelmiec w dniu 13.04.2017 r. w sprawie konsultacji przebudowy drogi krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz Etap I – Studium korytarzowe informuję, że gmina Chelmiec stoi na stanowisku, że najlepszym wariantem przebiegu drogi krajowej nr 75, który w najbardziej optymalny sposób poprawi warunki komunikacyjne w gminie jest wariant K1 pomarańczowy. Gmina Chelmiec stoi również na stanowisku, że aby przyspieszyć realizację inwestycji oraz poprawić warunki komunikacyjne w całym regionie sądeckim, inwestycja powinna być rozpoczęta od Nowego Sącza w kierunku Brzeska.

Gmina Chelmiec popiera również rozwiązanie przewidujące budowę mostu na rzece Dunajec pomiędzy miejscowościami Marcinkowice – Dąbrowa, który dochodziłby do korytarza czerwonego KO co może przyczynić się do oszczędności czasu i kosztów związanych z budową.

W załączeniu przesyłam przeszło 100 ankiet w przedmiotowej sprawie, które złożone zostały przez mieszkańców Sądeckizny w tut. Urzędzie oraz stanowisko Sądeckiej Izby Gospodarczej.



Z poważaniem
Z up. WÓJTA GMINY
mgr Artur Bochenak
3-CA WÓJTA GMINY

Urząd Gminy w Chelmcu
ul. Papieška 2, 33-395 Chelmiec
e-mail: sekretariat@chelmiec.pl
tel. (018) 414 56 10
fax. (018) 414 56 43
www.chelmiec.pl



Sąddecka Izba Gospodarcza Nowy Sącz Chamber of Commerce

SIG jest członkiem
Krajowej Izby Gospodarczej od 1990r. 
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych od 2003r. 



Nowy Sącz, 12.04.2017r.

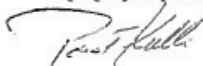
Szanowny Pan Dyrektor
Tomasz Palasiński
GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH
I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W KRAKOWIE
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków

Szanowny Panie Dyrektorze,

W nawiązaniu do spotkania informacyjnego, które odbyło się w dniu 11.04.2017r. w Urzędzie Miasta Nowego Sącza, w sprawie przedstawienia wariantów rozwiązań przebiegu DK 75 Brzesko – Nowy Sącz, a prowadzone było przez Halcrow Group Sp. z o.o., izba jako przedstawiciel samorządu gospodarczego, a tym samym zrzeszonych przedsiębiorców zwracamy się z prośbą o włączenie przedstawicieli Sąddeckiej Izby Gospodarczej do bezpośrednich prac i konsultacji jako gremium opiniotwórczego na wykonanie opracowań w zakresie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (STES) oraz Materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (MDSU) wraz z jej uzyskaniem z klauzulą ostateczności.

Reprezentując ponad 370 przedsiębiorców, w tym dużych ogólnopolskich firm producentów, eksporterów, jak również firm transportowych (tabor liczący w samej tylko izbie 1592 ciągniki siodłowe) od ponad dwudziestu lat inicjujemy wiele działań na rzecz docelowego rozwiązania problemów połączenia komunikacyjnego drogi krajowej Brzesko – Nowy Sącz – granica Państwa (Słowacja) jako drogi o fundamentalnym znaczeniu dla gospodarki Sądeckiej. Dlatego też pragniemy, aby nasze doświadczenia praktyczne lat ubiegłych i sugestie, oraz nasze zdanie były pomocne i wzięte pod uwagę przy wyborze optymalnego rozwiązania komunikacyjnego przebiegu DK75 Brzesko – Nowy Sącz.

Łączę wyrazy szacunku,



Paweł Kukla
Prezes
Sąddeckiej Izby Gospodarczej
w Nowym Sączu

Do wiadomości:

- Halcrow Group Sp. z o.o. Oddział w Polsce, ul Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa

33-300 Nowy Sącz, ul Zielona 27
tel/fax: (018) 4499164, tel. (018) 4499165
www.sig.org.pl
e-mail: biuro@sig.org.pl
NIP 734-1003-802 REGON 004423270



Sąddecka Izba Gospodarcza Nowy Sącz Chamber of Commerce

SIG jest członkiem
Krajowej Izby Gospodarczej od 1990r.
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych od 2003r. ZMPD

Nowy Sącz, dn. 24.04.2017r.

Szanowny Pan
Tomasz Bernady (CH2M)
Halcrow Group Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
Ul. Wspólna 47/49
00 – 684 Warszawa

Szanowny Panie,

W załączeniu przesyłamy stanowisko Sąddeckiej Izby Gospodarczej w Nowym Sączu dotyczące wariantów przebiegu drogi DK 75 Brzesko – Nowy Sącz.

Stanowisko jest efektem udziału w spotkaniu informacyjnym, które odbyło się w dniu 11.04.2017r. w Urzędzie Miasta Nowego Sącza, a prowadzone było przez Halcrow Group Sp. z o.o. Oddział w Polsce (CH2M).

W związku z powyższym, prosimy, aby załączone stanowisko Sąddeckiej Izby Gospodarczej było brane pod uwagę przy pracach dotyczących tematów związanych z DK75 Brzesko-Nowy Sącz.

Stanowisko jest integralną częścią Ankiety, którą mieliśmy do Państwa przesłać do 25 kwietnia br. Podkreślamy jednak fakt, że formuła ankiety i treść pytań w niej zawartych nie była adekwatna do grona odbiorców (przedsiębiorców) prezentacji z którymi chcieliście Państwo skonfrontować warianty DK75.

W związku z powyższym nie wypełniliśmy jej w całości poza danymi teleadresowymi. Natomiast ze względów formalnych przesyłamy ją celem dopełnienia procedury. Podstawą konsultacji w temacie przebiegu DK75 jest załączone przez nas stanowisko Sąddeckiej Izby Gospodarczej.

Z poważaniem,



Paweł Kukla
Prezes
Sąddeckiej Izby Gospodarczej
w Nowym Sączu

33-300 Nowy Sącz, ul. Zielona 27
tel/fax: (018) 4499164, tel. (018) 4499165
www.sig.org.pl

Nowy Sącz 19.04.2017r.

STANOWISKO
Sąddeckiej Izby Gospodarczej
w Nowym Sączu

w sprawie: wariantów przebiegu drogi DK 75 Brzesko – Nowy Sącz, w odniesieniu do spotkania informacyjnego, które odbyło się w dniu 11.04.2017r., w Urzędzie Miasta Nowego Sącza.

Sąddecka Izba Gospodarcza w Nowym Sączu w nawiązaniu do spotkania informacyjnego, które odbyło się w dniu 11.04.2017 r. w Urzędzie Miasta Nowego Sącza, w sprawie przedstawienia wariantów przebiegu DK 75 Brzesko – Nowy Sącz, a prowadzone było przez przedstawicieli Halcrow Group Sp. z o.o., jako reprezentant samorządu gospodarczego, a tym samym zrzeszonych przedsiębiorców w poniższych punktach przedstawia stanowisko Izby dotyczące przebiegu DK 75 Brzesko - Nowy Sącz:

1. Na terenie objętym ww. konsultacjami w dniu 11.04.2017 r. w Nowym Sączu, uważamy że:

- A) odcinek od „Obwodnicy Północnej” Nowego Sącza km 52-48 (korytarz K 1.0 - pomarańczowy) powinien przebiegać poprzez tereny wzdłuż lewego brzegu rzeki Dunajec, następnie uwzględnić wykonanie dodatkowego nowego mostu na Dunajcu w okolicy miejscowości Dąbrowa, dochodzącego do korytarza K0 (czerwony) pomiędzy 58 km, a 59 km, i dalej poprzez nowoprojektowany most w Kurowie do km 55 korytarza K0 (czerwony), celem optymalizacji czasu, kosztów, interesu społecznego i bezpieczeństwa przebiegu trasy tranzytowej dla regionu;
- B) dalszy ciąg i warianty przebiegu drogi Brzesko – Nowy Sącz w pozostałych gminach od punktu na 55 km korytarza K0 (czerwony) w kierunku Brzeska powinny warunkować względy ekonomiczne, względy zmniejszenia czasu dojazdu do Brzeska, interesu społecznego i uwarunkowania geologiczne przewidywanych korytarzy; z zastrzeżeniem jednak, że wybrany docelowo korytarz o parametrach drogi klasy GP powinien stanowić wyraźną alternatywę komunikacyjną dla DK75 w dotychczasowym przebiegu.
- C) docelowo wybrany korytarz służący ruchowi tranzytowemu, który jest strategicznym dla Polski w zakresie utrzymania wzrostu gospodarczego oraz jego dalszego rozwoju w południowych, granicznych terenach RP ze Słowacją, powinien finalnie być ukierunkowany i wskazywać przyszłościowo na lokalizację strategicznego przejścia granicznego dla pojazdów powyżej 40t dmc, co jest istotne z punktu widzenia interesu gospodarczego Polski, Małopolski i Sądeckizny;
- D) odcinek opisany w punkcie „A” powinien być realizowany w pierwszej kolejności, ze względu na narastające problemy komunikacyjne.

Sąddecka Izba Gospodarcza w Nowym Sączu, w oparciu o wcześniejsze doświadczenia i ze względów ekonomicznych interesów Skarbu Państwa, płynących z działalności naszych przedsiębiorstw, podkreśla przede wszystkim wagę tempa przystąpienia do realizacji ww. inwestycji oraz zwraca uwagę na maksymalizację procesu konsultacyjno-decyzyjnego powyższego tematu.

Sąddecka Izba Gospodarcza równocześnie deklaruje pomoc w zakresie konsultacji ww. kwestii jako inicjator i sygnatariusz porozumień komunikacyjnych zawieranych w powyższych kwestiach, a dotyczących bezpośrednio Sądeckizny.

SĄDECKA IZBA GOSPODARCZA
ul. Zielona 27
33-300 NOWY SĄCZ
tel. 018 44 99 164, tel./fax 018 44 99 165
www.sig.org.pl
NIP 734-10-02-802



Paweł Kukla
Prezes
Sąddeckiej Izby Gospodarczej
w Nowym Sączu

Część 4 - Wnioski ze spotkania

W gminie Chełmiec i mieście Nowy Sącz, Projektant spotkał się z dużym poparciem społeczności dotyczącym budowy drogi w nowym przebiegu. Pojawiło się wiele głosów i propozycji dotyczących możliwej szybkiej realizacji nowej drogi, a przynajmniej odcinka na długości do nowego mostu w Kurowie, z powodu niewystarczającej przepustowości i braku możliwości sprawnej komunikacji.

Wójt gminy Chełmiec wystąpił z propozycją dwóch nowych wariantów przebiegu trasy DK75 na terenie gminy. Pierwszy, na który otrzymał już decyzję środowiskową, i który ma duże poparcie społeczne w dużym stopniu pokrywa się z przebiegiem korytarza K1 na terenie tej gminy, nie spełnia on jednak wymagań postawionych Projektantowi w zamówieniu, dlatego też Projektant pozostanie przy swoim podstawowym wariantcie.

Druga trasa, ma podobny przebieg do proponowanego przez samorząd Nowego Sącza, z obiektem na wysokości żwirowni w miejscowości Marcinkowice. Projektant odtwarzając tę trasę w standardzie wymaganym przez projekt, wykonał dwa nowe warianty do wyboru w zależności od uwarunkowań środowiskowych.

Jednocześnie, z powodu protestu społecznego odnośnie wariantu 2, Projektant zaproponował alternatywę po wschodniej stronie Dunajca, wykorzystującą wał przeciwpowodziowy oraz wariant hybrydowy z obiektem na wysokości miejscowości Wielogłowy.

Wszystkie te rozwiązania przedstawione są na planie sytuacyjnym, a po akceptacji Zamawiającego zostaną uwzględnione na następnym etapie projektu.