

NOTATKA SŁUŻBOWA Z RADY TECHNICZNEJ

W DNIU 03.04.2009 r.

DOTYCZY: wykonanie koncepcji programowej dla budowy obwodnicy m. Biała Rawska w ramach zadania pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 725 na odcinku Rawa Mazowiecka – granica województwa wraz z obwodnicą Białej Rawskiej”.

UCZESTNICY: Według załączonej listy obecności.

Tematem Rady Technicznej było przedstawienie podsumowania konsultacji społecznych oraz działań związanych z wydawaniem opinii przez wybrane instytucje przeprowadzonych w ramach powyższego zadania oraz wybór ostatecznych przebiegów nowoprojektowanej obwodnicy.

Jednostka projektowa przedstawiła następujące elementy:

- **Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w dniach od 16.02.2009 do 09.03.2009 dotyczących wyboru najkorzystniejszego zdaniem społeczeństwa wariantu przedbiegu południowej obwodnicy Białej Rawskiej,**

Po analizie wszystkich wniosków i uwag złożonych przez mieszkańców stwierdzono, że najwięcej osób opowiedziało się za wariantem 1b (żółty) i wariantem 2 (niebieski). 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). Za wariantem 1b opowiedziały się władze samorządowe, właściciel znajdującej się w pobliżu stacji benzynowej oraz mieszkańcy. Głównym argumentem, podawanym przez wnioskodawców była uwaga, że jest to wariant MPZP, na który wyznaczony jest już w dokumentach planistycznych korytarz, więc jego realizacja będzie najszybsza spośród proponowanych rozwiązań. Wariant fioletowy poparli w zbiorowym wniosku mieszkańcy wsi Żurawia, właściciele Ośrodka Zarybieniowo – Rybackiego „Żurawia” oraz Fundacja Aeris Futuro. Jest to wariant, który całkowicie omija stawy w Żurawi, co też było głównym argumentem przy motywacji decyzji. Zarówno mieszkańcy, jaki i właściciele Ośrodka Zarybieniowo – Rybackiego „Żurawia” jako alternatywny dla wariantu fioletowego wskazali wariant niebieski, który również spełnia ich oczekiwania. Wariant ten przecina jedynie ostatni staw Ośrodka „Żurawia”, co, zdaniem właścicieli, nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie całego

obiekty. Wariant niebieski jest pośrednim rozwiązaniem pomiędzy wariantem przechodzącym przez stawy (żółty), a tym najbardziej od niego oddalonym (fioletowym).

- w środkowej części inwestycji jako preferowany został uznany wariant 1b (żółty) i wariant 2 (niebieski). Spośród wszystkich rozpatrywanych fragmentów obwodnicy najmniej głosów dotyczyło bezpośrednio tego odcinka.
- we wschodniej części inwestycji, w rejonie wsi Wola Chojnata najwięcej osób opowiedziało się za wariantem 1b (żółty) i wariantem 2 (niebieskim). Wariant 1b został zaakceptowany ze względu na zarezerwowany już korytarz pod drogę, co w opinii wnioskodawców, pozwoli szybciej zrealizować projekt. Jako argument przy wyborze wariantu niebieskiego podano m.in. fakt, że w przypadku jego realizacji możliwe będzie uniknięcie zniszczenia stawów zlokalizowanych we wsi Wola Chojnata. Przy wyborze trasy wnioskodawcy kierowali się również możliwie najmniejszym podziałem pól, które będzie miało miejsce w przypadku realizacji inwestycji.

Oprócz ww. uwag zgłoszono wnioski przeciw budowie obwodnicy.

- **Raport z opiniowania przedsięwzięcia dotyczący wyboru najkorzystniejszego zdaniem Instytucji wariantu przedbiegu południowej obwodnicy Białej Rawskiej.**

Po analizie wszystkich zebranych opinii nie można wyłonić jednego wariantu jednoznacznie preferowanego przez wszystkich opiniodawców. Widoczna jest rozbieżność w stosunku do konkretnych wariantów, jednakże każda opinia odnosi się wyłącznie do konkretnych miejsc i rozwiązań ściśle związanych z zakresem działalności poszczególnych Instytucji.

Z jednej strony można zauważyć tendencję sprzyjającą wyborowi wariantu zatwierdzonego w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy, który był uzgadniany na etapie sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska oraz zmian Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Z drugiej strony pojawiają się stanowiska propagujące rozwiązania alternatywne dla wariantu zgodnego z MPZP. Proponowany jest wybór korytarza nie przecinającego stawów hodowlanych, omijającego złoża żwiru i piasku oraz oddalonego od kompleksu pałacowo-parkowego. Wielokrotnie brane są pod uwagę obszary zmeliorowane przecinane przez ten wariant oraz brak ingerencji w wartościowe elementy środowiska przyrodniczego.

Można również zauważyć negację dla wariantu zgodnego z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego ze względu na ingerencję w stawy hodowlane jak i zabytkowy park dworski, pałac oraz spichlerz w miejscowości Wola Chojnata wpisane do rejestru zabytków.

Po analizie wszystkich opinii i uwag przełożonych na etapie opiniowania inwestycji stwierdzono, że najczęściej instytucji opowiedziało się za wariantem 1b (żółtym), wariantem 2 (niebieskim) oraz wariantem 4 (fioletowym).

Biorąc pod uwagę cały odcinek, za wariantem 1b opowiedziały się władze samorządowe oraz Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Łodzi. Głównym argumentem, podawanym przez opiniodawców był fakt, iż jest to wariant zgodny z MPZP, na który wyznaczony jest już korytarz w dokumentach planistycznych. Równocześnie Zarząd Powiatu Rawskiego rekomenduje cały przebieg wariantu 4 (fioletowego), „gdyż najlepiej uwzględnić istniejące zagospodarowanie przestrzenne”.

Wnioski przeanalizowano również pod względem poszczególnych fragmentów projektowanej obwodnicy i otrzymano następujące rezultaty:

- w rejonie wsi Żurawia jako preferowany został wybrany wariant 2 (niebieski). Wariant ten został zaopiniowany pozytywnie przez Zarząd Województwa Łódzkiego, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Przecina on jedynie ostatni staw Ośrodka „Żurawia”, co zdaniem właścicieli ośrodka, nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie całego obiektu. Wariant niebieski jest pośrednim rozwiązaniem pomiędzy wariantem przechodzącym przez stawy (żółtym), a tym najbardziej od niego oddalonym (fioletowym).
- w środkowej części inwestycji jako preferowany został uznany wariant 2 (niebieski). Zarząd Województwa Łódzkiego stwierdził, że omija on złoża piasku i żwiru, w minimalnym stopniu przecina obszar zmeliorowany oraz nie ingeruje w wartościowe elementy środowiska przyrodniczego.
- we wschodniej części inwestycji, w rejonie wsi Wola Chojnata jako preferowane zostały wybrane wariant 4 (fioletowy) oraz wariant 2 (niebieski). Wariant fioletowy poparł Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków. Jest to wariant, który całkowicie omija zabytkowy park dworski, pałac oraz spichlerz w miejscowości Wola Chojnata wpisane do rejestru zabytków, co było głównym argumentem przy motywacji decyzji. Jednocześnie należy zauważyć, że wariant niebieski, jako alternatywny dla wariantu fioletowego, również spełnia przytoczone wymagania. Wariant ten został zaopiniowany

pozytywnie przez Zarząd Województwa Łódzkiego, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi.

Wszystkie zebrane opinie są bardzo przydatne w procesie wyboru optymalnych rozwiązań przebiegu nowoprojektowanej obwodnicy miasta Biała Rawska. Wraz z preferencjami poszczególnych instytucji zostały przesłane informacje na temat analizowanego terenu oraz wskazane miejsca oraz lokalne uwarunkowania mogące w znaczący sposób wpłynąć na przebieg inwestycji.

W WYNIKU DYSKUSJI NA SPOTKANIU PRZYJĘTO NASTĘPUJĄCE USTALENIA:

Po przeanalizowaniu powyższych danych oraz 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 największe dopasowanie do Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy, do ustaleń na etapie sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska oraz do zmian Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Za wariantem 1b opowiedziały się władze samorządowe, właściciel znajdującej się w pobliżu stacji benzynowej oraz mieszkańcy. Jednakże z uwagi na tryb w jakim będzie realizowana niniejsza inwestycja, tj. na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (z późn. zm.), argument o przygotowanych na etapie uchwalania MPZP korytarzach i ułatwieniach z tego tytułu wydaje się bezzasadny, gdyż przywołana ustawa mówi, iż: „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”.

Wariant 2 (niebieski) jest pośrednim rozwiązaniem pomiędzy wariantem przechodzącym przez stawy 1b (żółtym), a tym najbardziej od niego oddalonym (fioletowym). Omija stawy hodowlane, złoża piasku i żwiru, w minimalnym stopniu przecina obszar zmeliorowany oraz nie ingeruje w wartościowe elementy środowiska przyrodniczego. Podłączenie do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 725 zapewni bezpieczną odległość (strefa oddziaływania

skrzyżowania) od wiaduktu kolejowego Centralnej Magistrali Kolejowej i stacji benzynowej oraz umożliwi rozbudowę infrastruktury drogowej o planowane połączenie z drogą w kierunku miejscowości Babsk. Przebiega w odległości zapewniającej właściwą ochronę zabytkowego parku dworskiego, pałacu oraz spichlerza w miejscowości Wola Chojnata, wpisanych do rejestru zabytków.

Na tym protokół zakończono