

Podsumowanie opiniowania przedsięwzięcia

**budowy obwodnicy miasta Biała Rawska
w ramach zadania pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej
Nr 725 na odcinku Rawa Mazowiecka – granica
województwa wraz z obwodnicą Białej Rawskiej”.**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest podsumowanie etapu opiniowania wariantów inwestycji, polegającej na budowie obwodnicy miasta Biała Rawska w ramach zadania pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 725 na odcinku Rawa Mazowiecka – granica województwa wraz z obwodnicą Białej Rawskiej”.

W celu uzyskania rekomendacji najbardziej korzystnego wariantu przebiegu południowej obwodnicy miasta Biała Rawska przeprowadzono następujące działania:

- konsultacje społeczne
- opiniowanie wariantów przez instytucje, których zakres kompetencji obejmuje inwestycję
- rada techniczna z zamawiającym

Poniżej przedstawiono wyniki rekomendacji uzyskane podczas poszczególnych etapów.

Konsultacje społeczne

Po analizie wszystkich wniosków i uwag złożonych przez mieszkańców stwierdzono, że najwięcej osób opowiedziało się za wariantem 1b (żółty) i wariantem 2 (niebieskim). Wnioski przeanalizowano również pod względem poszczególnych fragmentów projektowanej obwodnicy i otrzymano następujące rezultaty:

- w rejonie wsi Żurawia jako preferowane zostały wybrane warianty: wariant 1b (żółty), wariant 2 (niebieski) i wariant 4 (fioletowy).
- w środkowej części inwestycji jako preferowany został uznany wariant 1b (żółty) i wariant 2 (niebieski).
- we wschodniej części inwestycji, w rejonie wsi Wola Chojnata najwięcej osób opowiedziało się za wariantem 1b (żółty) i wariantem 2 (niebieskim).

Opiniowanie wariantów przez instytucje, których zakres kompetencji obejmuje inwestycję

Na podstawie zebranych opinii nie można wyłonić jednego wariantu jednoznacznie preferowanego przez wszystkich opiniodawców. Widoczna jest rozbieżność w stosunku do wariantów, jednakże każda opinia odnosi się wyłącznie do konkretnych miejsc i rozwiązań ściśle związanych z zakresem działalności poszczególnych instytucji. Najwięcej instytucji opowiedziało się za wariantem 1b (żółty), wariantem 2 (niebieskim) oraz wariantem 4 (fioletowym). Preferencje przedstawiono również, podobnie jak dla wyników konsultacji społecznych, w odniesieniu do poszczególnych odcinków inwestycji:

- w rejonie wsi Żurawia jako preferowany został wybrany wariant 2 (niebieski).
- w środkowej części inwestycji jako preferowany został uznany wariant 2 (niebieski).
- we wschodniej części inwestycji, w rejonie wsi Wola Chojnata jako preferowane zostały wybrane wariant 4 (fioletowy) oraz wariant 2 (niebieski).

Wybór wariantu zatwierdzonego w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy – żółtego (1b) związany był z faktem, że był on uzgadniany z instytucjami na etapie sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska oraz zmian Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Rada techniczna z zamawiającym

Po przeanalizowaniu danych uzyskanych w procesie konsultacji społecznych, opiniowaniu przez instytucje podczas dyskusji dotyczącej aspektów technicznych proponowanych rozwiązań, do dalszych szczegółowych analiz zamawiający wskazał dwa warianty:

- wariant 1b (żółty),
- wariant 2 (niebieski).

Wariant 1b (żółty) został wybrany ze względu na największą zgodność z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy, z ustaleniami na etapie sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska oraz ze zmianami Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wariant 2 (niebieski) został wybrany ze względu na fakt, że jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy wariantem przechodzącym przez stawy 1b (żółtym), a najbardziej od niego oddalonym - (fioletowym). Obydwa te warianty były rekomendowane zarówno podczas konsultacji społecznych, jak i procesu opiniowania przez instytucje. Jest to wariant korzystny ze względów technicznych i także dlatego, że podłączenie do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 725 zapewni bezpieczną odległość od wiaduktu kolejowego Centralnej Magistrali Kolejowej i stacji benzynowej oraz umożliwi rozbudowę infrastruktury drogowej o planowaną obwodnicę północną miasta.

Podsumowanie:

W wyniku przeprowadzonych działań do dalszych analiz wybrano dwa warianty:

- wariant 1b (żółty),
- wariant 2 (niebieski).

Wariant 1b (żółty) wskazano ze względu na to, że został wybrany jako rekomendowany na wszystkich etapach opiniowania. Jest to wariant „MPZP skorygowany”. Korekty miały na celu zachowanie parametrów technicznych drogi klasy G. Wariant ten był uzgadniany z instytucjami i mieszkańcami Miasta i Gminy Biała Rawska na etapie sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska oraz zmian Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Wariant 2 (niebieski) został również wskazany jako preferowany na wszystkich etapach opiniowania.

Wybór tego rozwiązania, z jednoczesnym odrzuceniem wariantu 4 (fioletowego), wiąże się z tym, że trasa wariantu fioletowego jest mniej korzystna pod względem technicznym. Dołączenie drogi do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 725 będzie się znajdować zbyt blisko wiaduktu Centralnej Magistrali Kolejowej. Wybór wariantu niebieskiego zapewni bezpieczną odległość od wiaduktu kolejowego Centralnej Magistrali Kolejowej i stacji benzynowej oraz umożliwi rozbudowę infrastruktury drogowej o planowane połączenie z drogą w kierunku miejscowości Babsk.

Wariant 2 jest korzystny pod względem środowiskowym. Zapewni właściwą ochronę zabytkowego parku dworskiego, pałacu oraz spichlerza w miejscowości Wola Chojnata, wpisanych do rejestru zabytków, gdyż jego trasa przebiega w znacznej odległości od ww. obiektów. Wariant ten w minimalnym stopniu ingeruje w obszary zmeliorowane. W rejonie Ośrodka Zarybieniowo – Rybackiego „Żurawia” jego trasa przebiega przez najmniejszy staw, co w opinii właściciela obiektu nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie całego obiektu. Trasa wariantu niebieskiego jest krótsza w porównaniu z wariantem fioletowym i wynosi 7125 m. Wariant fioletowy (8 416 m) był najdłuższy spośród rozpatrywanych.

Warianty 2 i 4 będą w porównywalnym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej. Przebieg wariantu niebieskiego jest szczególnie korzystny w rejonie wsi Wola Chojnata, ponieważ omija zabudowę we wschodniej części analizowanego obszaru. Budynki te, w przypadku wyboru wariantu fioletowego, znalazłyby się w bezpośrednim oddziaływaniu drogi. Przy wyborze optymalnej trasy istotnym kryterium był także sposób podziału gruntów w wyniku inwestycji. Po analizie wniosków mieszkańców złożonych podczas konsultacji, jako preferowany uznano wariant niebieski. Jego realizacja pozwoli uniknąć niekorzystnego podziału działek, który uniemożliwiłby dalsze funkcjonowanie gospodarstw sadowniczych.