

**Dotyczy:** planowanej drogowej obwodnicy Makowa Podhalańskiego

W związku z kolportowanymi w przestrzeni publicznej, a wprowadzającymi w błąd informacjami nt. proponowanego wariantu obwodnicy Makowa Podhalańskiego, przygotowanego na zlecenie naszego stowarzyszenia, przedstawiamy stan faktyczny i uzasadnienie dla rozwiązania proponowanego przez BFB.

Na podstawie zebranych informacji oraz w oparciu o racjonalne argumenty przedstawiamy nasze stanowisko oraz propozycję przebiegu obwodnicy Makowa Podhalańskiego. Jako organizacja zrzeszająca przedsiębiorców z terenu powiatu suskiego oraz współpracująca z wieloma innymi spoza powiatu, jesteśmy żywotnie zainteresowani realizacją i przebiegiem planowanej drogi – obwodnicy Makowa Podhalańskiego.

**1. Uważamy za niezbędne wybudowanie obwodnicy Makowa Podhalańskiego, która nie tylko usprawni komunikację drogową w obrębie miasta, ale również stanie się elementem jego rozwoju.**

Jednakże, aby tak się stało, konieczne jest uwzględnienie całego spektrum uwarunkowań, również argumentacji tych, którzy tu pracują i prowadzą przedsiębiorstwa. Obecnie cały ruch – zarówno lokalny (mieszkańców, przedsiębiorców), jak i tranzyt – przebiega przez DK 28, będącą jedyną główną ulicą miasta. Jest to arteria miejska, która powstała podczas jego historycznego rozwoju. Dlatego nasze środowisko przyjęło z zadowoleniem informację o planowanej przez GDDKiA budowie obwodnicy.

2. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla miasta Maków Podhalański oraz wsi Białka zasugerowano przebieg obwodnicy, której początek ma miejsce przy granicy Makowa Podhalańskiego z Suchą Beskidzką i kieruje ruch w stronę linii kolejowej relacji Kraków–Zakopane. Po przekroczeniu linii prowadzi przez rzekę Skawę na górzysto-osuwiskowy teren okalający kotlinę Makowa Podhalańskiego. Dalej, zboczami kotliny, przebiega w kierunku skrzyżowania obecnej DK 28 z drogą wojewódzką nr 957, prowadzącą w kierunku Zawoi. Następnie, w intensywnie zurbanizowanym terenie, kolejny raz przekracza linię kolejową i łączy się przy pomocy obszernego węzła drogowego z obecnym przebiegiem DK 28. Pod względem komunikacyjnym jest to bardzo kosztowna i trudna technicznie obwodnica, ukierunkowana na przeprowadzenie ruchu tranzytowego poza Makowem Podhalańskim.

Wariant, który jest obecnie forsowany, zmienia trasę obwodnicy poprzez znaczące jej wydłużenie i przebieg w korycie rzeki Skawy, a ma kończyć się rondem przed mostem w Suchoj Beskidzkiej.

3. Babiogórskie Forum Biznesu przeprowadziło analizę przebiegu obwodnicy nie tylko pod względem ruchu tranzytowego. Bierzemy pod uwagę również konieczność usprawnienia połączenia lokalnych przedsiębiorców pomiędzy sobą i firmami kooperującymi. W wyniku analizy przedstawiamy nasze spostrzeżenia i sugestie dotyczące optymalnego przebiegu trasy obwodnicy:

3.1. Optymalny i realny, naszym zdaniem, wariant stanowi trasa wzdłuż linii kolejowej, zlokalizowana od strony miasta Maków Podhalański, z włączeniem do istniejącego szlaku DK 28 przed mostem na Skawie, wzniesionym w 2012 r. (nowy most).

Trasa ta nie ingeruje w układ lokalnej tkanki osadniczej i gospodarczej, kształtowanej od czasu powstania linii kolejowej. Równocześnie nie zachodzi konieczność wznoszenia kosztownych obiektów inżynierskich (mury oporowe, nasypy i wykopki znacznych rozmiarów, mosty i wiadukty), co jest konieczne w przypadku realizacji obwodnicy w wariantcie preferowanym przez GDDKiA. Nie bez znaczenia jest również fakt możliwego połączenia stref oddziaływania akustycznego linii

kolejowej i nowej drogi, z ewentualnym zamknięciem łącznej strefy akustycznej ekranem od strony Makowa Podhalańskiego.

**Nadto, proponowane przez BFB rozwiązane nie narusza terenów ogródków działkowych oraz nie zachodzi tak drastyczna w skutkach konieczność wyburzania domów mieszkalnych. Wariant, który jest obecnie przez wielu forsowany, skutkuje wywłaszczeniami i wyburzeniami.**

3.2. Tereny pomiędzy linią kolejową a rzeką nie wymagają przebudowy układu lokalnych dróg dla komunikacji Makowa z obwodnicą. Nie zachodzi konieczność – znacznej pod względem chłonności terenu, problemów społecznych i technicznych oraz kosztowych – budowy węzła drogowego (w tym dwóch rond, obiektów inżynierskich i innych budowli) dla połączenia obwodnicy z istniejącą DK 28 w sąsiedztwie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 957.

**Wbrew kolportowanemu przekazowi proponowany przebieg obwodnicy nie narusza na żadnym odcinku stref (bezpośrednich i pośrednich) ujęć wody dla Makowa Podhalańskiego.**

**Proponowanie, aby w strefie oddziaływania akustycznego wariantu 6 lokować tereny rekreacyjne jako miejsce wypoczynku lokalizowane w bezpośredniej bliskości szlaku drogowego usytuowanego na wzgórzu względem takiego terenu nigdy nie będą spełniać swej funkcji, a świadczą to o braku racjonalnego rozeznania z uwarunkowań wynikających z takiej lokalizacji.**

Terenem, który obecnie jest w doskonałej lokalizacji z dużym potencjałem rekreacyjnym z pięknym przebiegiem meandrującej Skawy stanowi obszar od mostu grzechyńskiego w dół biegu rzeki. Niestety o ile doszłoby do realizacji wariantu 6-szóstego obwodnicy teren ten zostanie bezpowrotnie utracony.

3.3. Babiogórskie Forum Biznesu, własnym kosztem, zleciło opracowanie koncepcji wariantowej obwodnicy Makowa Podhalańskiego przez biuro budowlane ALBIS z Bielska-Białej. Projekt – z uwzględnieniem naszych spostrzeżeń – w pełni zachowuje parametry dla drogi klasy GP i, co najważniejsze, w pełni realizuje cel odciążenia miasta z nadmiernego ruchu tranzytowego pojazdów.

4. Forsowane rozwiązanie w postaci wariantu nr 6 obwodnicy Makowa Podhalańskiego (wielokrotnie modyfikowanego) nigdy nie zostało poddane konsultacjom społecznym, a koszt tej inwestycji ma wynieść (według wstępnych szacunków biura projektowego SWECO) ponad 500 mln zł wg cen z 2022 roku. W przeliczeniu na kilometr inwestycji jest to wartość, za jaką realizowane są budowy autostrad z sześcioma pasami jezdni – cytujemy stanowisko uczestnika Komisji KOPI ze strony GDDKiA. Oczywistym jest, że wielkie nasycenie obiektami inżynierskimi na krótkim odcinku (dwa mosty na Skawie, dwa wiadukty nad linią kolejową oraz ronda) drogi prowadzonej terenami zagrożonymi osuwiskami musi prowadzić do tak gigantycznych kosztów. Nadmieniam, że w ogólnie dostępnych zasobach geodezyjnych zlokalizowane są i wyznaczone w terenie obszary osuwiskowe, po których planowany jest przebieg obwodnicy.

5. Należy uwypuklić fakt, że wariant 6 prezentowany jest w formie ультимatywnej i bezalternatywnej z czym wielokrotnie spotkaliśmy się w argumentacji płynącej ze strony przedstawicieli samorządu.

Z uwagi na powyższe kategorycznie stwierdzamy, że wariant nr 6 jest poważnym zagrożeniem dla funkcjonowania i rozwoju miasta.

Realizacja tego wariantu będzie skutkować utratą jedyne go dogodnego na terenie gminy obszaru dla działalności gospodarczej jaki znajduje się w widłach linii kolejowej, zakładu Fabios i wzgórza Jedzinnego.