

SPRAWOZDANIE Z OPINIOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA PN.:

Budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa

realizowanego w ramach zadania pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej
Nr 484 na odcinku Bełchatów – Kamieńsk
wraz z budową wschodniej obwodnicy Bełchatowa”.

1. PRZEDMIOT I CEL DZIAŁAŃ OPINIOTWÓRCZYCH

Przedmiotem niniejszego opracowania jest podsumowanie opiniowania wariantów inwestycji polegającej na „Budowie wschodniej obwodnicy Bełchatowa”, realizowanej w ramach zadania pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Bełchatów – Kamieńsk wraz z budową wschodniej obwodnicy Bełchatowa”.

We wstępnej fazie opracowywania koncepcji programowej dla ww. zadania przygotowano kilka rozwiązań analizowanej trasy, które poddano ocenie:

- społeczeństwa (w ramach konsultacji społecznych prowadzonych na terenie miasta Bełchatowa i gminy Bełchatów),
- Instytucji, których zakres kompetencji obejmuje analizowane przedsięwzięcie,
- Inwestora.

Celem podjętych działań było rozpoznanie konfliktów związanych z planowanym przedsięwzięciem oraz wypracowanie optymalnych przebiegów trasy, dla których wykonana zostanie szczegółowa dokumentacja projektowa. Opracowany będzie również raport o oddziaływaniu na środowisko, w ramach którego wskazany zostanie wariant realizacyjny (najkorzystniejszy dla środowiska).

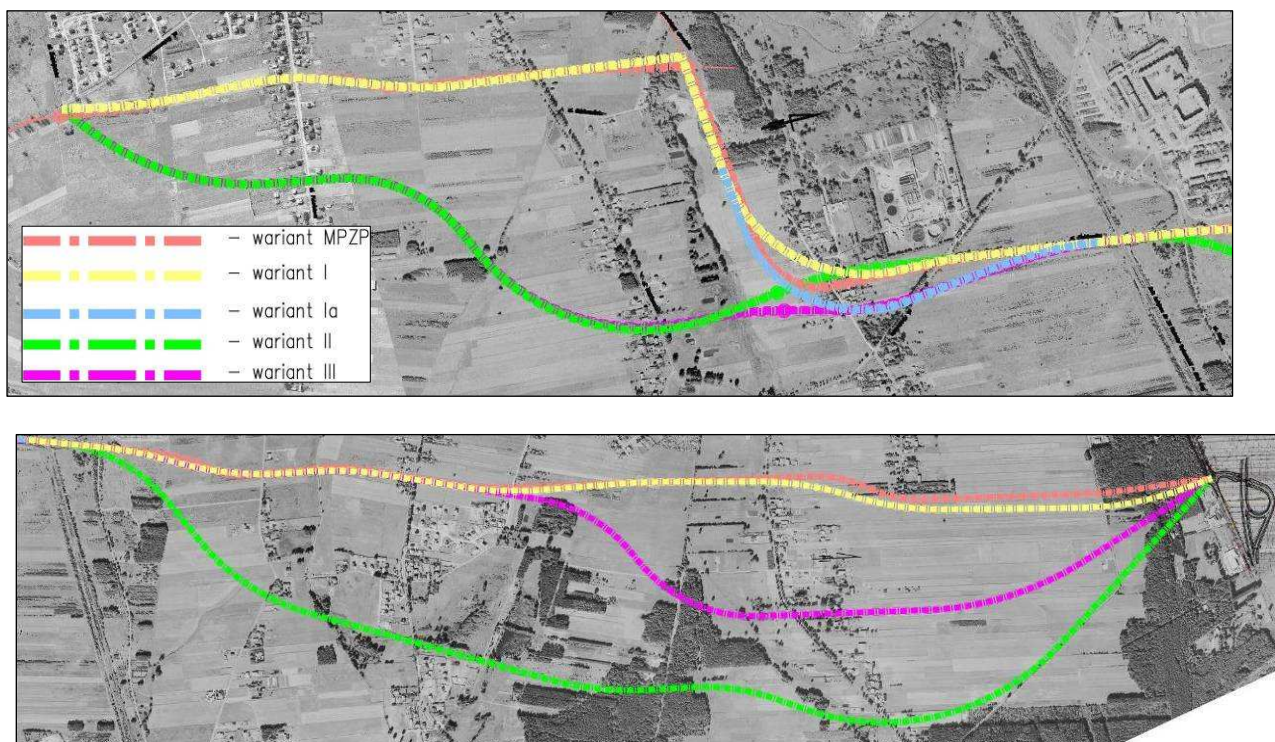
2. PRZEBIEG PRZEPROWADZONYCH DZIAŁAŃ

a) Opiniowanie wariantów przez Instytucje

W **pierwszej fazie** prowadzonych działań mających na celu wyłonienie najlepszych rozwiązań opracowano cztery warianty obwodnicy, które przedstawiono do wstępnej analizy Instytucjom, których zakres kompetencji obejmuje przedmiotową inwestycję.

- Wariant zawarty w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego miasta Bełchatów – w którym odtworzono przebieg obwodnicy w korytarzu zarezerwowanym w MPZP. Wariant ten nie spełniał parametrów technicznych drogi klasy G (taką klasę założył Inwestor dla projektowanej obwodnicy).
- Wariant I (żółty) – który powstał w wyniku korekty Wariantu MPZP w takim zakresie, aby przebieg obwodnicy spełniał warunki techniczne wymagane dla drogi klasy G. W wariantcie tym dodatkowo w rejonie istniejącego schroniska dla zwierząt i oczyszczalni ścieków zaproponowano alternatywny przebieg (Wariant Ia).
- Wariant II (zielony) – który powstał w wyniku analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego.
- Wariant III (fioletowy) – opracowany na podstawie analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego.

Lokalizację rozpatrywanych rozwiązań przedstawiono na Rys. 1.



Rys. 1. Warianty wschodniej obwodnicy Bełchatowa przedstawione do zaopiniowania
Instytucjom

Uzyskane rekomendacje zestawiono w poniższej tabeli.

Lp	Instytucja	Warianty z dnia 24 grudnia 2008 r.			
		MPZP	I	II	III
1	Urząd Miasta Bełchatowa ul. Kościuszki 1, 97-400 Bełchatów		+ (z mody.)		
2	Urząd Gminy Bełchatów ul. Kościuszki 13, 97-400 Bełchatów		+		
3	Starostwo Powiatowe w Bełchatowie ul. Pabianicka 17/19, 97-400 Bełchatów	akceptacja dla wszystkich wariantów – brak wskazania wariantu preferowanego			
4	Zarząd Województwa Łódzkiego al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź		+ (z mody.)		
5	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu ul. Szewska 1, 61-760 Poznań	akceptacja dla wszystkich wariantów – brak wskazania wariantu preferowanego			
6	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Łodzi – Nadleśnictwo Bełchatów ul. Lipowa 175, 97-400 Bełchatów		+		
7	Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi ul. Solna 14, 91-423 Łódź			+	
8	Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków – Delegatura w Piotrkowie Trybunalskim ul. Farna 8, 97-300 Piotrków Trybunalski			+	+
Liczba pozytywnych opinii		2	6	4	3

Szczegółowa analiza wniosków przedstawionych przez ww. Instytucje:

Urząd Miasta Bełchatowa zarekomendował jako najkorzystniejszy Wariant I (żółty) na odcinkach:

1. między skrzyżowaniem wschodniej obwodnicy z ulicą Olsztyńską a skrzyżowaniem wschodniej obwodnicy (leżącym pomiędzy linią kolejową a Oczyszczalnią Ścieków) z projektowaną ulicą lokalną na przedłużeniu ul. Przemysłowej);
2. pomiędzy skrzyżowaniem obwodnicy wschodniej z obwodnicą południową miasta a skrzyżowaniem obwodnicy wschodniej z ulicą Świętojańską.

Poparcie dla Wariantu I (żółtego) warunkowane było zlikwidowaniem rozbieżności planowanej trasy w stosunku do korytarza zarezerwowanego w obowiązujących i projektowanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W drodze ustaleń dopuszczono do niewielkich odstępstw od przebiegu obwodnicy od rezerwy terenowej.

Wariant I (żółty), dla którego korytarz zarezerwowany był w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego miasta Bełchatowa zyskał również poparcie Urzędu Gminy w Bełchatowie.

Starostwo Powiatowe w Bełchatowie zarekomendowało wszystkie przedstawione warianty przebiegu wschodniej obwodnicy Bełchatowa, nie wskazując przebiegu preferowanego.

Podobnie, uwag do przedstawionych wariantów przebiegu obwodnicy nie wniósł Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu Ośrodek Koordynacyjno Informacyjny Ochrony Przeciwpowodziowej, akceptując każde z zaproponowanych rozwiązań.

Nadleśnictwo „Bełchatów” pozytywnie zaopiniowało Wariant I (żółty) ze względu na fakt, że w najmniejszym stopniu ingeruje w środowisko leśne.

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi Terenowy Inspektorat w Piotrkowie Trybunalskim poparł realizację Wariantu II (zielonego). Przebieg tego wariantu jest korzystny z uwagi na minimalne kolizje z terenami zdrenowanymi na obszarze pomiędzy drogą krajową Nr 8, a drogą Bełchatów – Dobiecín.

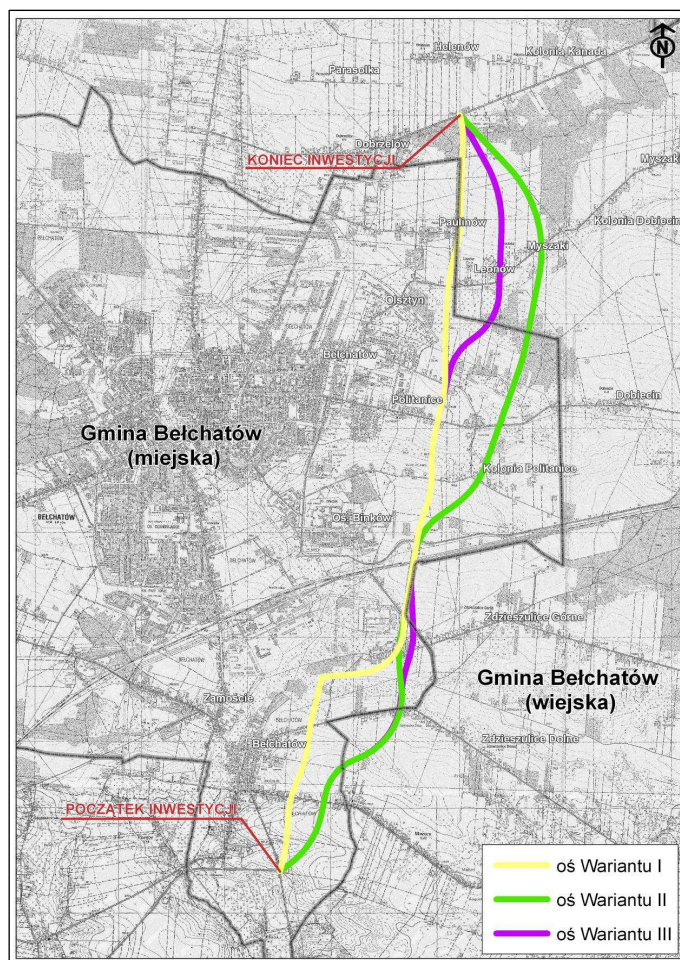
Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Łodzi przekazał informację, że nie przewiduje zagrożeń dla zabytków architektury i archeologii w efekcie realizacji któregośkolwiek z wariantów obwodnicy Bełchatowa. Jedynie w przypadku realizacji Wariantu I istnieje ryzyko zbyt bliskiego sąsiedztwa drogi w stosunku do historycznego układu urbanistycznego Grocholic, obecnie dzielnicy Bełchatowa. Stąd wyraził się pozytywnie na temat przebiegów, biegnących w dalszej odległości od obiektu zabytkowego (Wariantu II – zielonego oraz biegnącego na tym odcinku tym samym śladem Wariantu III (fioletowego).

b) Zebranie uwag i opinii społeczeństwa – wyniki konsultacji społecznych

W **drugiej fazie** zbierania wniosków i opinii dotyczących wariantów wschodniej obwodnicy Bełchatowa opracowane rozwiązania przedstawiono społeczeństwu w ramach konsultacji społecznych. Na tym etapie ograniczono się do trzech wariantów drogi, rezygnując z dalszych analiz Wariantu MPZP, z uwagi na fakt, że trasa wpisana w zarezerwowany korytarz nie spełniała parametrów drogi klasy technicznej G.

W materiałach konsultacyjnych zaprezentowano następujące rozwiązania (Rys. 2):

- Wariant I (żółty) – który powstał w wyniku korekty korytarza wyznaczonego w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego miasta Bełchatowa. Z uwagi na fakt, że trasa wpisana w rezerwę terenową nie spełniała parametrów drogi klasy technicznej G zdecydowano się na jej modyfikację, w celu poprawy parametrów technicznych projektowanej obwodnicy. W efekcie przebieg Wariantu I na niektórych odcinkach odbiega nieznacznie od terenu zarezerwowanego pod obwodnicę w planach miejscowych.
- Wariant II (zielony) – który powstał w wyniku analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego.
- Wariant III (fioletowy) – który opracowany został na podstawie analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego.



Rys. 2. Warianty wschodniej obwodnicy Bełchatowa przedstawione do zaopiniowania w trakcie konsultacji społecznych

Zarówno materiały graficzne jak i opisowe dotyczące analizowanej inwestycji wyłożone zostały do wglądu w siedzibach Urzędu Miasta Bełchatów oraz Urzędu Gminy Bełchatów w dniach 16.II.2009 r. - 09.III.2009 r.

Z przebiegiem proponowanych wariantów można było się również zapoznać korzystając ze stron internetowych ww. jednostek samorządowych, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi oraz strony Biura Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o., a także podczas spotkania konsultacyjnego, które odbyło się w siedzibie Urzędu Miasta Bełchatów w dniu 6.III.2009 r. o godz. 16.00.

W okresie od 16.II.2009 do 13.III.2009 (ostatecznie termin składania uwag został przedłużony o 4 dni) wpłynęło w sumie 139 wniosków, na których widniały nazwiska 484 osób, z czego 104 osoby kilkakrotnie składały swoje uwagi.

Pod względem merytorycznym zdecydowana większość wniosków dotyczyła opowiedzenia się przeciw któremuś z przedstawionych wariantów. Na tej podstawie zostały zliczone głosy odzwierciedlające preferencje społeczeństwa (jeden głos nie jest równy jednemu wnioskowi, ponieważ część wniosków została podpisana przez więcej niż jedną osobę, jak również głos jednej osoby mógł być zliczony od 1 do 3 razy, w zależności od tego czy opowiedziała się ona przeciwko jednemu, dwóm, czy trzem wariantom). Tylko niewielka część Wnioskodawców nie wyraziła jednoznacznego poparcia lub braku akceptacji dla wskazanych rozwiązań.

W sumie przeciwko Wariantowi I (żółtemu) opowiedziało się ok. 45 % Wnioskodawców, sprzeciw wobec Wariantu II (zielonego) wyraziło ok. 28 %, natomiast wobec Wariantu III (fioletowego) ok. 27% głosujących.

Ponadto w większości wniosków poruszane były kwestie dotyczące zagospodarowania terenu oraz aspektów środowiskowych. Odnosiły się one głównie do:

- braku informacji w latach wcześniejszych na temat możliwości przebiegu obwodnicy w innym wariantie niż wytyczony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,
- wydawania pozwoleń na budowę w rejonie planowanej obwodnicy,
- występowania w rejonie rozpatrywanych wariantów cennych gatunków bądź siedlisk oraz studni głębinowych ujęcia, zaopatrującego w wodę miasto Bełchatów,
- wpływu obwodnicy na zdrowie i komfort życia mieszkańców zabudowań, które sąsiadowałyby z planowaną trasą.

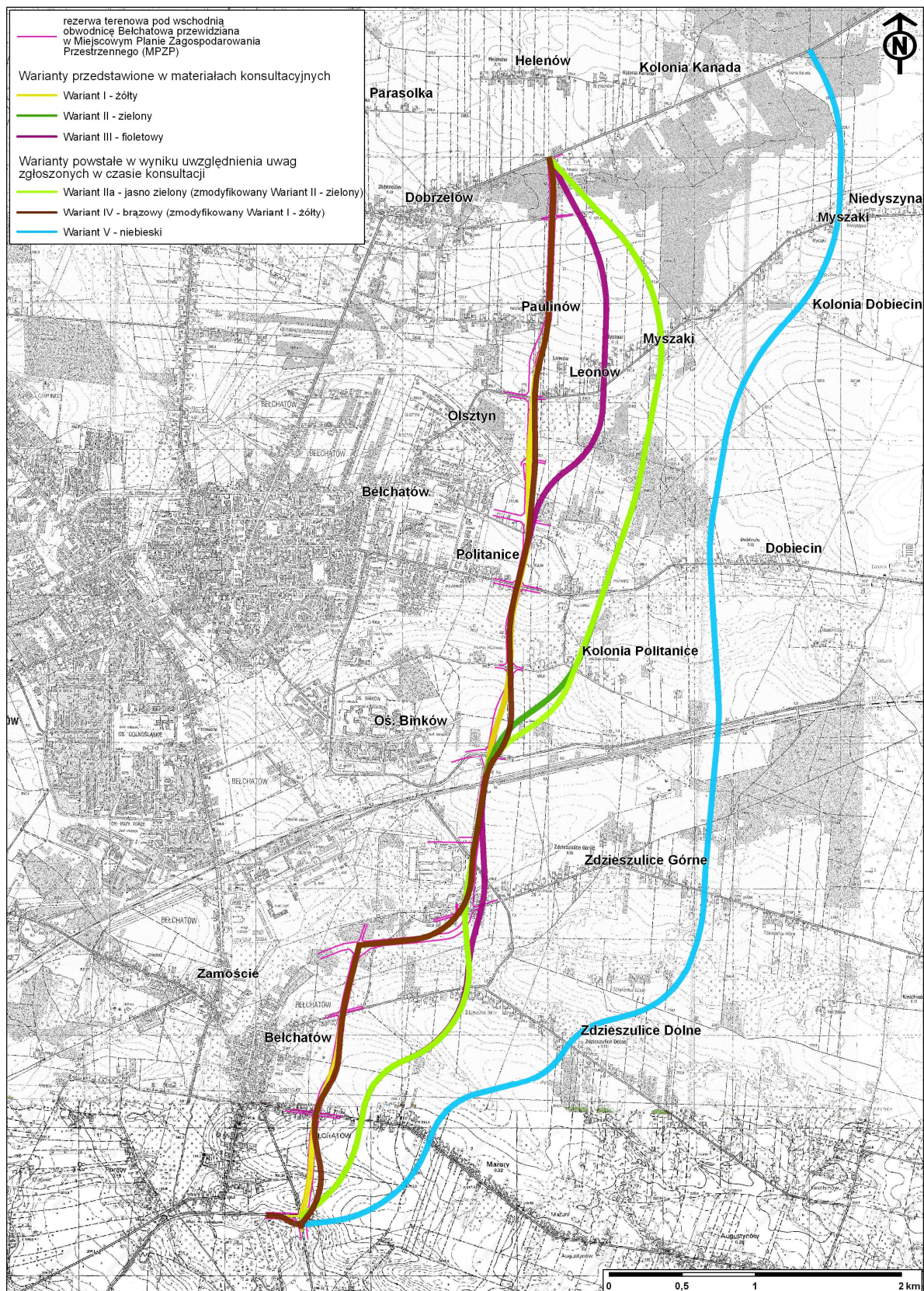
Wnioskodawcy licznie wypowiadali się również w sprawie rozwiązań projektowych, wskazując na potrzebę opracowania dodatkowego wariantu trasy, przebiegającego w znacznej odległości na wschód od granic miasta, na terenach użytkowanych głównie rolniczo. Trasa w takim przebiegu, ich zdaniem, ingerowałaby w mniejszym stopniu w istniejącą zabudowę. Rzadziej pojawiały się wnioski dotyczące modyfikacji rozwiązań obwodnicy zaproponowanych do konsultacji (oddalenia od zabudowy, czy też uwzględnienia w projekcie skrzyżowań z istniejącym układem komunikacyjnym).

Wszystkie wnioski jakie zostały złożone w trakcie konsultacji społecznych zostały przeanalizowane. Odpowiedzi na zawarte w nich uwagi zestawiono w Załączniku nr 1 do niniejszego sprawozdania. Nie wszystkie proponowane przez Wnioskodawców rozwiązania mogły być zaakceptowane i wprowadzone z uwagi na kwestie techniczne, ekonomiczne bądź funkcjonalne.

Uwzględniając wnioski mieszkańców zgłoszone w trakcie konsultacji opracowano 3 kolejne warianty.

- Wariant IV (brązowy) - stanowiący korektę Wariantu I (żółtego). Wariant ten poprowadzono w nawiązaniu do zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Bełchatowa, uwzględniając jednocześnie głosy społeczeństwa o odsunięciu go od osiedli mieszkaniowych. Korekty wprowadzono w zakresie możliwym do wykonania ze względów technicznych w rejonie Osiedli Grocholice, Bińków, Olsztyńskie.
- Wariant IIa (jasnozielony) - będący korektą Wariantu II (zielonego), zmodyfikowany na wniosek społeczeństwa w rejonie osiedla Bińków, w zakresie jaki był możliwy do wprowadzenia ze względów technicznych.
- Wariant V (niebieski) – którego przebieg poprowadzono w znacznej odległości od miasta (w rejonie Dobiecina), w oddaleniu od istniejących osiedli miejskich oraz uwzględniając wskazywany przez mieszkańców rozwój przestrzenny Bełchatowa w kierunku wschodnim.

Orientacyjny przebieg wariantów trasy przedstawionych w materiałach konsultacyjnych wraz z dodatkowymi rozwiązaniami opracowanymi po rozpatrzeniu wniosków społeczeństwa zaprezentowano na Rys. 3.



Rys. 3. Warianty wschodniej obwodnicy Bełchatowa przedstawione do zaopiniowania w trakcie konsultacji społecznych oraz zaproponowane po uwzględnieniu postulatów społeczeństwa

c) Opiniowanie wariantów przez Inwestora – wybór wariantów do analiz szczegółowych

Przedstawiony powyżej proces opiniowania inwestycji prowadzony był w porozumieniu z Inwestorem (Zarządem Dróg Wojewódzkich w Łodzi).

Po zebraniu opinii od Instytucji i przeprowadzonych działaniach konsultacyjnych sformułowano następujące wnioski:

1. Instytucje opiniujące warianty opowiedziały się w większości za przebiegiem nawiązującym do zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, uwzględniającym parametry techniczne dla drogi klasy G (Wariant I - żółty) – 46 % głosów. Na drugiej pozycji uplasował się Wariant II (zielony) z 31% poparciem. Najmniej (23%) rekomendacji uzyskał natomiast Wariant III (fioletowy), który zaakceptowało trzech spośród ośmiu Opiniodawców (przy czym dwie Instytucje poparły każde z przedstawionych rozwiązań, nie wskazując wariantu preferowanego).
W zestawieniu tym nie brano pod uwagę trasy poprowadzonej w całkowitej zgodności z korytarzem zapisanym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, z uwagi na fakt, że nie spełniała ona wymagań dla drogi klasy G, jakie dla obwodnicy założył Inwestor.
2. Każdy z przedstawionych przebiegów spotkał się ze sprzeciwem ze strony mieszkańców uczestniczących w konsultacjach społecznych. Najwięcej osób (ok. 45%) opowiedziało się przeciwko Wariantowi I (żółtemu), nawiązującemu do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Pozostałe Warianty (II – zielony i III – fioletowy) uzyskały podobny wynik – przeciw ich realizacji głosowało odpowiednio ok. 28 % i 27%.
3. Po rozpatrzeniu postulatów dotyczących rozwiązań projektowych skorygowano przebiegi Wariantu I (żółtego) oraz Wariantu II (zielonego), odsuwając od zabudowy mieszkaniowej, w miejscach gdzie było to możliwe ze względów technicznych. W efekcie powstały odpowiednio Warianty IV (brązowy) i IIa (jasnozielony).
Wytyczono również nową propozycję trasy - Wariant V (niebieski) – przebiegający z dala od miasta, w rejonie Dobiecina.

Po konsultacjach z Inwestorem, biorąc pod uwagę rezultaty opiniowania oraz uwarunkowania planistyczne poszczególnych wariantów, wytypowano 3 spośród wszystkich opracowanych rozwiązań obwodnicy, w celu wykonania szczegółowych prognoz natężenia ruchu. O wyborze poszczególnych wariantów zdecydowały następujące argumenty:

Wariant V (niebieski)

- Przebieg wariantu został wytyczony w oparciu o postulaty zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych, z tego względu jego realizacja wiązałaby się z najmniejszymi protestami ze strony mieszkańców Bełchatowa oraz sąsiadujących bezpośrednio z miastem miejscowości.

Wariant IV (brązowy) – modyfikacja Wariantu I (żółtego)

- Przebieg wariantu nawiązuje do korytarza wyznaczonego w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, który funkcjonował w świadomości społecznej od co najmniej kilkunastu lat.
- W granicach rezerwy terenowej przeznaczonej pod obwodnicę nie wydawano pozwoleń na budowę, w związku z tym na tym terenie nie ma nowopowstałych budynków
- Zabudowa mieszkaniowa znajdująca się w bliskiej odległości od planowanej trasy powstała w znacznej mierze w okresie kiedy istniały plany budowy obwodnicy (wyrażony w konsultacjach sprzeciw wobec tego rozwiązania wynika głównie z rozwoju osiedli w stronę istniejącej w planach obwodnicy, a nie przybliżenia się planowanej trasy do istniejących osiedli).
- Korekta wprowadzona w tym wariantcie w stosunku do korytarza wyznaczonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oddala trasę od osiedli mieszkaniowych.
- Wariant ten został zaopiniowany pozytywnie przez władze samorządowe i Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych

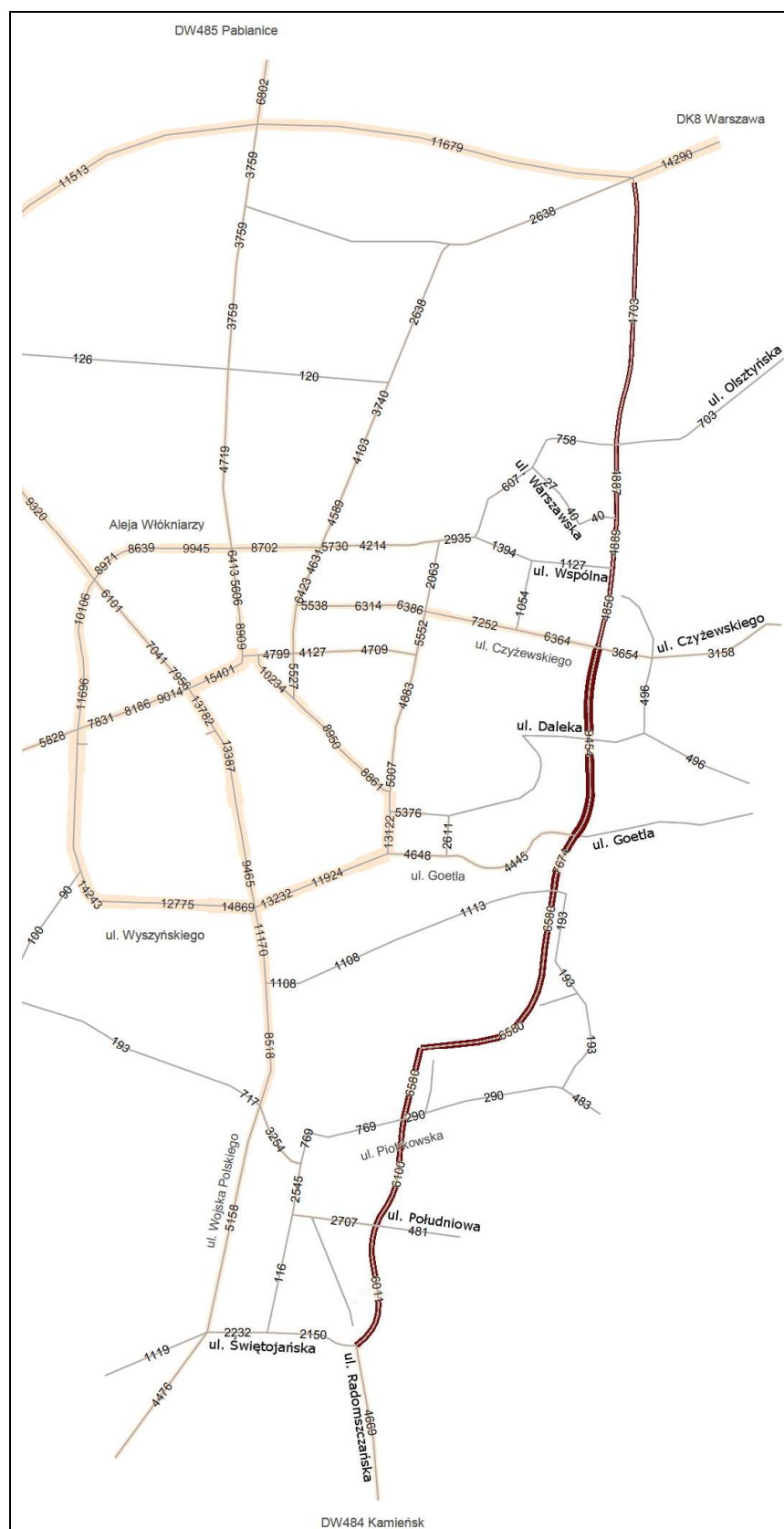
Wariant IIa (jasnozielony) – modyfikacja Wariantu II (zielonego)

- Liczba głosów przeciwko Wariantowi II (zielonemu), który stanowił podstawę zaprojektowania Wariantu IIa (jasnozielonego) jest porównywalna do sprzeciwu społeczeństwa wyrażonego wobec realizacji Wariantu III (fioletowego), przy czym Wariant II (zielony) spotkał się z większym poparciem ze strony Instytucji, które opiniowały rozwiązania wschodniej obwodnicy Bełchatowa. Dodatkowo w Wariantcie IIa (jasnozielonym) uwzględniono na jednym z odcinków postulat zgłoszony przez mieszkańców, o odsunięciu trasy od zabudowy.

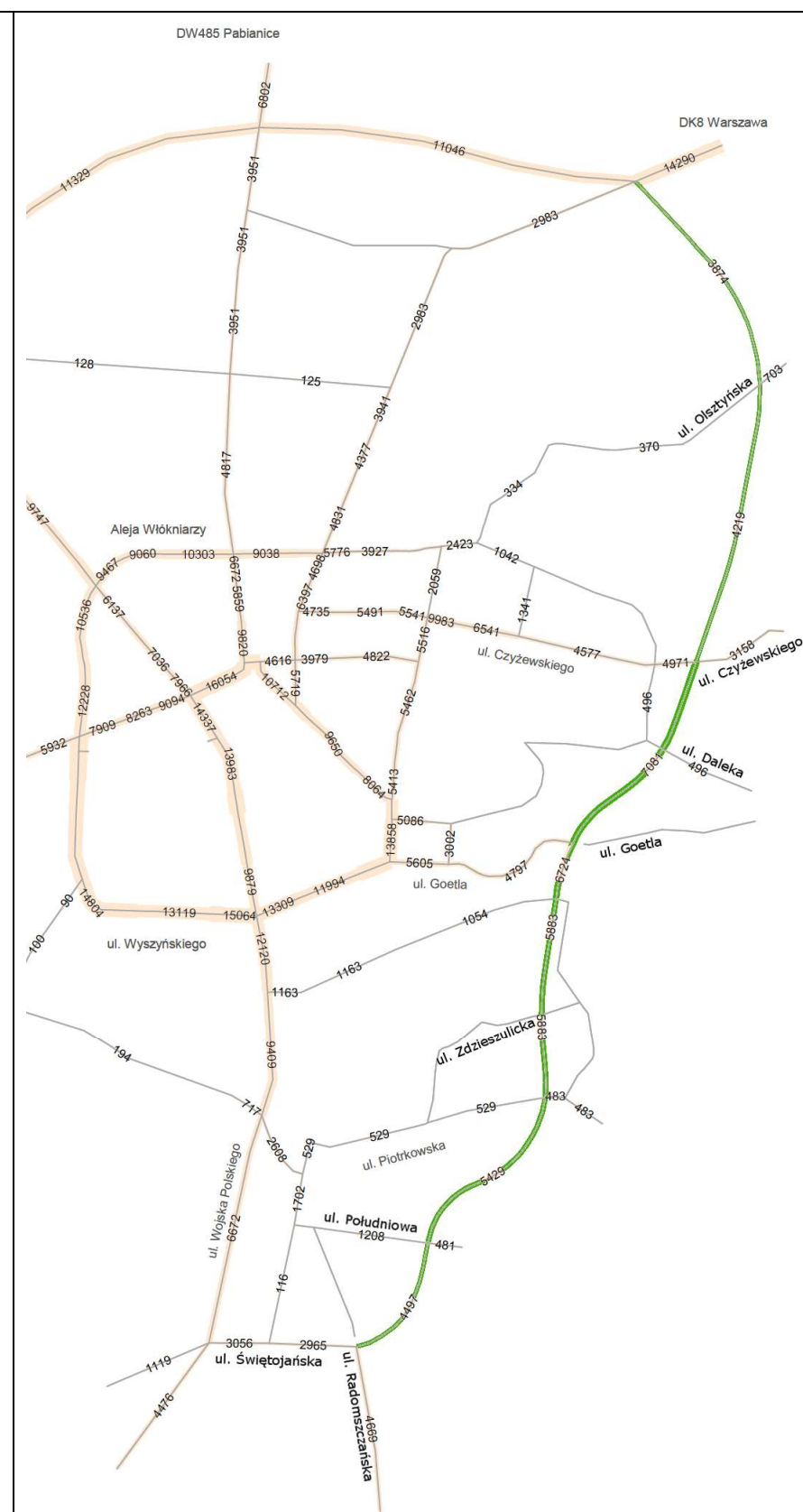
W dniu 17 marca 2009 roku wykonano w Bełchatowie pomiary ruchu, których wyniki wykorzystano następnie w opracowywaniu modelu służącego do określenia natężenia ruchu na wskazanych wyżej wariantach analizowanej trasy.

W roku 2013 (planowany rok oddania inwestycji do użytku) uzyskano następujące wartości:

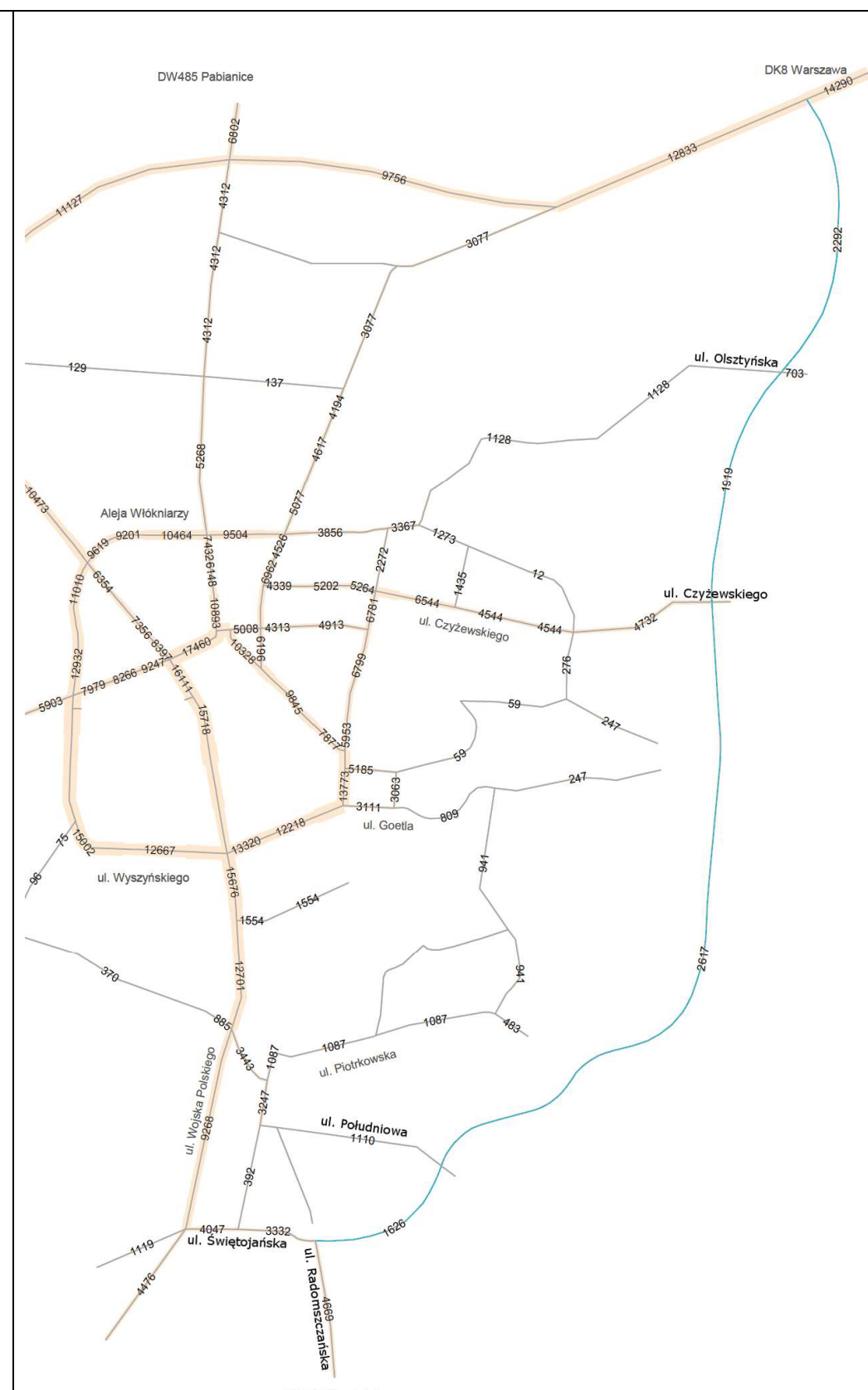
odcinek drogi	Wariant IV (brązowy)	Wariant IIa (jasnozielony)	Wariant V (niebieski)
	Natężenie ruchu [liczba pojazdów/dobę]		
Rondo DK8 – Olsztyńska (dr pow. 1911 E)	4703	3874	2292
Olsztyńska - Warszawska	4887	4219	1919
Warszawska - Wspólna	4889		
Wspólna - Czyżewskiego	4850		
Czyżewskiego -Goetla	9454	7081	2617
Goetla - projektowana ulica na przedłużeniu ul. Przemysłowej	7674	6724	
projektowana ulica na przedłużeniu ul. Przemysłowej -Piotrkowska	6580	5883	
Piotrkowska-Południowa	6100	5429	
Południowa – rondo DW 484	6011	4497	1626



WARIANT IV (brązowy)
Rok 2013 [liczba pojazdów/dobę]



WARIANT IIa (jasnozielony)
Rok 2013 [liczba pojazdów/dobę]



WARIANT V (niebieski)
Rok 2013 [liczba pojazdów/dobę]

Z uzyskanych prognoz wynika, że oddalanie trasy obwodnicy od miasta prowadzi do mniejszego przejęcia przez nią ruchu. Spowodowane jest to dużym udziałem w strukturze pojazdów samochodów osobowych (ok. 70-80%), a zdecydowanie mniejszą liczbą pojazdów ciężkich, w tym tranzytu.

Wykonane na terenie miasta pomiary, w trakcie których rejestrowano wielkość ruchu wlotowego i wylotowego z miasta oraz tablice rejestracyjne pojazdów, na podstawie których oszacowano udział ruchu tranzytowego w całym potoku pojazdów, wykazały że jest on niewielki.

Największe przejęcie ruchu dla roku 2013 uzyskano w przypadku Wariantu IV (brązowego), położonego najbliżej centrum miasta (natężenie rzędu 5 tys. – 9 tys. pojazdów/dobę). Mniejsze wartości (4 – 7 tys. pojazdów/dobę) prognozowane są na Wariacie IIa (jasnozielonym). Natomiast najmniejsze natężenia (2 tys. – 3 tys. pojazdów/dobę) uzyskano w przypadku Wariantu V (niebieskiego), poprowadzonego w największej odległości od miasta. Ok. 2-3 krotne różnice w prognozowanym natężeniu ruchu w stosunku do alternatywnych Wariantów (IV i IIa) dyskwalifikują ten wariant w dalszych analizach.

Po zapoznaniu się z wynikami konsultacji oraz opiniami Instytucji, biorąc pod uwagę parametry ruchowe rozpatrywanych wariantów do wykonania szczegółowej dokumentacji projektowej oraz opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko wybrano 2 rozwiązania (szczegółowy ich przebieg zaprezentowano na Załączniku nr 2 do niniejszego sprawozdania):

- **Wariant IV (brązowy) – modyfikacja Wariantu I (żółtego)**
- **Wariant IIa (jasnozielony) – modyfikacja Wariantu II (zielonego)**

Ocenie oddziaływania na środowisko podlegać będzie również wariant bezinwestycyjny (zakładający brak realizacji obwodnicy wschodniej).

Po przeprowadzeniu szczegółowych analiz środowiskowych, rozpatrujących wpływ ww. wariantów na poszczególne komponenty środowiska, w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, spośród wskazanych wyżej rozwiązań zostanie wybrany wariant najkorzystniejszy dla środowiska (wariant realizacyjny).

Dla tego wariantu Inwestor będzie ubiegał się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.