Obwodnica Piwnicznej – projektanci analizują propozycje części mieszkańców

Projektanci analizują możliwości realizacji korekt przebiegów obwodnicy Piwnicznej Zdroju, zaproponowanych przez część mieszkańców miasta, pod kątem rozwiązań technicznych. Po konsultacjach społecznych wpłynęło do projektantów 78 opinii, w formie wypełnionych ankiet, maili lub pism. Konsultacje odbyły się w ramach opracowania dokumentacji projektowej w fazie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej oraz uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Konsultacje społeczne w sprawie trzech wariantów przebiegu obwodnicy miasta odbywały się w czerwcu i lipcu 2020 r. w formie zdalnej i bezpośrednich spotkań z projektantami. Można było wypełniać ankiety lub w inny sposób wyrażać swoje uwagi do zaproponowanych rozwiązań. Oprócz przesłanych ankiet mieszkańcy wypowiedzieli się mailowo lub w postaci pism. Sprzeciw wobec budowy obwodnicy wniósł Komitet Społeczny Gminy Piwnicznej oraz jeden z mieszkańców. Pozostałe pisma wskazywały propozycje modyfikacji zaprezentowanych wariantów. W sumie wpłynęło 78 ankiet i opinii przesłanych mailowo lub pisemnie.

Droga krajowa nr 87 przebiega od Nowego Sącza przez Piwniczną Zdrój do granicy państwa ze Słowacją obecnie przez środek miasta Piwniczna. 23 listopada 2004 roku została podpisana umowa pomiędzy rządami Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Słowackiej o budowie nowego połączenia drogowego i mostu granicznego przez rzekę Poprad w rejonie miejscowości Piwniczna i Mniszek nad Popradem (Mniszek jest na terytorium Słowacji). Granica pomiędzy państwami przebiega rzeką. W 2015 roku, w myśl zawartej umowy, został wybudowany most graniczny na rzece Poprad przez drogową administrację słowacką, która uzyskała na ten cel dofinansowanie unijne. Polska pokryła koszty budowy mostu na terytorium naszego kraju. GDDKiA  przebudowała  układ komunikacyjny prowadzący do mostu granicznego, wybudowała most na Popradzie w Piwnicznej Zdroju, zabezpieczyła osuwiska i naprawiła drogę w dawnym przebiegu DK87, następnie przekazała ją gminie. Droga ta ma teraz charakter lokalny i stanowi dojazd do posesji.

Na terytorium Słowacji, z uwagi na zły stan techniczny drogi krajowej, będącej kontynuacją DK87, wprowadzono oznakowanie ograniczające ruch do 7,5 t, zmienione później na 12 t. Z informacji, które posiada GDDKiA wiadomo, że zarządca słowackich dróg krajowych będzie w przyszłości remontował swoją drogę, by doprowadzić jej stan do odpowiednich parametrów i wówczas ograniczenia tonażu zostanie usunięte.

By zabezpieczyć centrum Piwnicznej Zdroju, wraz z Rynkiem przed zwiększonym ruchem pojazdów i poprawić bezpieczeństwo oraz komfort życia mieszkańców, podjęta została decyzja o budowie obwodnicy w ramach programu „100 obwodnic”. Jest to także spełnienie postulatu samorządu, który od lat zabiega o budowę obwodnicy. Równolegle prowadzone są prace projektowe zmierzające do zwiększenia nośności nawierzchni do 115kN/oś oraz poprawy stanu technicznego DK87 na odcinkach przebiegających przez gminy: Stary Sącz, Rytro oraz Piwniczna - Zdrój.

Umowa na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy Piwnicznej w ciągu drogi krajowej nr 87 została podpisana w październiku 2019 roku. Zakończenia tego etapu prac zaplanowane jest na kwiecień 2022 roku.

Zakres inwestycji obejmuje:

·        budowę obwodnicy o długości około 2,5 km, skrzyżowań na początku i końcu obwodnicy, murów oporowych

·        przebudowę DK87 i istniejących skrzyżowań w niezbędnym zakresie

·        budowę lub przebudowę: dróg serwisowych obsługujących przyległy teren, obiektów inżynierskich (w tym most na rzece Poprad, wiadukt nad linią kolejową, tunel), odwodnienia projektowanych dróg oraz obiektów, oświetlenia, urządzeń i obiektów ochrony środowiska (m. in. ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt, zieleni izolacyjnej),

·        przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z projektowanym zamierzeniem, zjazdów oraz dróg innych kategorii w niezbędnym zakresie ,

·        budowę kanałów technologicznych,

·        zagospodarowanie zieleni oraz nasadzenia zieleni izolacyjnej,

·        wykonanie urządzeń BRD, w tym znaków zmiennej treści i barier ochronnych, oznakowania poziomego i pionowego.

Przygotowane zostały trzy warianty przebiegu obwodnicy Piwnicznej Zdroju.

Wariant 1

Przebiega po wschodniej stronie miejscowości i rozpoczyna się na istniejącej DK87 w km około 23+700, skrzyżowaniem typu rondo w rejonie cmentarza. Następnie przechodzi wiaduktem nad linią kolejową LK96 oraz nad drogą w kierunku centrum Piwnicznej. Dalej przebiega łukiem między linią kolejową i rzeką Poprad. W rejonie stacji PKP przechodzi w estakadę biegnącą nad rzeką Poprad, kładką i równolegle nad ul. Kościuszki, gdzie później przechodzi bezpośrednio w tunel pod górą Kicarz. Po stronie południowej wariant 1 włącza się do istniejącego przebiegu DK87. W tym miejscu zaprojektowano węzeł zapewniający niepełne relacje skrętne: centrum Piwnicznej – Mniszek oraz relację odwrotną z Mniszka w kierunku centrum Piwnicznej.

Wariant 2

Przebiega po wschodniej stronie miejscowości i rozpoczyna się na istniejącej DK87 w km około 23+700, skrzyżowaniem typu rondo w rejonie cmentarza. Następnie przechodzi wiaduktem nad linią kolejową LK96 oraz nad drogą w kierunku centrum Piwnicznej. Dalej przebiega między linią kolejową i rzeką Poprad. W rejonie stacji PKP przechodzi nad drogą prowadzącą do kładki pieszej. Następnie biegnąc łukiem dalej pomiędzy linią kolejową i rzeką Poprad przechodzi w obiekt mostowy nad rzeką i nad ul. Kościuszki. Obiekt ten przechodzi w drogę prowadzącą łukiem w rozkopie, gdzie następuje włączenie do istniejącego przebiegu DK87. W tym miejscu zaprojektowano węzeł zapewniający niepełne relacje skrętne: centrum Piwnicznej – Mniszek oraz relację odwrotną z Mniszka w kierunku centrum Piwnicznej.

Wariant 3A

Przebiega po zachodniej stronie miejscowości i rozpoczyna się na istniejącej DK87 w km około 23+500, skrzyżowaniem typu rondo w rejonie cmentarza. Następnie wznosi się obiektem mostowym przechodzącym w rozkop przebiegając łukiem prowadzącym w kierunku południowym. Po wyjściu z rozkopu przechodzi obiektem nad doliną i bezpośrednio w tunel o długości ok. 470 m, prowadząc aż do wylotu po południowej stronie zbocza. W tym miejscu tunel przechodzi w estakadę nad ul. Daszyńskiego, linią kolejową i rzeką Poprad, schodząc do poziomu terenu po zachodniej stronie szkoły, a następnie łukiem na końcu odcinka włącza się do istniejącego układu drogowego poprzez skrzyżowanie typu rondo.

Nie ma planów, by została zmieniona kategoria dla drogi krajowej nr 87, ani jej kontynuacji na terytorium Słowacji. Ten ciąg komunikacyjny nie należy do sieci TEN-T, czyli Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

Poniżej umieszczony jest fragment mapy z aktualnej dyrektywy UE obejmujący Polskę i kraje przyległe, zbliżenie na obszar przygraniczny, z Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej, gdzie uwidoczniona jest sieć bazowa i kompleksowa. W Małopolsce nie ma drogi włączonej do korytarza sieci bazowej, są tylko ciągi S7 i DK7 oraz DK52, umieszczone w korytarzu sieci kompleksowej. Najbliższa Małopolski droga sieci bazowej to S1 w województwie śląskim.

·        Korytarz DK7 w Małopolsce to obecnie sieć kompleksowa, podobnie jak DK52.

·        S19 w woj. podkarpackim też jest w sieci kompleksowej

·        S1 w województwie śląskim to korytarz sieci bazowej TNT-T

Analizując układ komunikacyjny dróg w terenie przygranicznym, pod kątem średniego dobowego ruchu można zauważyć duże różnice w ilości poruszających się pojazdów. W korytarzu sieci bazowej S1 Cieszyn - granica państwa, według danych z generalnego pomiaru ruchu, wynosił on 11 145 pojazdów na dobę, natomiast w sieci kompleksowej był ponad 2 razy mniejszy i wynosił na DK7 w Chyżnem 5359 pojazdów na dobę. Można wysnuć wniosek, że pierwszym wyborem kierowców w ruchu międzynarodowym jest korytarz sieci bazowej TNT-T, a drugim, w tym przypadku dwukrotnie mniejszym, korytarz sieci kompleksowej TNT-T.

Mając na uwadze fakt, że droga krajowa nr 87 nie jest wskazana w żadnym z korytarzy sieci europejskiej, po podniesieniu tonażu na Słowacji, raczej nie należy spodziewać się wielkiego wzrostu ruchu międzynarodowego na szeroką skalę, w tym pojazdów ciężarowych. Zwiększyć się może ruch turystyczny i towarowy pomiędzy regionami, po obydwu stronach granicy polsko – słowackiej, dlatego celowe jest wyprowadzenie tego ruchu z centrum miasta, projektowaną obwodnicą.

Pozdrawiam

**Iwona Mikrut**

Główny specjalista ds. komunikacji społecznej

Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

tel.: +48 12  417-25-77, kom. +48 668 139 704

e-mail: imikrut@gddkia.gov.pl, [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl/)

[www.twitter.com/gddkia](http://www.twitter.com/gddkia), [www.facebook.com/gddkia](http://www.facebook.com/gddkia)