

Zamawiający:



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

Raport po spotkaniu informacyjnym:
Gmina Gródek nad Dunajcem

Wykonawca:



Halcrow Group Sp. z o.o. (CH2M)

Oddział w Polsce

00-684 Warszawa, ul. Wspólna 47/49

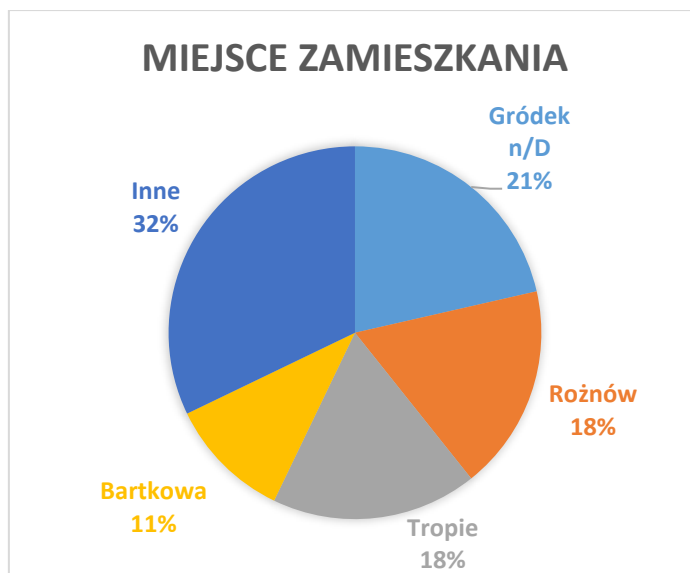
Halcrow Group Sp. z o. o. Oddział w Polsce jest częścią firmy Halcrow Group Ltd. wchodzącej w skład grupy kapitałowej CH2M

Spis Treści

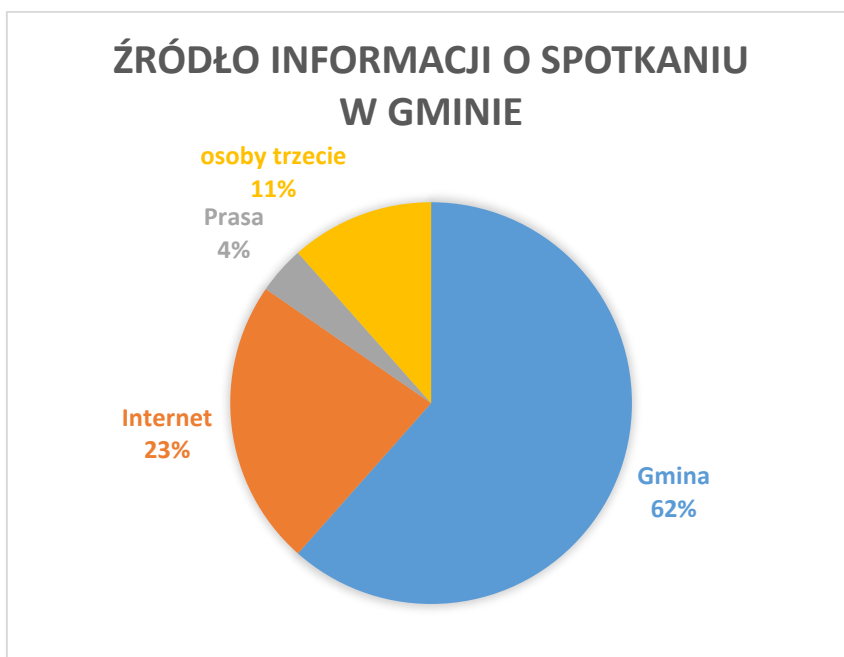
Część 1 - Analiza wyników ankiet.....	2
Część 2 - Pytania i odpowiedzi	6
1. Projektant powinien uwzględnić zdanie i dobro mieszkańców.....	6
2. Uwagi dotyczące: zanieczyszczenia środowiska, powietrza, smogu, oraz wpływu na lokalne gatunki zwierząt i roślin.....	6
3. Wysiedlenia, minimalna odległość od budynków, gęstość zaludnienia i prowadzenie trasy poza terenem zabudowanym.	7
4. Wariant znajduje się w terenie osuwiskowym i w trudnych warunkach topograficznych.	8
5. Zabytki zlokalizowane w pobliżu inwestycji.....	8
6. Wpływ na turystykę.	8
7. Dostępność gmin Gródek nad Dunajcem i Zakliczyn do trasy w przypadku wybrania wariantu zlokalizowanego w znacznej odległości.....	9
8. Nowo wybudowana sieć kanalizacyjna.....	9
9. Negatywny wpływ oraz likwidacja gospodarstw rolnych.	9
10. Wprowadzanie dodatkowego ruchu do miejscowości Wielopole i Nowego Sącza.....	9
11. Za małą szczegółowość przedstawionych materiałów.	9
12. Chodniki, ścieżki rowerowe.	9
13. Poprawa połączeń w gminie.	10
14. Uwagi dotyczące umiejscowienia przeszkód w przebiegu trasy.	10
15. Alternatywne przebiegi – propozycje z gminy.....	10
16. Parkingi i miejsca postojowe	10
17. Zabezpieczenie przed hałasem – ekrany akustyczne.....	10
18. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, tereny zalewowe Dunajca	11
Część 3 - Opinie samorządu i organizacji społecznych	12
Część 4 - Wnioski ze spotkania.....	14
Część 5 - Część rysunkowa	14

Część 1 - Analiza wyników ankiet

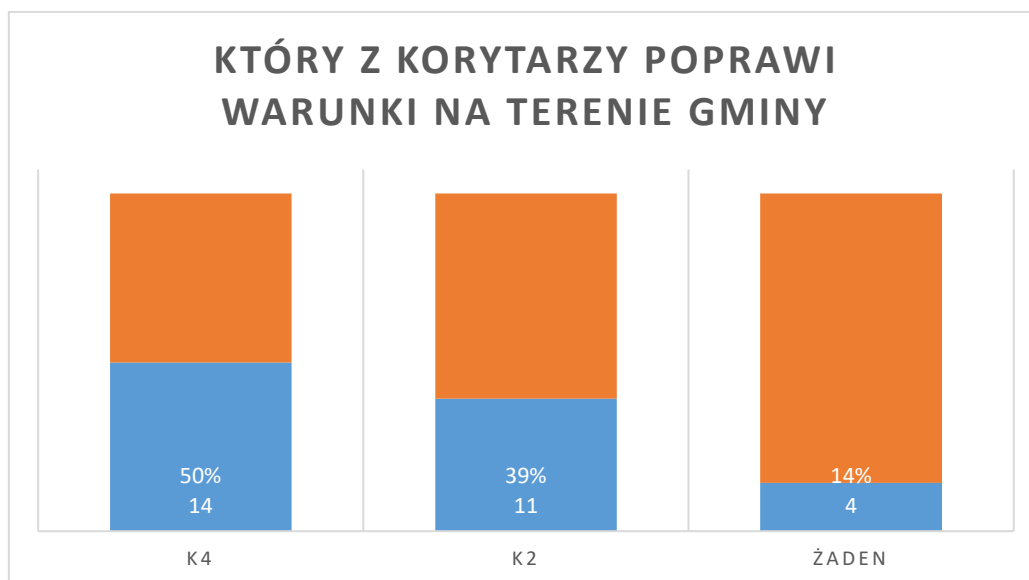
W gminie Gródek na Dunajcem zostało złożonych 28 ankiet. Ankietowani zamieszkują następujące miejscowości:



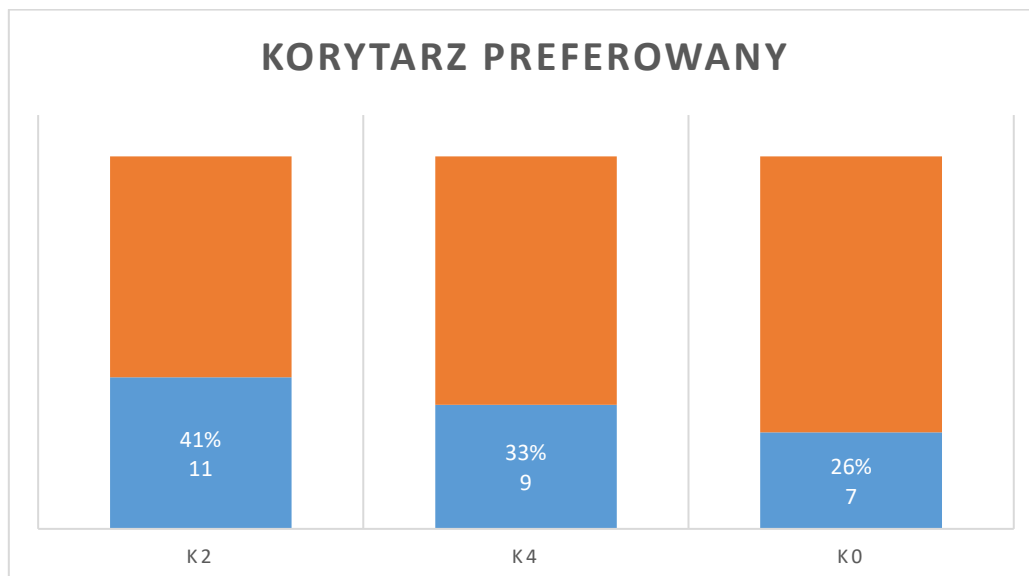
Na pytanie 5, dotyczące źródła informacji o spotkaniu w gminie zostało udzielonych 26 odpowiedzi. Najwięcej ludzi dowiedziało się o spotkaniu w urzędzie gminy lub przez Internet.



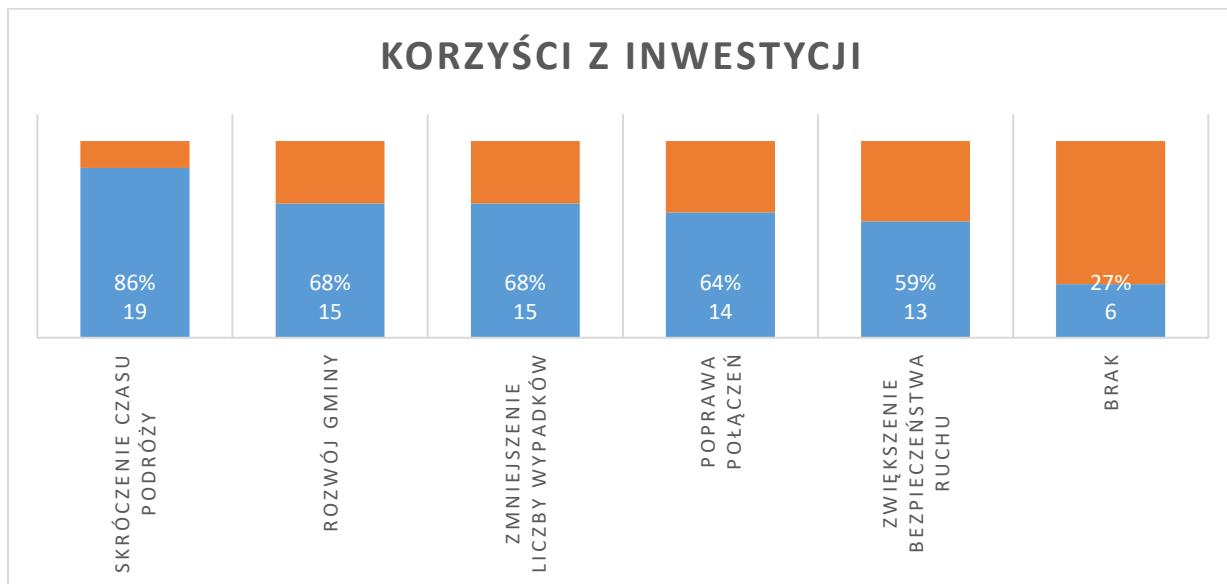
Na pytanie 6, dotyczące wariantu który będzie miał najlepszy wpływ na warunki komunikacyjne w gminie zostało udzielonych 28 odpowiedzi. Połowa ankietowanych poparła wariant 4, część zgłosiła pewne poprawki które należałoby wykonać. Prawie 40% poparło wariant K2. 14% dopisało opcję, że żaden z proponowanych wariantów nie wpłynie pozytywnie na gminę.



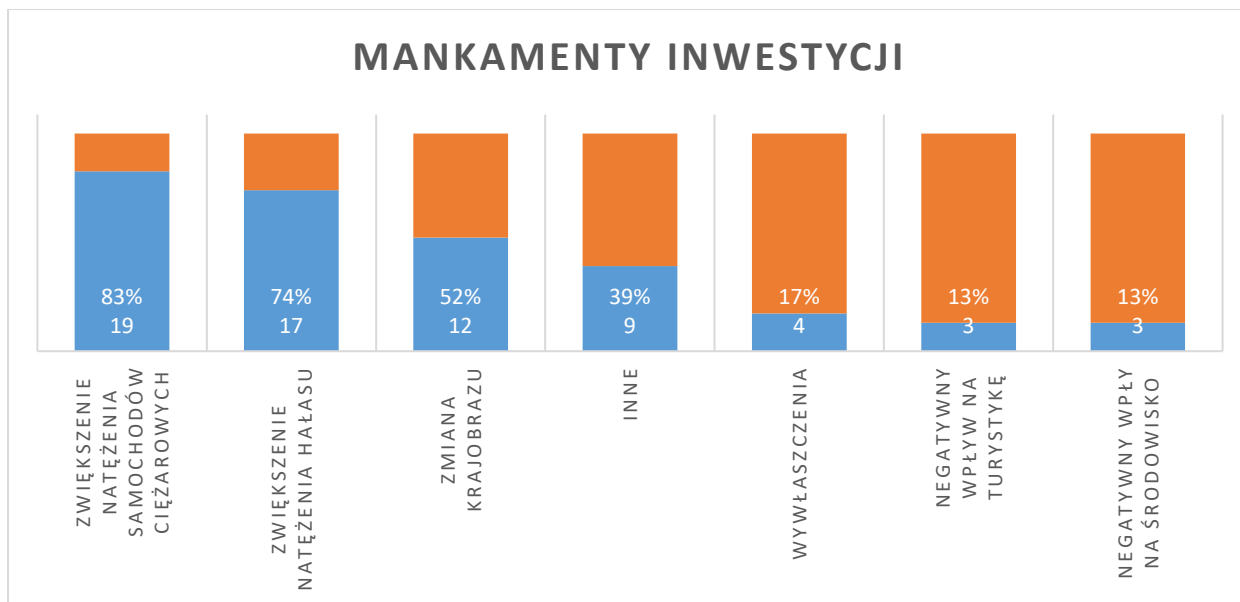
Na pytanie 7 zostało udzielonych 27 odpowiedzi. W odróżnieniu do pytania 6, preferowany jest korytarz K2, a 26% osób stwierdziło, że najlepszym podejściem jest pozostanie przy korytarzu K0.



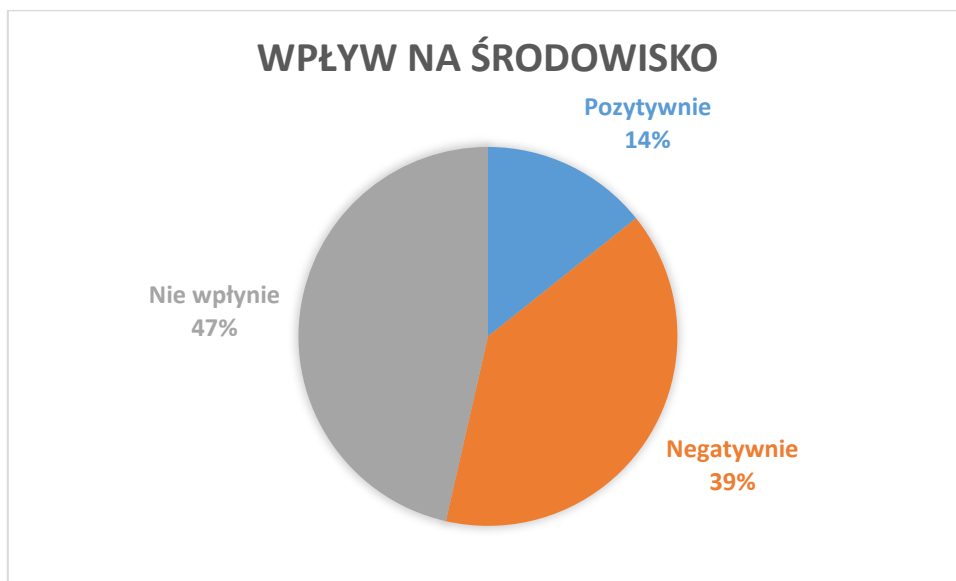
Na pytanie 8 dotyczące korzyści płynących z inwestycji udzielono 22 odpowiedzi, co stanowi 79% wszystkich ankiet. 9 na 10 ankietowanych udzielających odpowiedzi na to pytanie, uznało, że budowa nowej drogi skróci czas podróży. 68% ankietowanych stwierdziło, że inwestycja wpłynie pozytywnie na rozwój gminy i zmniejszenie liczby wypadków. Niewiele mniej osób zaznaczyło, że inwestycja poprawi połączenia w gminie i zwiększy bezpieczeństwo ruchu.



Na pytanie 9 dotyczące mankamentów wynikających z inwestycji udzielono 23 odpowiedzi, co stanowi 82% wszystkich ankiet. 8/10 ankietowanych stwierdziła, że obawia się zwiększonego natężenia hałasu i ruchu samochodów ciężarowych. Połowa ankietowanych za poważny mankament inwestycji uważa zmianę krajobrazu. 39% ankietowanych dopisało inne mankamenty, z których najczęściej wymieniane były przewidywane wywłaszczenia oraz negatywny wpływ na środowisko i turystykę w gminie.



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

2. 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-Ekologiczno-Środowiskowego (STEŚ), 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 zblżenia 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.

3. 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).

4. Wariant znajduje się w terenie osuwiskowym i w trudnych warunkach topograficznych.

Projektant jest świadomy występowania w tej lokalizacji terenów osuwiskowych w wyniku analizy „Rejestrów osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi oraz obserwacji tych terenów” rejestrów prowadzonych przez Starostów (art. 110a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska), map terenów osuwiskowych realizowanych w programie System Ostry Przeciwosuwiskowej SOPO oraz istniejących studiów i planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie występowania terenów osuwiskowych i terenów zagrożonych wystąpieniem osuwiska. W ramach inwestycji, wykonuje analizę kosztów i porównuje przewidywane koszty stabilizacji skarpy do kosztów innych wariantów, co będzie miało wpływ na wybranie wariantu korzystniejszego technicznie, ekonomicznie i środowiskowo.

5. Zabytki zlokalizowane w pobliżu inwestycji.

Projektant dołożył wszelkich starań, by nie zbliżyć się do stref ochrony konserwatorskiej. W przypadku zbliżenia się do któregoś z zabytków, wszystkie działania muszą zostać uzgodnione z Urzędem Ochrony Zabytków i muszą zostać przedstawione rozwiązania zapewniające nienaruszalność zabytku wraz z przyległym terenem.

6. Wpływ na turystykę.

Projektant starając się ominąć tereny zamieszkałe, musiał zaproponować trasy przechodzące przez okoliczne lasy i łąki i jest świadomy wpływu na lokalną florę i faunę. Wszystkie czynniki środowiskowe zostaną ujęte w analizie wielokryterialnej i zostanie wybrany wariant optymalny, wyrządzający możliwie najmniej szkód społecznych i środowiskowych.

Projektant nie jest w stanie oszacować jaki wpływ będzie miała budowa drogi na turystykę w tym regionie, należy jednak wziąć pod uwagę, że nie będzie to trasa ekspresowa, a co za tym idzie, nie będzie miała aż tak dużego wpływu na tereny przyległe.

7. Dostępność gmin Gródek nad Dunajcem i Zakliczyn do trasy w przypadku wybrania wariantu zlokalizowanego w znacznej odległości.

W przypadku wyboru przebiegów zachodnich, dostępność gmin wschodnich będzie realizowana istniejącym układem sieci drogowej, podobnie jak do tej pory. W zależności od lokalizacji nowego korytarza nasycenie ruchem istniejącego przebiegu drogi DK75 będzie mniejsze przy mniejszej odległości od nowej trasy.

8. Nowo wybudowana sieć kanalizacyjna.

W przypadku naruszenia istniejącej infrastruktury technicznej przez roboty związane z budową nowej drogi Zamawiający odbuduje zniszczoną sieć na swój koszt w trakcie inwestycji.

9. Negatywny wpływ oraz likwidacja gospodarstw rolnych.

Projektant jest świadomy negatywnego wpływu bliskiego położenia drogi na prowadzone uprawy, oraz problemów wynikających z podzielenia działek rolnych na części. Jest to uwzględniane w analizie porównawczej na tym etapie, a koszt wykupu gruntów i odszkodowań zostanie uwzględniony w analizie kosztowej inwestycji na następnym etapie.

Tereny działek nie nadających się do dalszego użytkowania zgodnie z przeznaczeniem, czyli tzw. „resztówki” zostaną również wykupione na poczet inwestycji.

Projektant jest świadomy wytwarzania na terenie gminy produktów regionalnych zatwierdzonych przez UE.

10. Wprowadzanie dodatkowego ruchu do miejscowości Wielopole i Nowego Sącza.

Po spotkaniu informacyjnym w Nowym Sączu i gminie Chełmiec powstał alternatywny korytarz, zbliżony do brzegu rz. Dunajec. Lokalizacja ta minimalizuje oddziaływanie na istniejącą zabudowę i umożliwi płynne włączenie do projektowanego węzła zespolonego z DK28 w ciągu PONSu (Północnej Obwodnicy Nowego Sącza)

11. Za małą szczegółowość przedstawionych materiałów.

Większa szczegółowość danych zostanie przedstawiona na późniejszych etapach projektowych. Etap pierwszy wskazywał jedynie lokalizację korytarzy, czyli ewentualnych przebiegów drogi w oparciu o analizy środowiskowe i topograficzne. Na kolejnym etapie dokumentacyjnym, wybrane korytarze zostaną uszczegółowione. Zostaną na nich przedstawione: drogi, lokalizacje ekranów akustycznych, rodzaj skrzyżowań, zmiany w komunikacji publicznej i inne elementy do tej pory nieprzedstawione.

12. Chodniki, ścieżki rowerowe.

Zadanie zakłada budowę chodników i ścieżek rowerowych w terenie zabudowy zgodnie z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego, w przypadku zapotrzebowania poza terenem zabudowy, Projektant prosi o zgłaszanie lokalizacji na kolejnym etapie projektu.

13. Poprawa połączeń w gminie.

W ramach inwestycji poza jezdnią główną, powstanie sieć dróg lokalnych i dróg obsługujących teren umożliwiającą 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. Uwagi dotyczące umiejscowienia przeszkód w przebiegu trasy.

Projektant uwzględnił wszystkie uwagi ze spotkań informacyjnych dotyczące wszelkich przeszkód i ograniczeń. W zależności od możliwości zostały wprowadzone do opracowania.

15. Alternatywne przebiegi – propozycje z gminy

a) Zmiana z K2 na K1 w miejscowości Tęgorozce

Propozycja została uwzględniona w opracowaniu. Projektant wykonał 2 warianty połączenia – jeden przed mostem w Kurowie, a drugi za pomocą drugiego obiektu mostowego vis a vis żwirowni „Dąbrowa” w km 39 korytarza K2. Korytarz ten stanowi alternatywę dla przebiegu po wschodniej stronie rz. Dunajec i nawiązuje przebiegiem do propozycji Wójta Gminy Chełmiec drogi gminnej kl. G, która uzyskała decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych

b) Połączenie budowy drogi z odmuleniem jezior Rożnowskiego i Czchowskiego

Po wstępnej analizie przedstawionego wariantu, Projektant nie może uwzględnić go w dalszych analizach z uwagi na dużą ingerencję w obszary wód płynących z lokalizacją drogi na terenach zalewowych oraz konieczność zastosowania kosztownych technologii

16. Parkingi i miejsca postojowe

Przy drodze klasy GP nie ma obowiązku lokalizowania miejsc obsługi podróżnych lub przydrożnych parkingów. Jednak, z uwagi na uwzględnienie walorów krajobrazowych (które warto zobaczyć), długość trasy i możliwość bezpiecznego zatrzymania, na następnym etapie projektu, Projektant rozważy możliwości lokalizacji przydrożnych parkingów

17. Zabezpieczenie przed hałasem – ekrany akustyczne

Zgodnie z SIWZ, Projektant jest zobowiązany do wykonania analizy wpływu na środowisko, która stanowi część Studium Korytarzowego (SK). W ramach Studium Technologiczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) wykonane zostaną dodatkowe opracowania z zakresu ochrony środowiska, w tym opracowania dotyczące ochrony przed hałasem. W ramach tego opracowania zostaną przedstawione propozycje rozwiązań zabezpieczeń przeciwhałasowych.

18. 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.

Data: Gródek nad Dunajcem 2017-03-29

WÓJT GMINY
GRÓDEK n./DUNAJCEM

HALCROW GROUP Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
Ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa

HALCROW GROUP Sp. z o.o. Oddział w Polsce
Wzrost:
2017 -04- 07
Nr koresp.:
Kod projektu:

Dotyczy: Opracowania Studium Korytarzowego (SK), Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (STEŚ) oraz Materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla zadania pn.: Przebudowa drogi krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz

Znak Sprawy: PPOŚ.opinia_przebiegu_DK75.1.03.2017

Wójt Gminy Gródek nad Dunajcem w odpowiedzi na pismo z dnia 21 marca 2017 roku (data wpływu: 24.03.2017 roku) Znak Sprawy: DK75/63/03/2017/TB/112/34, niniejszym opiniuje pozytywnie – warunkowo propozycję korytarzy nr 2 i 4 oraz negatywnie propozycje korytarzy nr 1, 3 i 5 tworzonego przez Waszą firmę Studium Korytarzowego pn. „Przebudowa (Budowa) DK 75 klasy GP na odcinku Brzesko – Nowy Sącz, Odc. II. Od Brzeska na włączeniu do DK 75 do Nowego Sącza”.

Uzasadnienie:

- Opinia odnośnie korytarza nr 1: jest to z punktu widzenia Gminy Gródek nad Dunajcem najbardziej niekorzystna propozycja poprowadzenia drogi. Oddala dostęp Gminy Gródek nad Dunajcem do drogi krajowej, a tym samym powoduje znaczne pogorszenie czasu dojazdu do miejscowości Brzesko i Kraków. Propozycja nie do przyjęcia.
- Opinia odnośnie korytarza nr 2: propozycja jest korzystna z punktu widzenia gminy Gródek nad Dunajcem. Trasa ta uwzględni dostęp Gminy Gródek nad Dunajcem w jednym kierunku tak do miast Brzesko i Kraków (następuje skrócenie czasu przejazdu) jak i do miasta Nowego Sącza dla mieszkańców, z uwagą że w kierunku Nowego Sącza w km 36 powinna przejść w trasę koloru pomarańczowego (korytarz nr 1) - już obecnie na odcinku od skrzyżowania z drogą 975 w kierunku Nowego Sącza jest „wąskie gardło” które propozycja nie rozwiązuje. Trasa uwzględniłaby naszym zdaniem dostępność Gminy Gródek nad Dunajcem, Zakliczyn i Chelmea.
- Opinia odnośnie korytarza nr 3: propozycja jest niekorzystna z punktu widzenia Gminy Gródek nad Dunajcem. Trasa wydłuża odległość dojazdu do miasta Brzesko i miasta Kraków o ok. 5 km
- Opinia odnośnie korytarza nr 4: Propozycja jest korzystna z punktu widzenia Gminy Gródek nad Dunajcem, jednak należy przy ostatecznym ustaleniu przebiegu uwzględnić takie aspekty jak:
 - propozycja przebiega w okolo km 24+200 w strefie zabytkowej „kapliczki św. Świerada” i cmentarza cholerycznego z XIX w. z pochowanymi ponad 500 mieszkańcami,
 - prawie cały obszar gminy znajduje się w południowo-malopolskim obszarze chronionego krajobrazu,

- na terenie Gminy Gródek nad Dunajcem zidentyfikowano w ramach Systemu Osłony Przeciwsuwiskowej blisko 800 osuwisk (niektóre z nich są na wyznaczonej trasie korytarza),
 - wyznaczony korytarz jest alternatywą do drogi wojewódzkiej 975 i drogi powiatowej nr 25301 K (w niektórych miejscach przecina kilkakrotnie te drogi, a w niektórych miejscach przechodzi w te drogi) – co z tymi drogami.
5. Opinia odnośnie korytarza nr 5: Propozycja nieznacznie różni się od korytarza nr 3 – propozycja jest niekorzystna z punktu widzenia Gminy Gródek nad Dunajcem.

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

WÓJT

mgr inż. Józef Tobiasz

Część 4 - Wnioski ze spotkania

W gminie Gródek nad Dunajcem oddane głosy nie określiły jednoznacznie preferowanego wariantu spośród występujących na terenie gminy. Samorząd zaopiniował pozytywnie warianty 2 i 4 pod pewnymi warunkami, które zostaną przeanalizowane przez Projektanta na następnym etapie w przypadku wytypowania przez Zamawiającego tego wariantu trasy. Pozostałe warianty 1,3 i 5 są opiniowane negatywnie z powodu ograniczeń dostępności gminy do drogi i wydłużenia czasu podróży.

W załączeniu znajduje się plan lokalizacyjny z zaznaczonymi przebiegami proponowanymi na terenie innych gmin oraz z zaznaczonymi miejscami wrażliwymi zgodnie z przekazanymi przez samorządy opiniami.

Część 5 - Część rysunkowa

1 – Plan lokalizacyjny

– skala 1: 100 000