

Nazwa inwestycji:	Budowa obwodnicy Piwnicznej w ciągu drogi krajowej DK 87	
Adres obiektu budowlanego:	województwo małopolskie, powiat nowosądecki, gmina Piwniczna-Zdrój	
Umowa nr:	Umowa nr I/214/ZI/I-1/2019 z dnia 18.10.2019r.	
Inwestor:	 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków
Jednostka projektowa:	 MPRB Lider Konsorcjum: MPRB Sp. z o.o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków  Mosty Kraków Partner Konsorcjum: MOSTY KRAKÓW S.A. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków	
Stadium:	STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE	
Część projektu:	Raport ze spotkań informacyjnych Załącznik nr 3 – odpowiedzi na przesłane opinie/wnioski/ankiety	
Branża:	--	

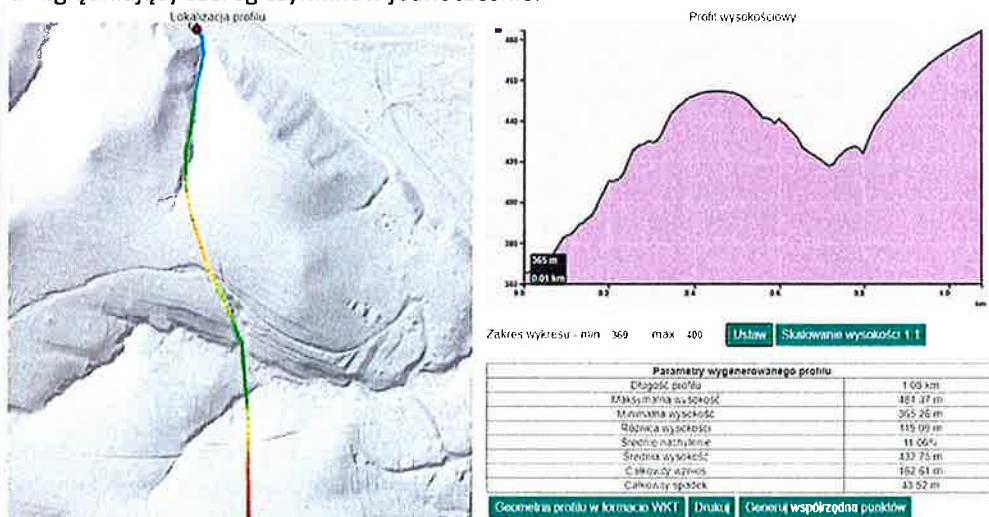
Nr archiwalny:	Data opracowania: 09.2020	Nr egzemplarza	Nr tomu:
----------------	-------------------------------------	----------------	----------

Nr ankiety/ pisma w wersji papierowej	Odpowiedzi
001	Prowadzenie drogi w estakadzie nad linią kolejową jest problematyczne ze względu na: - Zapisy Warunków Technicznych dotyczące skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi, które nie uwzględniają prowadzenia dróg publicznych równolegle nad liniami kolejowymi- Aspekty techniczne. Wiadukt nad linią kolejową musiałby być prowadzony w znacznym wyniesieniu na całej długości linii kolejowej, która w niektórych miejscach przebiega w niewielkim nasypie. Uwzględniając skrajnie pionową, wysokość konstrukcji wiaduktu estakada byłaby wyniesiona o ok. 10 m ponad linią kolejową co dodatkowo zaburzyłoby walory widokowe o których mowa na znacznie dłuższym odcinku niż obiekty przedstawione w W1 i W2.
002	Wariant 1 i Wariant 2 w części północno- wschodniej został poprowadzony przez tereny zalewowe tak, aby w najmniejszym stopniu ingerować w opisane obszary. Projektanci nie dysponuje ostatecznymi podkładami mapowymi w przedmiotowym miejscu prowadzenia inwestycji jednakże na wczesnym etapie jakim jest STEŚ możliwe jest takie trasowanie wariantów, aby w najmniejszym stopniu degradować zainwestowane obszary. Możliwe jest skoordynowanie przebiegu wariantów, aby uzyskać korzystny przebieg w takim stopniu aby zachować warunki techniczne, jakie są wymagane dla drogi klasy GP. Projektant przyjmuje do wiadomości uwagi dotyczące Wariantu 3 jednocześnie informując, że budowa tunelu wiąże się z wieloma innymi ograniczeniami technicznymi wynikającymi z lokalizacji na obszarze górskim tj. lokalizacja portalu tunelu przy węźle/rondzie, szczelność tunelu przy przejściu pod ciekiem itd. Propozycja odcinka tunelowego na niemalże całym zakresie obwodnicy od strony zachodniej wymaga podejścia do problemu realizacji również w aspekcie ekonomicznym. Droga jednojezdniowa klasy GP jest drogą 3 klasy technicznej (spośród 7 klas). Aby realizacja przedsięwzięcia była realna należy dążyć do uzyskania kompromisu biorąc pod uwagę czynniki nie tylko techniczne ale również środowiskowe i ekonomiczne. Prowadzenie drogi w całości odcinkami tunelowymi wymaga zastosowania dodatkowych elementów infrastrukturalnych tj. obiekty utrzymania, obiekty obsługi eksploatacyjnej, obiekty związane z bezpieczeństwem (dodatkowe tunele ewakuacyjne lub wyjścia ewakuacyjne na powierzchnie). Zasadniczo tunele o długości większej niż 500 m objęte są rygorystycznymi przepisami, które determinują zastosowanie m.in. w/w rozwiązań wpływając w sposób znaczący na koszty inwestycji. W przypadku braku równowagi ekonomicznej dla drogi tej klasy, zasadność inwestycji staje się wątpliwa. Wobec powyższego projektant przedstawił wariant, który miał na celu zoptymalizowanie przebiegu a mianowicie poprowadzenie części odcinka po powierzchni(zboczu), następnie w konstrukcjach oporowych aby zminimalizować wpływ na otoczenie, natomiast w drugiej części odcinka w tunelu i na obiekcie mostowym.
003	W szczegółowych rozwiązaniach projektowych sporządzanych na kolejnych etapach zostaną uwzględnione powstałe ścieżki rowerowe znajdujące się w kolizji z projektowaną drogą, tak aby zachować ich ciągłość i nie likwidować dotychczasowych tras rowerowych. Konieczna będzie jedynie ich modyfikacja jeśli zajdzie taka konieczność. Wariant 1 i Wariant 2 w części północno- wschodniej został poprowadzony przez tereny zalewowe tak, aby w najmniejszym stopniu ingerować w opisane obszary. Projektant nie dysponuje ostatecznymi podkładami mapowymi w przedmiotowym miejscu prowadzenia

	inwestycji jednakże na wczesnym etapie jakim jest STEŚ możliwe jest takie trasowanie wariantów, aby w najmniejszym stopniu degradować zainwestowane obszary. Możliwe jest skoordynowanie przebiegu wariantów, aby uzyskać korzystny przebieg w takim stopniu aby zachować warunki techniczne, jakie są wymagane dla drogi klasy GP.
004	Wspomniane środki bezpieczeństwa ruchu drogowego będą uwzględniane podczas sporządzania szczegółowych projektów zawierających ukształtowanie sytuacyjne i wysokościowe. Uwzględnią one również ruch piesz i rowerowy na drogach poprzecznych, występujących w kolizji z projektowaną obwodnicą. W założeniu przekrój drogowy na proponowanych wariantach nie uwzględnia równoległego prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego wzdłuż drogi głównej z uwagi na przyjętą klasę i charakter drogi (klasa GP). Wymieniane problemy dotyczące miejsc parkingowych, węzłów przesiadkowych, zjazdów z obwodnicy dotyczyłyby dróg o parametrach ulic (drogi miejskie). Projektowana obwodnica będzie posiadała powiązanie z innymi drogami i tym samym terenem otaczającym tylko na początku i końcu w miejscach skrzyżowań lub węzłów. Ruch lokalny odbywał się będzie bezkolizyjnie poprzez wiadukty drogowe, bezkolizyjne przejścia dla pieszych, mosty, przepusty. Po powstaniu obwodnicy starym przebiegiem DK87 będzie poruszać się ruch docelowy i źródłowy do i z Piwnicznej. W miejscu, gdzie analizy akustyczne wykażą taką konieczność, zaprojektowane zostaną ekrany chroniące przed hałasem.
005	Na etapie sporządzania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego projektant ma za zadanie przedstawić kilka wariantów prowadzących trasę w różnych konfiguracjach, w kilku korytarzach celem zebrania opinii społeczności lokalnej a także wykonania analiz wielokryterialnych uwzględniających wpływ społeczny, ekonomiczny i środowiskowy uwzględniając założenia techniczne. W celu sprostowania projektant wyjaśnia, że projektowana trasa nie posiada klasy autostrady (A), co zostało wspomniane we wniosku. Projektowany przebieg drogi krajowej zakłada przyjęcie kategorii GP (główna ruch przyspieszonego) o przekroju 1x2 (jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach). Szczegółowy przebieg, powierzchnia zajętości i stopień ingerencji w otaczający rejon będzie przedmiotem uszczegółowienia wariantów na kolejnych etapach. Projekt będzie zawierał również środki ograniczenia szkodliwości dla środowiska naturalnego (ekrany, nasadzenia zieleni itp).
006	Projektant przyjmuje do wiadomości wymienione spostrzeżenia dotyczące korzyści z prowadzonej inwestycji. Na etapie uszczegółowienia dokumentacji projektowej zespół projektowy będzie zobowiązany do zastosowania rozwiązań minimalizujących uciążliwość wynikającą z natężenia ruchu w miejscach, gdzie analizy to wykażą (np. ekrany akustyczne). Dodatkowo otoczenie drogi będzie zaprojektowane tak aby w najmniejszym stopniu degradować otaczający teren (np. nasadzenia zieleni). Wariant 1 i Wariant 2 w części północno- wschodniej został poprowadzony przez tereny zalewowe tak, aby w najmniejszym stopniu ingerować w wymienione obszary. Projektant nie dysponuje ostatecznymi podkładami mapowymi w przedmiotowym miejscu prowadzenia inwestycji jednakże na wczesnym etapie jakim jest STEŚ możliwe jest takie trasowanie wariantów, aby w najmniejszym stopniu ingerować w zainwestowane obszary. Możliwe jest skoordynowanie przebiegu wariantów, aby uzyskać korzystny przebieg w takim stopniu aby zachować warunki techniczne, jakie są wymagane dla drogi klasy GP.
007	
008	
009	
010	

011	Projektant przyjmuje do wiadomości wymienione spostrzeżenia dotyczące korzyści z prowadzonej inwestycji. Na etapie uszczegółowienia dokumentacji projektowej zespół projektowy będzie zobowiązany do zastosowania rozwiązań minimalizujących uciążliwość wynikającą z natężenia ruchu w miejscach, gdzie analizy to wykażą (np. ekrany akustyczne). Dodatkowo otoczenie drogi będzie zaprojektowane tak aby w najmniejszym stopniu degradować otaczający teren (np. nasadzenia zieleni). Wariant 1 i Wariant 2 w części północno- wschodniej został poprowadzony przez tereny zalewowe tak, aby w najmniejszym stopniu ingerować w wymienione obszary. Projektant nie dysponuje ostatecznymi podkładami mapowymi w przedmiotowym miejscu prowadzenia inwestycji jednakże na wczesnym etapie jakim jest STEŚ możliwe jest takie trasowanie wariantów, aby w najmniejszym stopniu ingerować w zainwestowane obszary. Możliwe jest skoordynowanie przebiegu wariantów, aby uzyskać korzystny przebieg w takim stopniu aby zachować warunki techniczne, jakie są wymagane dla drogi klasy GP.
012	Propozycja wariantu po zachodniej stronie ul. Węgierskiej jest technicznie kontrowersyjna. Począwszy od wykonania obiektu nad Popradem o odpowiednim świetle bezpośrednio przy skrzyżowaniu z obecnym przebiegiem DK87. Następnie prowadzenie drogi stromym podjazdem (początek od 380m n.p.m do 420m n.p.m w rejonie Hanuszowa) i przejście łukiem zboczem osuwiskowym (nr.30283, 30294 wg. Systemu Osłony Przeciwośuwiskowej) i dalej nad zabudowaną doliną rzeki Czercz wchodząc w znaczące przewyższenie(ok 490m n.p.m) . Rzędna początku/końca obwodnicy od strony północnej to 364 m n.p.m. Droga klasy GP o tak zróżnicowanym usytuowaniu wysokościowym w opinii projektanta nie jest rozwiązaniem pożądanym.
013	Wariant „biały”: Proponowany wlot południowy do tunelu zaproponowany został w miejscu osuwiska (nr 30279 wg Systemu Osłony Przeciwośuwiskowej). Pozostała część odcinka spełnia warunki techniczne w zakresie geometrii poziomej. Propozycja odcinka tunelowego na niemalże całym zakresie obwodnicy od strony zachodniej wymaga podejścia do problemu realizacji również w aspekcie ekonomicznym. Droga jednojezdniowa klasy GP jest drogą 3 klasy technicznej (spośród 7 klas). Aby realizacja przedsięwzięcia była realna należy dążyć do uzyskania kompromisu biorąc pod uwagę czynniki nie tylko techniczne ale również środowiskowe i ekonomiczne. Prowadzenie drogi w całości odcinkami tunelowymi wymaga zastosowania dodatkowych elementów infrastrukturalnych tj. obiekty utrzymania, obiekty obsługi eksploatacyjnej, obiekty związane z bezpieczeństwem (dodatkowe tunele ewakuacyjne lub wyjścia ewakuacyjne na powierzchnię). Zasadniczo tunele o długości większej niż 500 m objęte są rygorystycznymi przepisami, które determinują zastosowanie m.in. w/w rozwiązań wpływając w sposób znaczący na koszty inwestycji. W przypadku braku równowagi ekonomicznej dla drogi tej klasy, zasadność inwestycji staje się wątpliwa. Wobec powyższego projektant przedstawił wariant, który miał na celu zoptymalizowanie przebiegu a mianowicie poprowadzenie części odcinka po powierzchni(zbocz), następnie w konstrukcjach oporowych aby zminimalizować wpływ na otoczenie, natomiast w drugiej części odcinka w tunelu i na obiekcie mostowym. Wariant „czerwony” i wariant „zielony”. Oba przedstawione przez Wnioskującego szkice budzą wątpliwość pod względem geometrii poziomej. Zastosowane łuki na odcinku szlaku dla zakładanej w prędkości projektowej drogi klasy GP uniemożliwiają poprawne skonstruowanie trasy (np. brak możliwości zaprojektowania krzywych przejściowych pomiędzy łukami o przeciwnym zwrocie). Dodatkowo przy założeniu łuków o małym promieniu wymagane jest zastosowanie pochylenia poprzecznego rzędu 7% (Warunki Techniczne, §21, ust.3 pkt 1), co w połączeniu z ukształtowaniem wysokościowym trasy na spadkach stwarza potencjalne miejsce niebezpieczne. Zasadniczym problemem w przedstawionych wariantach byłby brak możliwości

uksztaltowania niwelety pomimo, iż wskazano przebieg w okolicach naturalnych zagłębień terenowych wydawałby się uzasadniony celem zminimalizowania głębokości wykopu. Na załączonym przekroju widać ukształtowanie wysokościowe w przebiegu zbliżonym do przedstawionego szkicu („zielonego”). Niweleta musiałaby mieć pochylenie 8.5% na odcinku 700m (różnica poziomów około 60m) oraz dodatkowo odcinek przechodziłby w kolejnym tunelu (zagłębienie niwelety pod wzgórzem ok. 50m). Zespół projektowy dysponując wszelkimi dostępnymi narzędziami brał pod uwagę uwarunkowania terenowe w przedmiotowym miejscu. Dlatego też powstał przedstawiony do wglądu Wariant 3, prowadzony w sposób uwzględniający szereg czynników jednocześnie.



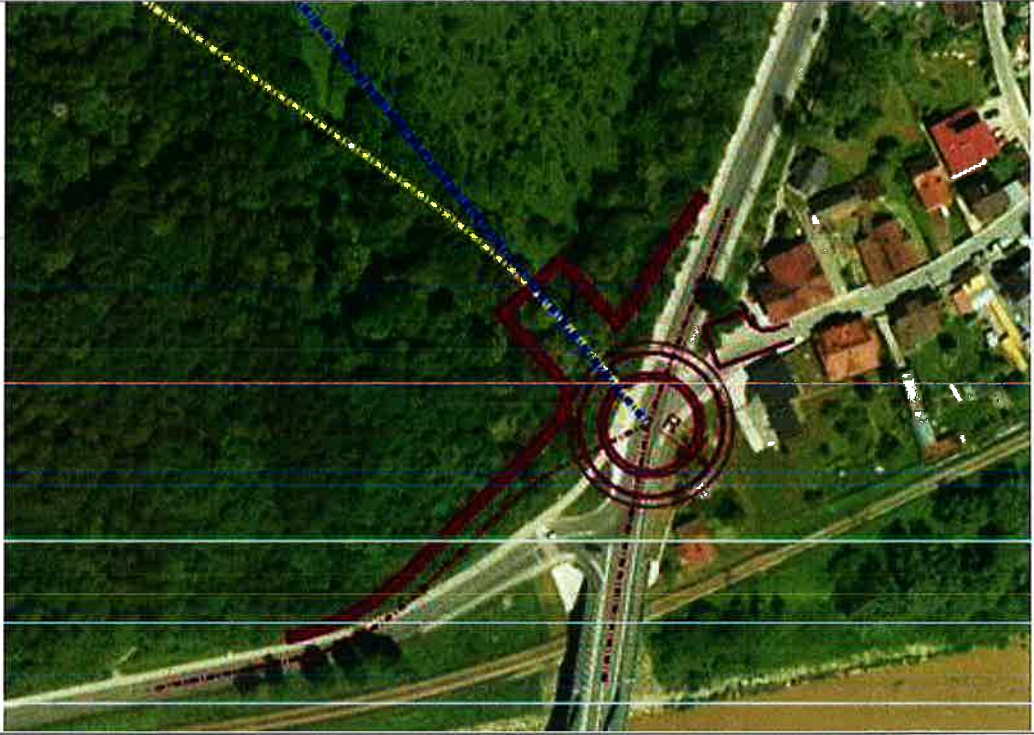
014

Zaproponowany wariant przebiega w całości w tunelu ze skrzyżowaniami typu rondo na początku i końcu. Lokalizacja portali tuneli bezpośrednio przy skrzyżowaniach jest problematyczna ze względu na bezpieczeństwo eksploatacji tunelu. Usytuowanie rond przy wlotach wymuszałoby cofnięcie portali wjazdowych tunelu w głąb zbocza celem lokalizacji obiektów obsługi, ratownictwa i utrzymania odcinka tunelowego. Takie rozwiązanie przy stromych zboczach (południowy wlot tunelu) powoduje znaczną degradację obszaru.

Dodatkowo rondo południowe musiałoby zostać zlokalizowane na terenie o złożonych terenowo uwarunkowaniach. Istniejący układ drogowy zlokalizowany jest u podnóża stromego zbocza, a po drugiej stronie proponowanego ronda znajduje się nowy obiekt mostowy nad rz. Poprad i nad LK96. Po wschodniej stronie znajduje się silnie zurbanizowana część mieszkaniowa. Usytuowanie w przedmiotowym miejscu wiąże się także ze zmianą układu ulicznego (odcięcie ul. Kazimierza Wielkiego z uwagi na znaczną różnicę poziomów) oraz determinuje korektę przebiegu ul. Daszyńskiego z zastosowaniem masywnych konstrukcji oporowych oraz konstrukcją portalu tunelu w stromym zboczu.

Zespół projektowy na wstępnych etapach prac planistycznych rozważał podobną lokalizację wlotu tunelu i poza opisanymi powyżej kwestiami technicznymi należy mieć na uwadze zasadniczy problem, iż wariant włączający się do istniejącego mostu na rz. Poprad nie stanowi obejścia obwodnicą obszarów zabudowań szkolnych, sanatoryjnych i mieszkaniowych na prawym brzegu rzeki w związku z tym nie zdecydowano o rozwijaniu wariantu, który nie obejmuje kompleksowo całości obejścia m. Piwniczna Zdrój.

Proponowana po południowej stronie mostu korekta łuku poziomego została przeanalizowana. Sugerowana korekta łuku do wartości $R=60/65m$ na drodze klasy GP nawet przy założeniu minimalnej prędkości projektowej nie jest możliwa do wykonania zgodnie z obowiązującymi przepisami (Warunki Techniczne, §21, ust.3 pkt 1, $R_{min}=125m$, dla $V_p=60km/h$)

	
015	Decyzja o budowie obwodnicy Piwnicznej została podjęta w związku z podpisaniem 23 listopada 2004r. Umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Republiki Słowackiej oraz planowanym zniesieniem ograniczenia tonażowego po stronie Słowackiej. Umowa dotyczyła budowy nowego połączenia drogowego i mostu granicznego przez rzekę Poprad w rejonie miejscowości Piwniczna i Mniszek. W wyniku zawartej Umowy został wybudowany most na rzece Poprad oraz GDDKiA sukcesywnie modernizuje DK 87 na odcinku Nowy Sącz – przejście graniczne w celu poprawienia jej parametrów. Planowana obwodnica ma na celu wyprowadzenie ruchu pojazdów z centrum miasta – głównie ruchu ciężkiego. Równolegle prowadzone są prace projektowe zmierzające do poprawy stanu technicznego DK 87 na odcinku przebiegającym przez Gminy: Stary Sącz, Rytró oraz Piwniczna-Zdrój. Zaznaczamy również, że Projektant opracowując warianty przebiegu miał na celu jak najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jak również zachowanie przez Piwniczną-Zdrój statusu uzdrowiska. Podczas realizacji prac projektowych będą brane pod uwagę środki ochrony środowiska naturalnego. Procedury związane z uzyskiwaniem decyzji środowiskowej w tym wielokierunkowe analizy środowiskowe i przyrodnicze wskażą konieczność wprowadzenia do dokumentacji projektowej przejść dla zwierząt, zabezpieczenia przed hałasem, lokalizacje nowych i kompensacyjnych nasadzeń. Konstrukcja i kompozycja architektoniczna projektowanych obiektów inżynierskich będzie elementem opracowania projektów koncepcyjnych i budowlanych, które będą podlegały opiniowaniu Inwestora. Na etapie uszczegóławiania dokumentacji zostaną uwzględnione również ciągi piesze i rowerowe zapewniające skomunikowanie istniejących tras i zapewnienie bezpiecznych korytarzy dla pieszych oraz rowerzystów. Wpływ planowanej obwodnicy na środowisko zostanie oceniony podczas procedury wydawania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU) . W trakcie wydawania decyzji DŚU będą przeprowadzane konsultacje społeczne podczas których mieszkańcy będą mogli składać uwagi. W wyniku ww. decyzji zostaną nałożone na Inwestora

	obwodnicy rygorystyczne warunki realizacji zadania, wynikające z uzdrowskiego charakteru miejscowości i doliny Popradu.
016	Projektant przyjmuje do wiadomości wymienione spostrzeżenia dotyczące korzyści z prowadzonej inwestycji. Łuk na końcowym zakresie opracowania na dojeździe do ronda prowadzony jest w taki sposób aby minimalizować liczbę wyburzeń. Zaproponowany wariant wymagałby wyburzenia jednego budynku mieszkalnego w przedmiotowym miejscu. Sugerowane rozwiązanie technicznie jest możliwe do wprowadzenia jednak będzie zwiększało koszty społeczne ponieważ będzie wymagało wyburzenia 3 posesji mieszkalnych.
017	Obwodnica ma za zadanie odciążyć Centrum Miasta oraz przekierować ruch tranzytowy poza miejsca generujące ruch pieszey. Dlatego też zdecydowano o poprowadzeniu Wariantu 3 łukiem omijającym zabudowania szkolne oraz rejon Sanatorium Uzdrowskiego. Wspomniane zastosowanie sygnalizacji świetlnej na końcu obwodnicy w rejonie szkoły sprawiłoby, że nie spełniałaby ona swojej funkcji oraz stanowiłoby to zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Posesje posiadające w stanie istniejącym dostęp do DK87 będą miały w stanie projektowanym zapewniony dostęp do dróg dojazdowych obsługujących teren przyległy lub bezpośrednio do nowych dróg w przypadku gdy zjazd nie dotyczy połączenia nowego przebiegu trasy głównej obwodnicy tylko dróg łącznikowych (np. dojazdy do ronda od strony dawnego przebiegu).
018	Projektant przyjmuje do wiadomości wymienione spostrzeżenia. Na etapie uszczegółowienia dokumentacji projektowej zespół projektowy będzie zobowiązany do zastosowania rozwiązań minimalizujących uciążliwość wynikającą z natężenia ruchu w miejscach, gdzie analizy to wykażą (np. ekrany akustyczne). Dodatkowo otoczenie drogi będzie zaprojektowane tak aby w najmniejszym stopniu degradować otaczający teren (np. nasadzenia zieleni).
019	Odpowiedzi udzieliła GDDKiA w dniu 08.07.2020r. W piśmie poinformowano, iż nie ma konieczności zmiany ankiety dostępnej na stronie internetowej www.obwodnicapiwnicznej.pl , gdyż wyrażenie sprzeciwu wobec budowy obwodnicy bądź zaproponowanie swojego wariantu jej przebiegu jest możliwe w punkcie nr 11 i/lub 13. Zwrócono uwagę również uwagę, że w ramach konsultacji społecznych przeanalizowane zostaną także pisemnie wnioski składane bez wykorzystania przygotowanej ankiety. Ponadto zgodnie prośbą na ww. stronie internetowej zamieszczono wizualizacje zaproponowanych wariantów obwodnicy Piwnicznej, a konsultacje społeczne finalnie zostały przedłużone do dnia 02.08.2020r.
020	Proponowana w szkicu zmiana przebiegu prowadzenia trasy dopiero przy uwzględnieniu ukształtowania wysokościowego daje pełny obraz zakresu prac. Zaproponowany przez Zespół projektowy przebieg w wariantcie 3 uwzględniał uwarunkowania terenowe w przedmiotowym miejscu. Chodzi o znaczny upad terenu w kierunku wschodnim co powodowało, że jedynym możliwym przebiegiem trasy był właśnie ten wskazany w przedstawionych materiałach (profil również). Poniższy szkic obrazuje ewentualne zmiany w profilu w przypadku korekty trasy zgodnie z przedstawionym szkicem. Na odcinku około 600m konieczne byłoby zaprojektowanie głębokiego wykopu otwartego w konstrukcjach oporowych. W najbardziej problematycznym miejscu taka konstrukcja miałaby wysokość ok. 24m co poddaje wątpliwości jej zasadność i sugeruje zastąpienie płytkim tunelem. Wobec powyższego proponowane zmiany nie są uzasadnione w aspekcie technicznym i ekonomicznym.

	WARIANT 3
021	Odpowiedzi udzieliło biuro Projektanta za pismem MP-MP_MOSTY/441/P/1/20-1/1242 w dniu 21.07.2020r, w którego treści wskazano, że na wizualizacjach wszystkie istotne elementy przebiegu wariantów zostały przedstawione w nawiązaniu do ukształtowania terenu i są wystarczające do wstępnej oceny przebiegu poszczególnych wariantów. Na obecnym, wstępnym etapie projektowania, nie przewidujemy wykonywania dodatkowych wizualizacji.
022	Projektant przeanalizował wszystkie wnioski i zapytania mieszkańców. Dokonał wielokryterialnej analizy i wybrał optymalnie korzystne, prawidłowe z punktu widzenia przepisów prawa i warunków technicznych rozwiązania. Proponowane zmiany przebiegu tras obwodnicy zaproponowane przez mieszkańców nie spełniają obowiązujących norm i są technicznie wadliwe. Szczegółowe odniesienie się do poszczególnych propozycji i wniosków zawiera niniejszy raport.
023	Droga krajowa nr 75 Nowy Sącz-Muszyńska ze względu na wyniki analizy ekonomicznej, prognozowane natężenia ruchu, względy ekologiczne oraz połączenie DK 75 z drogą powiatową nr 544005 po stronie Słowackiej powoduje, że droga ta nie może służyć m.in. tranzytowemu ruchowi ciężarowemu ze Słowacji. Dodatkowo 23 listopada 2004r. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej podpisał Umowę z Rządem Republiki Słowackiej o budowę nowego połączenia drogowego i mostu granicznego przez rzekę Poprad w rejonie miejscowości Piwniczna i Mniszek. W wyniku zawartej Umowy został wybudowany most na rzece Poprad oraz GDDKiA sukcesywnie modernizuje DK 87 na odcinku Nowy Sącz – przejście graniczne w celu poprawienia jej parametrów. Ze względu na ww. Umowę oraz planowane zniesienie ograniczenia tonażowego po stronie Słowackiej (obecnie jest to 12 ton) została podjęta decyzja o budowie obwodnicy Piwnicznej, która ma na celu wyprowadzić ruch pojazdów z centrum miasta. Równolegle prowadzone są prace projektowe zmierzające do poprawy stanu technicznego DK 87 na odcinku przebiegającym przez Gminy: Stary Sącz, Rytko oraz Piwniczna-Zdrój.
024	Projektant na konsultacjach nie przedstawiał do analizy 4 wariantu rozwiązania, dlatego nie może się odnieść do treści uzgodnienia.

025	Projektant przyjmuje do wiadomości uwagi dotyczące sugerowanego tunelu jednocześnie informując, że budowa tunelu wiąże się z wieloma ograniczeniami technicznymi wynikającymi z lokalizacji na obszarze górskim tj. bezpośrednia lokalizacja portalu tunelu przy węźle/rondzie, lub szczelność tunelu przy przejściu pod ciekiem. Zakończenie tunelu w okolicy ul. Daszyńskiego wiąże się z koniecznością ingerencji w koryto rzeki Poprad lub wcięcia wysokim portalem w zbocze góry w w/w miejscu w związku z zastosowaniem wężła lub ronda. Ponadto sugerowany wariant nie rozwiązywałby problemu obejścia rejonów sanatorium i zespołu szkół, gdyż główny ruch kierowany byłby na układ drogowy przy istniejącym moście.
026	Decyzja o budowie obwodnicy Piwnicznej została podjęta w związku z podpisaniem 23 listopada 2004r. Umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Republiki Słowackiej oraz planowanym zniesieniem ograniczenia tonażowego po stronie Słowackiej. Umowa dotyczyła budowy nowego połączenia drogowego i mostu granicznego przez rzekę Poprad w rejonie miejscowości Piwniczna i Mniszek. W wyniku zawartej Umowy został wybudowany most na rzece Poprad oraz GDDKiA sukcesywnie modernizuje DK 87 na odcinku Nowy Sącz – przejście graniczne w celu poprawienia jej parametrów. Planowana obwodnica ma na celu wyprowadzenie ruchu pojazdów z centrum miasta – głównie ruchu ciężkiego. Równolegle prowadzone są prace projektowe zmierzające do poprawy stanu technicznego DK 87 na odcinku przebiegającym przez Gminy: Stary Sącz, Rytko oraz Piwniczna-Zdrój. Zaznaczamy również, że Projektant opracowując warianty przebiegu miał na celu jak najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jak również zachowanie przez Piwniczną-Zdrój statusu uzdrowiska. Podczas realizacji prac projektowych będą brane pod uwagę środki ochrony środowiska naturalnego. Procedury związane z uzyskiwaniem decyzji środowiskowej w tym wielokierunkowe analizy środowiskowe i przyrodnicze wskażą konieczność wprowadzenia do dokumentacji projektowej przejść dla zwierząt, zabezpieczenia przed hałasem, lokalizacje nowych i kompensacyjnych nasadzeń. Konstrukcja i kompozycja architektoniczna projektowanych obiektów inżynierskich będzie elementem opracowania projektów koncepcyjnych i budowlanych, które będą podlegały opiniowaniu Inwestora. Na etapie uszczegóławiania dokumentacji zostaną uwzględnione również ciągi piesze i rowerowe zapewniające skomunikowanie istniejących tras i zapewnienie bezpiecznych korytarzy dla pieszych oraz rowerzystów. Wpływ planowanej obwodnicy na środowisko zostanie oceniony podczas procedury wydawania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU) . W trakcie wydawania decyzji DŚU będą przeprowadzane konsultacje społeczne podczas których mieszkańcy będą mogli składać uwagi. W wyniku ww. decyzji zostaną nałożone na Inwestora obwodnicy rygorystyczne warunki realizacji zadania, wynikające z uzdrowiskowego charakteru miejscowości i doliny Popradu.

Nr e-ankiety	Odpowiedzi
I1	Projektant przyjmuje do wiadomości uwagi dotyczące nowego wariantu. Rozwiązanie to poza aspektami ekonomicznymi, z technicznego punktu widzenia stanowiłoby problemy z uwagi na prowadzenie tunelu oraz jego wlot pod obszarami zalewowymi. Wymusza to konieczność zlokalizowania wlotów w miejscu niezagrożonym powodziowo co w konsekwencji wydłużałoby znacznie odcinek tunelowy. Projektant analizując możliwe przebiegi trasy brał pod uwagę względy społeczne, środowiskowe, techniczne oraz ekonomiczne aby projektowana inwestycja miała realną możliwość realizacji.
I2	Projektant przyjął do wiadomości.
I3	Projektant przyjął do wiadomości.
I4	Projektant przyjął do wiadomości.
I5	Projektant przyjął do wiadomości. Zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu uzyskanie korzystnych efektów w tym również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odciążenie centrum miasta i redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w stanie istniejącym. Na początku i końcu przewidywanego przebiegu zastosowane zostaną skrzyżowania lub węzły zaprojektowane w sposób zapewniający redukcję prędkości i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
I6	Zaprojektowana obwodnica w swoim założeniu ma za zadanie przejęcie ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta. Miejsca dowiązania obwodnicy do istniejącego przebiegu DK87 koncentrujące większy ruch pojazdów będą zaprojektowane w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. poprzez rozwiązania ograniczające prędkość - ronda).
I7	Zaprojektowana obwodnica w swoim założeniu ma za zadanie przejęcie ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta. Miejsca dowiązania obwodnicy do istniejącego przebiegu DK87 koncentrujące większy ruch pojazdów będą zaprojektowane w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. poprzez rozwiązania ograniczające prędkość - ronda).
I8	Projektant przyjmuje do wiadomości uwagi dotyczące prowadzenia wariantu. Warianty w części północno-wschodniej zostały poprowadzone przez tereny zalewowe tak, aby w najmniejszym stopniu ingerować w opisane obszary. Wybór rozwiązania docelowego w postaci estakady lub nasypu uwarunkowany będzie względami środowiskowymi a także uzgodnieniami z Wodami Polskimi
I9	Zaprojektowana obwodnica w swoim założeniu ma za zadanie przejęcie ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta. Miejsca dowiązania obwodnicy do istniejącego przebiegu DK87 koncentrujące większy ruch pojazdów będą zaprojektowane w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. poprzez rozwiązania ograniczające prędkość - ronda).
I10	Zaprojektowana obwodnica w swoim założeniu ma za zadanie przejęcie ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta. Przewidywana długość obwodnicy w każdym z wariantów wynosząca ok. 2km oraz punkty węzłowe na początku i końcu zlokalizowane w podobnej rozpiętości zapewnią dogodny dojazd do centrum miasta dla ruchu docelowo-źródłowego.

I11	Projektant przyjął do wiadomości. Zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu uzyskanie korzystnych efektów w tym również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odciążenie centrum miasta i redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w stanie istniejącym. Na początku i końcu przewidywanego przebiegu zastosowane zostaną skrzyżowania lub węzły zaprojektowane w sposób zapewniający redukcję prędkości i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
I12	Projektant przyjął do wiadomości. Zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu uzyskanie korzystnych efektów w tym również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odciążenie centrum miasta i redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w stanie istniejącym. Na początku i końcu przewidywanego przebiegu zastosowane zostaną skrzyżowania lub węzły zaprojektowane w sposób zapewniający redukcję prędkości i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
I13	Projektant przyjął do wiadomości.
I14	Projektant przyjął do wiadomości. Wariant 3 (zachodni) powstał jako alternatywa dla wariantów 1 i 2 prowadzonych przez obszary o walorach przyrodniczych i uzdrowiskowych. Zaproponowany przebieg w sposób optymalny omija zabudowę mieszkaniową, jednocześnie zachowując parametry wymagane dla drogi klasy GP, wchodząc minimalnym możliwym łukiem poziomym do przewidywanego ronda w rejonie cmentarza po północnej stronie Piwnicznej. W przedmiotowym miejscu w sąsiedztwie zabudowy droga będzie prowadzona w głębokim rozkopie w konstrukcjach oporowych, co zniweluje negatywne oddziaływanie na okoliczne zabudowania i zminimalizuje powierzchnię konieczną dla realizacji inwestycji.
I15	Projektant przyjął do wiadomości. Wariant 3 (zachodni) powstał jako alternatywa dla wariantów 1 i 2 prowadzonych przez obszary o walorach przyrodniczych i uzdrowiskowych. Zaproponowany przebieg w sposób optymalny omija zabudowę mieszkaniową, jednocześnie zachowując parametry wymagane dla drogi klasy GP, wchodząc minimalnym możliwym łukiem poziomym do przewidywanego ronda w rejonie cmentarza po północnej stronie Piwnicznej. W przedmiotowym miejscu w sąsiedztwie zabudowy droga będzie prowadzona w głębokim wykopie w konstrukcjach oporowych, co zniweluje negatywne oddziaływanie na okoliczne zabudowania.
I16	Zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu uzyskanie korzystnych efektów w tym również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odciążenie centrum miasta i redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w stanie istniejącym. Na początku i końcu przewidywanego przebiegu zastosowane zostaną skrzyżowania lub węzły zaprojektowane w sposób zapewniający redukcję prędkości i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto zostaną przewidziane rozwiązania zabezpieczające przed emisją hałasu (np. ekrany akustyczne, droga w głębokim wykopie, nasadzenia). Zaprojektowana obwodnica w swoim założeniu ma za zadanie przejęcie ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta. Przewidywana długość obwodnicy w każdym z wariantów wynosząca ok. 2km oraz punkty węzłowe na początku i końcu zlokalizowane w podobnej rozpiętości zapewnią dogodny dojazd do centrum miasta dla ruchu docelowo-źródłowego.

I17	Projektant przyjął do wiadomości. Wariant 3 (zachodni) powstał jako alternatywa dla wariantów 1 i 2 prowadzonych przez obszary o walorach przyrodniczych i uzdrowiskowych. Zaproponowany przebieg w sposób optymalny omija zabudowę mieszkaniową, jednocześnie zachowując parametry wymagane dla drogi klasy GP, wchodząc minimalnym możliwym łukiem poziomym do przewidywanego ronda w rejonie cmentarza po północnej stronie piwnicznej. W przedmiotowym miejscu w sąsiedztwie zabudowy droga będzie prowadzona w głębokim rozkopie w konstrukcjach oporowych, co zniweluje negatywne oddziaływanie na okoliczne zabudowania i zminimalizuje powierzchnię konieczną dla realizacji inwestycji.
I18	Projektant przyjął do wiadomości. Wariant 3 (zachodni) powstał jako alternatywa dla wariantów 1 i 2 prowadzonych przez obszary o walorach przyrodniczych i uzdrowiskowych. Zaproponowany przebieg wariantu 3 w sposób optymalny omija zabudowę mieszkaniową, jednocześnie zachowując parametry wymagane dla drogi klasy GP, wchodząc minimalnym możliwym łukiem poziomym do przewidywanego ronda w rejonie cmentarza po północnej stronie Piwnicznej. W przedmiotowym miejscu w sąsiedztwie obszarów zabudowy droga będzie prowadzona w głębokim rozkopie w konstrukcjach oporowych, co zniweluje negatywne oddziaływanie, środowiskowe, akustyczne, krajobrazowe oraz powierzchnię konieczną dla realizacji inwestycji.
I19	Ekrany akustyczne są budowane w przypadku konieczności zapewnienia ochrony przed hałasem dla terenów, które takiej ochrony wymagają zgodnie z obowiązującymi przepisami. Szczegółowy zakres ekranowania zostanie uwzględniony w Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.
I20	Projektant przyjął do wiadomości. Wariant 3 (zachodni) powstał jako alternatywa dla wariantów 1 i 2 prowadzonych przez obszary o walorach przyrodniczych i uzdrowiskowych.
I21	Zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu uzyskanie korzystnych efektów w tym również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odciążenie centrum miasta i redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w stanie istniejącym. Na początku i końcu przewidywanego przebiegu zastosowane zostaną skrzyżowania lub węzły zaprojektowane w sposób zapewniający redukcję prędkości i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto zostaną przewidziane rozwiązania zabezpieczające przed emisją hałasu (np. ekrany akustyczne, droga w głębokim wykopie, nasadzenia). Zaprojektowana obwodnica w swoim założeniu ma za zadanie przejęcie ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta. Przewidywana długość obwodnicy w każdym z wariantów wynosząca ok. 2km oraz punkty węzłowe na początku i końcu zlokalizowane w podobnej rozpiętości zapewnią dogodny dojazd do centrum miasta dla ruchu docelowo-źródłowego.
I22	Projektant przyjął do wiadomości. Wariant 3 (zachodni) powstał jako alternatywa dla wariantów 1 i 2 prowadzonych przez obszary o walorach przyrodniczych i uzdrowiskowych. Uwzględnia on minimalizację niedogodności wynikających z prowadzenia wariantu 1 i 2.
I23	Projektant przyjął do wiadomości.
I24	Projektant przyjął do wiadomości.
I25	Projektant przyjął do wiadomości.
I26	Projektant przyjął do wiadomości. W alternatywie dla wariantów 1 i 2 prowadzonych przez obszary o walorach przyrodniczych i uzdrowiskowych został zaprojektowany dodatkowy wariant po zachodniej stronie m. Piwniczna. Wariant ten w najmniejszym

	stopniu ingeruje w obszary, gdzie zlokalizowane jest Sanatorium oraz Park Zdrojowy, omijając je najszybszym, jak to możliwe łukiem dojazdowym do ronda. Wpływ planowanej obwodnicy na środowisko zostanie oceniony podczas procedury wydawania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU) . W trakcie wydawania decyzji DŚU będą przeprowadzane konsultacje społeczne podczas których mieszkańcy będą mogli składać uwagi. W wyniku ww. decyzji zostaną nałożone na Inwestora obwodnicy rygorystyczne warunki realizacji zadania, wynikające z uzdrowiskowego charakteru miejscowości i doliny Popradu.
I27	Projektant przyjął do wiadomości. Na etapie sporządzania docelowych projektów zostaną podjęte działania kompensacyjne również w zakresie powierzchni postojowych w przypadku wyboru wariantu ingerującego w przedmiotowy parking.
I28	Projektant przyjął do wiadomości. Na etapie sporządzania docelowych projektów zostaną podjęte działania kompensacyjne również w zakresie powierzchni postojowych w przypadku wyboru wariantu ingerującego w przedmiotowy parking..
I29	Projektant przyjął do wiadomości.
I30	Projektant przyjął do wiadomości.
I31	Projektant przyjmuje do wiadomości wymienione spostrzeżenia dotyczące korzyści z prowadzonej inwestycji. Na etapie uszczegółowienia dokumentacji projektowej zespół projektowy będzie zobowiązany do zastosowania rozwiązań minimalizujących uciążliwość wynikającą z natężenia ruchu w miejscach, gdzie analizy to wykażą (np. ekrany akustyczne). Dodatkowo otoczenie drogi będzie zaprojektowane tak aby w najmniejszym stopniu degradować otaczający teren (np. nasadzenia zieleni). Wariant 1 i Wariant 2 w części północno- wschodniej został poprowadzony przez tereny zalewowe tak, aby w najmniejszym stopniu ingerować w wymienione obszary. Projektant nie dysponuje ostatecznymi podkładami mapowymi w przedmiotowym miejscu prowadzenia inwestycji jednakże na wczesnym etapie jakim jest STEŚ możliwe jest takie trasowanie wariantów, aby w najmniejszym stopniu ingerować w zainwestowane obszary. Możliwe jest skoordynowanie przebiegu wariantów, aby uzyskać korzystny przebieg z uwzględnieniem warunków technicznych, jakie są wymagane dla drogi klasy GP.
I32	Zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu uzyskanie korzystnych efektów w tym również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odciążenie centrum miasta i redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w stanie istniejącym. Ideą obwodnicy jest usunięcie ruchu tranzytowego z centrum miejscowości. Wszystkie proponowane warianty mają na celu ominięcie obszarów zurbanizowanych. Ekrany akustyczne są budowane w przypadku konieczności zapewnienia ochrony przed hałasem dla terenów, które takiej ochrony wymagają zgodnie z obowiązującymi przepisami. Szczegółowy zakres ekranowania zostanie uwzględniony w Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.
I33	Zaproponowany przebieg wariantu 3 uwzględnia geometrię drogi dla żądanej klasy drogi (GP). Uwarunkowania w prowadzeniu geometrii poziomej są również determinowane usytuowaniem wysokościowym, co zostało przedstawione do publicznego wglądu na profilach. Wynika z nich jednoznacznie iż możliwy korytarz przebiegu był mocno ograniczony, efektem czego jest przedstawiony przebieg wariantu 3 we wskazanym śladzie. Ekrany akustyczne są budowane w przypadku konieczności zapewnienia ochrony przed hałasem dla terenów, które takiej ochrony wymagają zgodnie z obowiązującymi

	przepisami. Szczegółowy zakres ekranowania zostanie uwzględniony w Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.
I34	Projektant przyjął do wiadomości.
I35	Projektant przyjął do wiadomości.
I36	Projektant przyjął do wiadomości.
I37	Projektant przyjął do wiadomości.
I38	Na etapie sporządzania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zespół projektowy zobowiązany jest do przedstawienia kilku wariantów uwzględniających szereg czynników planistycznych. Dlatego też zaproponowano warianty zróżnicowane lokalizacyjnie (strona wschodnia i zachodnia) a także technicznie (np. konieczność stosowania tunelu). Projektant przyjmuje do wiadomości uwagi dotyczące nowego wariantu bazującego na wariantcie 3 jednocześnie informując, że budowa tunelu wiąże się z wieloma innymi ograniczeniami technicznymi wynikającymi z lokalizacji na obszarze górskim tj. lokalizacja portalu tunelu przy węźle/rondzie, szczelność tunelu przy przejściu pod ciekami itd. Propozycja odcinka tunelowego na niemalże całym zakresie obwodnicy od strony zachodniej wymaga podejścia do problemu realizacji również w aspekcie ekonomicznym. Droga jednojezdniowa klasy GP jest drogą 3 klasy technicznej (spośród 7 klas). Aby realizacja przedsięwzięcia była realna należy dążyć do uzyskania kompromisu biorąc pod uwagę czynniki nie tylko techniczne ale również środowiskowe i ekonomiczne. Prowadzenie drogi w całości odcinkami tunelowymi wymaga zastosowania dodatkowych elementów infrastrukturalnych tj. obiekty utrzymania, obiekty obsługi eksploatacyjnej, obiekty związane z bezpieczeństwem (dodatkowe tunele ewakuacyjne lub wyjścia ewakuacyjne na powierzchnię). Zasadniczo tunele o długości większej niż 500 m objęte są rygorystycznymi przepisami, które determinują zastosowanie m.in. w/w rozwiązań wpływając w sposób znaczący na koszty inwestycji. W przypadku braku równowagi ekonomicznej dla drogi tej klasy, zasadność inwestycji staje się wątpliwa. Wobec powyższego projektant przedstawił wariant, który miał na celu zoptymalizowanie przebiegu a mianowicie poprowadzenie części odcinka po powierzchni (zbożu), następnie w konstrukcjach oporowych aby zminimalizować wpływ na otoczenie, natomiast w drugiej części odcinka w tunelu i na obiekcie mostowym.
I39	
I40	
I41	Projektant przyjął do wiadomości. Zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu uzyskanie korzystnych efektów w tym również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odciążenie centrum miasta i redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w stanie istniejącym. Na początku i końcu przewidywanego przebiegu zastosowane zostaną skrzyżowania lub węzły zaprojektowane w sposób zapewniający redukcję prędkości i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na etapie uszczegóławiania zostaną uwzględnione ciągi piesze i rowerowe zapewniające skomunikowanie istniejących tras i zapewnienie bezpiecznych korytarzy dla pieszych oraz rowerzystów.
I42	Podczas realizacji prac projektowych będą brane pod uwagę środki ochrony środowiska naturalnego. Procedury związane z uzyskiwaniem decyzji środowiskowej w tym wielokierunkowe analizy środowiskowe i przyrodnicze wskażą konieczność wprowadzenia do dokumentacji projektowej przejść dla zwierząt, zabezpieczenia przed hałasem, lokalizacje nowych i kompensacyjnych nasadzeń. Konstrukcja i kompozycja architektoniczna projektowanych obiektów inżynierskich będzie elementem opracowania projektów koncepcyjnych i budowlanych, które będą podlegały opiniowaniu Inwestora.

I43	Projektant przyjął do wiadomości.
I44	Projektant przyjął do wiadomości. Obecny etap procesu czyli Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe służy wyznaczeniu optymalnego przebiegu uwzględniającego wymienione aspekty tj. możliwości techniczne, wpływ na środowisko naturalne oraz uzasadnienie ekonomiczne.
I45	Projektant przyjął do wiadomości.
I46	Zaproponowane warianty prowadzone są w sposób minimalizujący ingerencję w obszary zabudowy przy jednoczesnym zachowaniu minimalnych wymogów technicznych dla drogi klasy GP oraz kosztów umożliwiających realizację.
I47	Projektant przyjął do wiadomości.
I48	Prowadzenie drogi w estakadzie nad linią kolejową jest problematyczne ze względu na: - Zapisy Warunków Technicznych dotyczące skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi, które nie uwzględniają prowadzenia dróg publicznych równoległe nad liniami kolejowymi - Aspekty techniczne. wiadukt nad linią kolejową musiałby być prowadzony w znacznym wyniesieniu na całej długości linii kolejowej, która w niektórych miejscach przebiega w niewielkim nasypie. Uwzględniając skrajnie pionową, wysokość konstrukcji wiaduktu estakada byłaby wyniesiona o ok. 10 m ponad linią kolejową co dodatkowo zaburzyłoby walory widokowe. Projektant nie dysponuje podkładami mapowymi z naniesionymi ostatecznymi rozwiązaniami sytuacyjnymi wspomnianych obszarów. Możliwa jest koordynacja rozwiązań na etapie ustalaniu Konceptyjnego przebiegu przez w/w obszar.
I49	Projektant przyjął do wiadomości.
I50	Projektant przyjął do wiadomości.
I51	Projektant przyjął do wiadomości. Podczas procesu projektowego zostaną przewidziane rozwiązania zabezpieczające przed emisją hałasu (np. ekrany akustyczne, droga w głębokim wykopie, nasadzenia). Zaprojektowana obwodnica w swoim założeniu ma za zadanie przejęcie ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta. Przewidywana długość obwodnicy w każdym z wariantów wynosząca ok. 2km oraz punkty węzłowe na początku i końcu zlokalizowane w podobnej rozpiętości zapewnią dogodny dojazd do centrum miasta dla ruchu docelowo-źródłowego.
I52	Na etapie sporządzania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego zespół projektowy zobowiązany jest do przedstawienia kilku wariantów uwzględniających szereg czynników planistycznych. Dlatego też zaproponowano warianty zróżnicowane lokalizacyjnie (strona wschodnia i zachodnia) a także technicznie (np. konieczność stosowania tunelu). Przedstawiony wariant po stronie zachodniej w największym stopniu chroni obszary cenne z punktu widzenia uzdrowiskowego charakteru miejscowości.

