

Raport z 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”**

**przez instytucje, których zakres kompetencji obejmuje tę
inwestycję.**

1. PRZEDMIOT I CEL DZIAŁAŃ OPINIOTWÓRCZYCH

Przedmiotem niniejszego opracowania jest podsumowanie opiniowania 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” wśród instytucji, których zakres kompetencji obejmuje tę inwestycję.

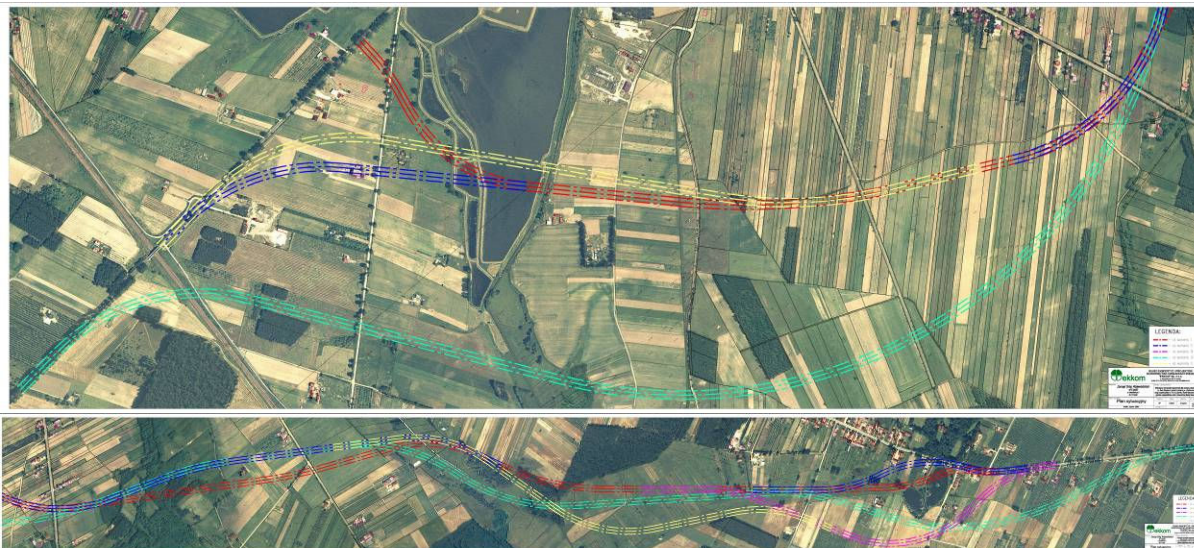
Dla omawianej inwestycji zaproponowano kilka rozwiązań, które poddano analizie w celu wyboru najkorzystniejszego wariantu. W związku z potencjalną konfliktowością poszczególnych wariantów przeprowadzono działania służące rozpoznaniu konfliktów związanych z budową analizowanej obwodnicy, aby umożliwić autorom niniejszego opracowania, inwestorowi oraz organom wydającym decyzje administracyjne wybór optymalnego wariantu projektowego.

2. PRZEBIEG PRZEPROWADZONYCH DZIAŁAŃ

W **pierwszej fazie** pozyskiwania rekomendacji najbardziej korzystnego wariantu przebiegu południowej obwodnicy miasta Biała Rawska opracowano pięć wariantów. Przedstawiono je do wstępnej analizy instytucjom, których zakres kompetencji obejmuje tą inwestycję.

Poniżej przedstawiono zestawienie wariantów poddanych analizie:

1. wariant-I- MPZP – w wariantcie tym odtworzono przebieg obwodnicy w korytarzu zarezerwowanym zgodnie z wyrysami z obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego miasta Biała Rawska. Wariant ten nie spełnia parametrów technicznych drogi klasy G,
2. wariant-II – wariant ten powstał w wyniku korekty wariantu-I-MPZP w takim zakresie, aby przebieg obwodnicy zapewniał ciągłość DW 725 oraz spełniał warunki techniczne wymagane dla klasy technicznej drogi G,
3. wariant-III – wariant ten powstał w wyniku korekty końcowego fragmentu wariantu-II,
4. wariant-IV – wariant powstał w wyniku analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego.
5. wariant-V – wariant powstał w wyniku analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego.



W wyniku przeprowadzonych prac instytucji biorących czynny udział w analizach projektowanych przebiegów południowej obwodnicy miasta Biała Rawska, zaopiniowano zaproponowane im rozwiązania.

Poniżej przedstawiono zestawienie przedmiotowych opinii:

| Lp | Instytucje | Warianty z dnia 5 stycznia 2009 | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|
| | | 1a MPZP | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W ŁODZI | | | | | |
| | ul. Sienkiewicza 3 | | | | | |
| | 90-113 Łódź | | | | | |
| 2 | Urząd Miasta i Gminy Biała Rawska | + | | | | |
| | ul. Jana Pawła II 57 | | | | | |
| | 96-230 Biała Rawska | | | | | |
| 3 | Starostwo Powiatowe | | | | + | |
| | w Rawie Mazowieckiej | | | | | |
| | Pl. Wolności 1 | | | | | |
| 4 | 96-200 Rawa Mazowiecka | | | | | |
| | Zarząd Województwa Łódzkiego | | | | | + |
| | al. Piłsudskiego 8 | | | | | |
| 5 | 90-051 Łódź | | | | | |
| | Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Łodzi | | | + | | |
| | Delegatura w Skierniewicach | | | | | |
| 6 | ul. Trzcńska 18 | | | | | |
| | 96-100 Skierniewice | | | | | |
| 7 | Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi | | + | | | |
| | Terenowy Inspektorat w Rawie Mazowieckiej | | | | | |
| | ul. Jeżowska 10 | | | | | |
| 7 | 96-200 Rawa Mazowiecka | | | | | |
| | Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi | Nie jest organem władnym wydawania stosownych opinii. | | | | |
| | Delegatura w Skierniewicach | | | | | |
| | al. Macieja Rataja 11 | | | | | |
| 7 | 96-100 Skierniewice | | | | | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|----|--|--|---|---|---|---|
| 8 | Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Łodzi | + | | | | |
| | Nadleśnictwo Skierniewice | | | | | |
| | Maków, ul. Zwierzyniec | | | | | |
| | 96-100 Skierniewice skr. 56 | | | | | |
| 9 | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej | | | | + | |
| | w Warszawie | | | | | |
| | Wydział Zasobów Wodnych i Ochrony Wód | | | | | |
| | ul. Zarzecze 13B | | | | | |
| | 03-194 Warszawa | | | | | |
| 10 | Biuro Planowania Przestrzennego | | | | | |
| | Województwa Łódzkiego | | | | | |
| | ul. Sienkiewicza 3 | | | | | |
| | 90-113 Łódź | | | | | |
| 11 | Koło Łowieckie "Hubertus" | | | | | |
| | Marek Nalewajko | | | | | |
| | ul. Wyżynna 3 | | | | | |
| | 92-107 Łódź | | | | | |
| 12 | Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi | Nie jest organem władnym wydawania stosownych opinii. | | | | |
| | ul. Sienkiewicza 3 | | | | | |
| | 90-113 Łódź | | | | | |
| | | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |

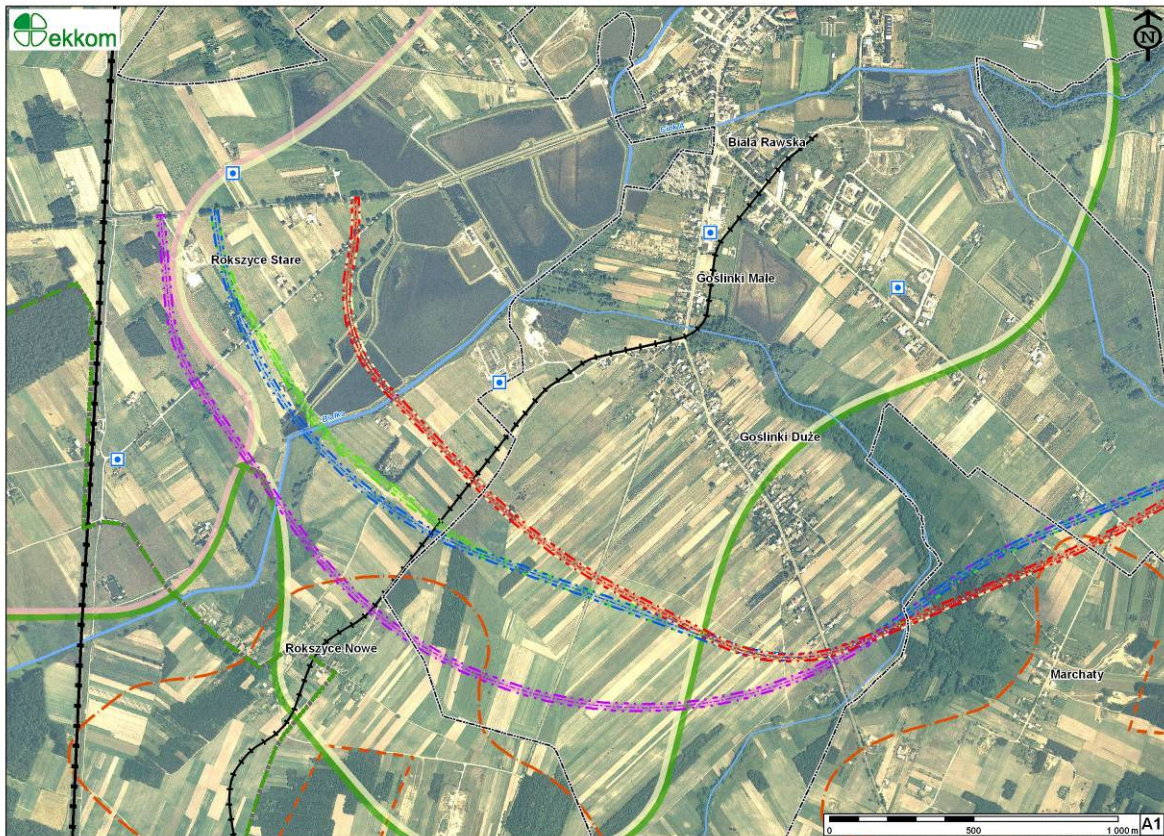
W **drugiej fazie** opiniowania omawianej inwestycji zaproponowano pięć wariantów skorygowanych. Po wstępnej analizie, uwzględnieniu uwag instytucji oraz uwarunkowań środowiskowych, przeprojektowano korytarze nowoprojektowanej obwodnicy. W celu wyboru najkorzystniejszego wariantu przekazano plany przedstawiające trasy oraz charakterystykę poszczególnych wariantów na tle uwarunkowań środowiskowych.

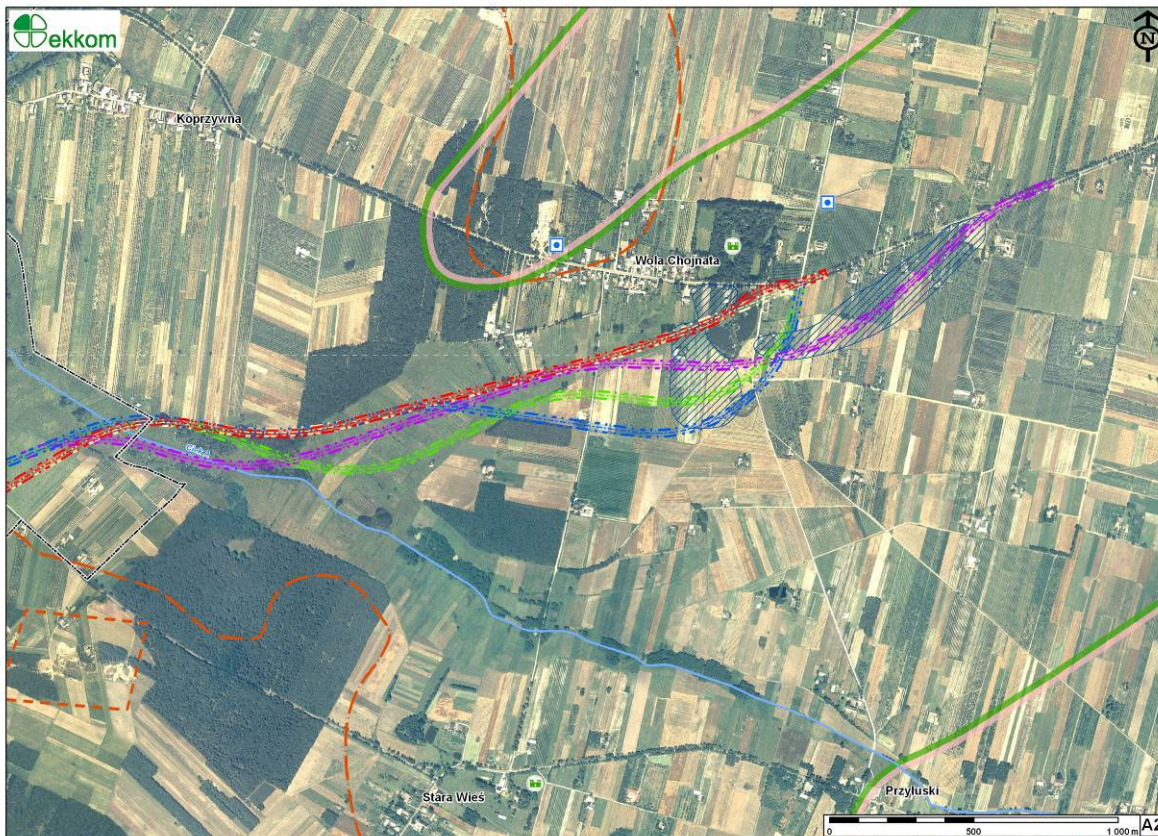
Poniżej przedstawiono zestawienie wariantów poddanych analizie:

1. wariant-1a-MPZP (czerwony) – w wariancie tym odtworzono przebieg obwodnicy w korytarzu zarezerwowanym zgodnie z wyrysami z obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego miasta Biała Rawska. Wariant ten nie spełnia parametrów technicznych drogi klasy G,
2. wariant 1b-MPZP poprawiony (żółty) - wariant ten powstał w wyniku korekty wariantu 1a-MPZP w takim zakresie, aby przebieg obwodnicy zapewniał ciągłość DW 725 oraz spełniał warunki techniczne wymagane dla drogi klasy G,
3. wariant-2 (niebieski) – powstał w wyniku analizy istniejącego zagospodarowania terenu (podjęto próby ominięcia zbiorników wodnych) oraz możliwie największego wykorzystania korytarza zarezerwowanego w Miejsowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska.
4. wariant-3 (zielony)– powstał w wyniku analizy istniejącego zagospodarowania terenu (podjęcie próby ominięcia zbiorników wodnych) oraz możliwie największego wykorzystania korytarza

zarezerwowanego w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska.

5. wariant-4 (fioletowy) – wariant powstał w wyniku analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego oraz prób ominięcia wszystkich wrażliwych środowiskowo elementów.





Poniżej zestawiono charakterystykę poszczególnych wariantów na tle uwarunkowań środowiskowych:

Wariant 1a – MPZP – czerwony oraz Wariant 1b – MPZP – poprawiony – żółty

Warianty te zostaną omówione wspólnie w związku z tym, że ich przebieg różni się jedynie w końcowym - wschodnim odcinku. Wariant 1b powstał w wyniku korekty Wariantu 1a w związku z tym, że ten nie spełnia parametrów drogi klasy technicznej „G”.

Długość Wariantu 1a wynosi 6 720 m, natomiast Wariantu 1b - 6700 m. Obydwa rozpoczynają się w kilometrze 12+949 istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 725 skrzyżowaniem z ww. drogą, kończą również skrzyżowaniem z DW 725 w pobliżu wsi Wola Chojnata.

Projektowana trasa będzie w pobliżu wsi: Rokszycy, Marchaty, Wola Chojnata i ulicy Wiejskiej. Wszystkie warianty przedsięwzięcia przebiegają w pobliżu tych obszarów.

W początkowym odcinku inwestycja przebiega przez pola i łąki przecinając drogę utwardzoną biegnącą przez Rokszycy. Następnie na odcinku 300 m koliduje z Ośrodkiem Zarybieniowo - Rybackim „Żurawia” zajmującym się produkcją ryb w oparciu o stawy ziemne w różnym, zależnie od gatunku ryb, cyklu hodowlanym. W przypadku obydwu omawianych wariantów przecięciu ulegnie jeden z większych stawów, a cały ośrodek ulegnie podziałowi na dwie części. Od strony północno – zachodniej na trasie projektowanej drogi znajduje

się: rów opaskowy, fragment małego stawu z groblami, rów pomiędzy stawami, groble dużego stawu i rzeka Białka z pasami zieleni nadrzecznej. Po przekroczeniu rzeki Białki trasa wkracza na tereny rolnicze. Na odcinku tym przebiegać będzie przez Rogowską Kolej Wąskotorową, wpisaną do rejestru zabytków. Inwestycja, przechodząc przez tereny rolnicze, przecina trzy utwardzone drogi: drogę biegnącą przez wieś Rokszyce, drogę Biała Rawska - Bronisławów i drogę powiatową nr 4122E Biała Rawska - Sadkowice – Olszowa Wola. Po przejściu od południowej strony przez wieś Goślinki Duże, trasa wkracza na tereny podmokłe i przecina znajdujący się na nich ciek wodny (bez nazwy). Następnie, po przejściu przez obszary rolnicze, inwestycja przecina

Ciek

A

i biegnie równolegle do niego przez ok. 600 m w odległości ok. 90m. We fragmencie tym przedsięwzięcie koliduje ze skrajem kompleksu leśnego. Po przejściu przez teren leśny biegnie poprzez trwałe użytki zielone, obszary zmeliorowane (na długości ok. 150 m), a następnie przecina staw znajdujący się przy DW 725. W końcowym odcinku trasa przybliża się do objętego ochroną konserwatorską zespołu pałacowego z XIX wieku. W skład zespołu wchodzi: pałac, spichlerz oraz park z terenem przyległym. Różnica w przebiegu Wariantu 1a i 1 b w końcowym odcinku analizowanej trasy wiąże się z faktem, że wariant 1a przechodzi przez stawy łukiem, natomiast wariant 1b w linii prostej. Obydwa włączają się w istniejącą drogę wojewódzką nr 725 w tym samym miejscu, zapewniając ciągłość przejazdu w kierunku miejscowości Krukówka.

Omawiane warianty nie kolidują z obszarami chronionymi na mocy ustawy O ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92, poz. 880 z późn. zm.) oraz oficjalnymi lub potencjalnymi obszarami Natura 2000. Przeprowadzone analizy środowiskowe wskazują, że trasa przebiega przez obszar o średnim i niskim stopniu zagrożenia wód podziemnych głównego użytkowego poziomu wodonośnego. Nie stwierdzono kolizji z ujęciami wód i ich strefami ochronnymi. Trasa na niewielkim odcinku (ok. 200 m) przecina teren obszaru perspektywnego dla wydobycia żwiru i piasku.

Wariant 2 – niebieski

Długość Wariantu 2 wynosi 7 174 m. Początek przebiegu znajduje się w kilometrze 12+457 istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 725.

W początkowym odcinku inwestycja przebiega przez pola i łąki przecinając drogę utwardzoną biegnącą przez Rokszyce. Trasa koliduje z Ośrodkiem Zarybieniowo - Rybackim „Żurawia” na odcinku 70 m. Przecina: rów opaskowy, fragment małego, peryferyjnie położonego stawu z groblami i rzekę Białkę z pasami zieleni nadrzecznej. Odcięcie peryferyjnego stawu nie będzie miało wpływu na funkcjonowanie ośrodka „Żurawia”. Po przekroczeniu rzeki Białki trasa wkracza na tereny rolnicze. Na odcinku tym przebiegać będzie przez Rogowską Kolej Wąskotorową wpisaną do rejestru zabytków. Inwestycja, przechodząc przez tereny rolnicze, przecina trzy utwardzone drogi: drogę biegnącą przez wieś Rokszyce, drogę Biała Rawska - Bronisławów i drogę powiatową nr 4122E Biała Rawska - Sadkowice – Olszowa Wola. Po przejściu

od południowej strony ulicy Wiejskiej inwestycja wkracza na tereny podmokłe i przecina znajdujący się na nich ciek (bez nazwy). Następnie po przejściu przez obszary rolnicze inwestycja przecina Ciek A i biegnie równolegle do niego przez ok. 600 m w odległości ok. 90m. W tym fragmencie przedsięwzięcie koliduje ze skrajem kompleksu leśnego. Po przejściu przez teren leśny biegnie poprzez trwałe użytki zielone, obszary zmeliorowane (o łącznej długości 300 m) i pola uprawne. Omija od południa stawy zlokalizowane przy DW 725. Trasa na końcowym odcinku nie przybliża się do objętego ochroną konserwatorską zespołu pałacowego z XIX wieku. Połączenie z istniejącą drogą wojewódzką Nr 725 w postaci ronda przewidziano na wysokości skrzyżowania z drogą biegnącą w kierunku wsi Orla Góra.

Omawiany wariant nie koliduje z obszarami chronionymi na mocy ustawy O ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92, poz. 880 z późn. zm.) oraz oficjalnymi lub potencjalnymi obszarami Natura 2000. Przeprowadzone analizy środowiskowe wskazują, że trasa przebiega przez obszar o średnim i niskim stopniu zagrożenia wód podziemnych głównego użytkowego poziomu wodonośnego. Nie stwierdzono kolizji z ujęciami wód i ich strefami ochronnymi. Trasa nie przecina terenu obszaru perspektywicznego i prognostycznego dla wydobywania żwiru i piasku.

Wariant 3 – zielony

Długość Wariantu 3 wynosi 7125 m. Początek przebiegu znajduje się w kilometrze 12+457 istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 725.

W początkowym odcinku inwestycja przebiega przez pola i łąki przecinając drogę utwardzoną biegnącą przez Rokszycy. Trasa koliduje z Ośrodkiem Zarybieniowo - Rybackim „Żurawia”. Biegnie wzdłuż istniejącej grobli odcinając najmniejszy, peryferyjnie położony staw. Następnie przekracza rzekę Białkę z pasami zieleni nadrzecznej. Po przekroczeniu rzeki trasa wkracza w tereny rolnicze. Na odcinku tym przebiegać będzie przez Rogowską Kolej Wąskotorową wpisaną do rejestru zabytków. Inwestycja, przechodząc przez tereny rolnicze, przecina trzy utwardzone drogi: drogę biegnącą przez wieś Rokszycy, drogę Biała Rawska - Bronisławów i drogę powiatową nr 4122E Biała Rawska - Sadkowice – Olszowa Wola. Po przejściu od południowej strony ulicy Wiejskiej inwestycja wkracza na tereny podmokłe i przecina znajdujący się na nich ciek (bez nazwy). Następnie po przejściu przez obszary rolnicze trasa przecina Ciek A i biegnie równolegle do niego przez ok. 800 m przybliżając się do niego maksymalnie na odległość ok. 40 m. Trasa nie koliduje z kompleksem leśnym – omija go od południa. Po przejściu przez Ciek A biegnie poprzez trwałe użytki zielone, obszary zmeliorowane (o łącznej długości 360 m) i pola uprawne. Omija od południa stawy zlokalizowane przy DW 725. Trasa na końcowym odcinku nie przybliża się do objętego ochroną konserwatorską zespołu pałacowego z XIX wieku. Połączenie z istniejącą drogą wojewódzką Nr 725 w postaci ronda przewidziano na wysokości skrzyżowania z drogą biegnącą w kierunku wsi Orla Góra.

Omawiany wariant nie koliduje z obszarami chronionymi na mocy ustawy O ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92, poz. 880 z późn. zm.) oraz oficjalnymi



lub potencjalnymi obszarami Natura 2000. Przeprowadzone analizy środowiskowe wskazują, że trasa przebiega przez obszar o średnim i niskim stopniu zagrożenia wód podziemnych głównego użytkowego poziomu wodonośnego. Nie stwierdzono kolizji z ujęciami wód i ich strefami ochronnymi. Trasa nie przecina terenu obszaru perspektywicznego i prognostycznego dla wydobywania żwiru i piasku.



Wariant 4 – fioletowy

Długość Wariantu 4 wynosi 8 416 m. Początek przebiegu znajduje się w kilometrze 12+271 istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 725, w bezpośrednim sąsiedztwie wiaduktu kolejowego Centralnej Magistrali Kolejowej. Jest to linia o charakterze międzyregionalnym Śląsk – Warszawa. W początkowym odcinku inwestycja przebiega przez pola i łąki przecinając drogę utwardzoną biegnącą przez Rokszyce. Trasa nie koliduje z Ośrodkiem Zarybieniowo - Rybackim „Żurawia”, omijając go od południa. Przekracza jedynie rzekę Białkę z pasami zieleni nadrzecznej. Po przekroczeniu rzeki trasa wkracza w tereny rolnicze. Na odcinku tym przebiegać będzie przez Rogowską Kolej Wąskotorową wpisaną do rejestru zabytków. Inwestycja, przechodząc przez tereny rolnicze, przecina trzy utwardzone drogi: drogę biegnącą przez wieś Rokszyce, drogę Biała Rawska - Bronisławów i drogę powiatową nr 4122E Biała Rawska - Sadkowie – Olszowa Wola. Po przejściu od południowej strony ulicy Wiejskiej inwestycja wkracza w tereny podmokłe i przecina znajdujący się na nich ciek (bez nazwy). Trasa biegnie w bezpośrednim sąsiedztwie cieku na długości ok. 400 m. Nie przecina kompleksu leśnego – omija go od południa. Po przejściu przez teren leśny biegnie poprzez trwałe użytki zielone, obszary zmeliorowane (o łącznej długości ok.1000 m) i pola uprawne. Omija od południa stawy zlokalizowane przy DW 725. Inwestycja na końcowym odcinku nie przybliża się do objętego ochroną konserwatorską zespołu pałacowego z XIX wieku. Włącza się do istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 725 zapewniając ciągłość przejazdu w kierunku miejscowości Krukówka.

Omawiany wariant nie koliduje z obszarami chronionymi na mocy ustawy O ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92, poz. 880 z późn. zm.) oraz oficjalnymi lub potencjalnymi obszarami Natura 2000. Wśród rozpatrywanych wariantów, wariant 4 najbardziej przybliża się do granicy Projektowanego Obszaru Chronionego Krajobrazu Górnej i Środkowej Rawki (na minimalną odległość ok. 250 m). Przeprowadzone analizy środowiskowe wskazują, że trasa przebiega przez obszar o wysokim, średnim i niskim stopniu zagrożenia wód podziemnych głównego użytkowego poziomu wodonośnego. Nie stwierdzono kolizji z ujęciami wód i ich strefami ochronnymi. Trasa na odcinku ok. 600 m przecina teren obszaru perspektywicznego dla wydobywania żwiru i piasku.

Rezultat wspólnej analizy proponowanych rozwiązań projektowych przedstawiono poniżej:

| Lp | Instytucje | Warianty z dnia 16 lutego 2009 | | | | |
|----|--|--|-------------------------|---|---|---|
| | | 1a MPZP | 1b MPZP - poprawiony | 2 | 3 | 4 |
| 1 | ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W ŁODZI ul. Sienkiewicza 3 90-113 Łódź | | | + | | |
| 2 | Urząd Miasta i Gminy Biała Rawska ul. Jana Pawła II 57 96-230 Biała Rawska | + | | | | |
| 3 | Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej Pl. Wolności 1 96-200 Rawa Mazowiecka | | | | | + |
| 4 | Zarząd Województwa Łódzkiego al. Piłsudskiego 8 90-051 Łódź | | | + | | |
| 5 | Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Łodzi Delegatura w Skierniewicach ul. Trzcicka 18 96-100 Skierniewice | | | | | + |
| 6 | Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi Terenowy Inspektorat w Rawie Mazowieckiej ul. Jeżowska 10 96-200 Rawa Mazowiecka | | | + | | |
| 7 | Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi Delegatura w Skierniewicach al. Macieja Rataja 11 96-100 Skierniewice | Nie jest organem władnym wydawania stosownych opinii. | | | | |
| 8 | Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Łodzi Nadleśnictwo Skierniewice Maków, ul. Zwierzyniec 96-100 Skierniewice skr. 56 | + | | | | |
| 9 | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie Wydział Zasobów Wodnych i Ochrony Wód ul. Zarzecze 13B 03-194 Warszawa | Brak opracowanego studium ochrony przeciwpowodziowej. Brak znajomości reżimu hydrologicznego, stref zalewowych oraz uwarunkowań umożliwiających opiniowanie. | | | | |
| | | 2 | 0 | 3 | 0 | 2 |

3. SZCZEGÓŁOWA ANALIZA WARIANTÓW

Zdaniem Burmistrza Miasta i Gminy Biała Rawska oraz pracowników Wydziału Rozwoju Gospodarczego, „mając na względzie akceptację społeczną (właściciele gruntów) na przebieg obwodnicy jaka została wynegocjowana w toku sporządzania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska oraz zmian planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego miasta Biała Rawska i gminy Biała Rawska wskazane jest maksymalne uwzględnienie tych ustaleń i zlokalizowanie obwodnicy zgodnie z nimi.”

Zarząd Powiatu Rawskiego rekomenduje wariant IV (fioletowy) „gdyż najlepiej uwzględnia istniejące zagospodarowanie przestrzenne”.

Zarząd Województwa Łódzkiego „informuje, że najkorzystniejszym (...) jest wariant 02 (niebieski) ze względu na najmniejszą kolizyjność – omija stawy hodowlane, złoża piasku i żwiru, w minimalnym stopniu przecina obszar zmeliorowany oraz nie ingeruje w wartościowe elementy środowiska przyrodniczego. Przebiega w odległości zapewniającej właściwą ochronę zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego. Ze względu na ochronę tego obiektu z dalszych prac należy wykluczyć wariant 01a-MPZP czerwony.”

Zdaniem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Łodzi „z konserwatorskiego punktu widzenia najkorzystniejszy jest wariant 4 (fioletowy)”. W rejonie planowanej inwestycji znajduje się zabytkowy park dworski, pałac oraz spichlerz w miejscowości Wola Chojnata wpisane do rejestru zabytków.

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi rekomenduje „wariant 2 (niebieski) przebiegu trasy obwodnicy, ponieważ omija tereny zmeliorowane (rowy otwarte) oraz grunty torfowe.”

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi informuje, że „nie jest organem władnym wydać stosowną opinię. Nie posiada i nie jest w stanie opracować stosownych ekspertyz, które mogą być podstawą rekomendacji w przedmiotowej sprawie.”

Nadleśnictwo Skierniewice „informuje, że wariant 1 jest zgodny z wcześniejszymi ustaleniami przeprowadzonymi przez przedstawicieli Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi, nadleśnictwa oraz Urzędu Miasta Biała Rawska. Nadleśnictwo wyraziło pozytywną opinię dla w/w wariantu.”

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie „informuje, że dla rzeki Białki i innych cieków płynących przez rozpatrywany obszar nie zostało opracowane studium ochrony przeciwpowodziowej.” Brak znajomości reżimu hydrologicznego tej rzeki, stref zalewowych oraz innych uwarunkowań nie

pozwala na opiniowanie pod względem ochrony przeciwpowodziowej i rekomendowanie wariantu przebiegu trasy.

Koło Łowieckie „Hubertus” nie opowiedziało się za żadnym z przedstawionych wariantów. Ze względu na tereny podmokłe zasiedlone przez zwierzęta pozostające pod ścisłą ochroną zaproponowało alternatywne rozwiązania.

4. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

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 na etapie sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Biała Rawska oraz zmian Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego były uzgadniane.

Z drugiej strony pojawiają się stanowiska propagujące rozwiązania alternatywne dla wariantu zgodnego z MPZP. Proponowany jest wybór korytarza, który nie przecina stawów hodowlanych oraz omijającego złoża żwiru i piasku, a także oddalonego od kompleksu pałacowo-parkowego. To korytarz biorący pod uwagę obszary zmeliorowane oraz nie ingerujący 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, które są wpisane do rejestru zabytków.

Po analizie wszystkich opinii i uwag przełożonych na etapie opiniowania inwestycji stwierdzono, że najwięcej 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 MPZP, na który wyznaczony jest już korytarz w dokumentach planistycznych.

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".

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 nie wpłynie znacząco, zdaniem właścicieli ośrodka, na funkcjonowanie całego obiektu. 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 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 rozwiązania przebiegu nowoprojektowanej obwodnicy miasta Biała Rawska. Wraz z preferencjami poszczególnych instytucji zostały przesłane informacje na temat analizowanego terenu oraz wskazane miejsca i lokalne uwarunkowania mogące w znaczący sposób wpłynąć na przebieg inwestycji.