

**Załącznik nr 2
do uchwały Nr XXXVII/ 322 /06
Rady Miejskiej w Leżajsku
z dnia 26 października 2006 r.**

**Rozstrzygnięcie
dotyczące sposobu rozpatrzenia uwag zgłoszonych do projektu miejscowego planu
zagospodarowania przestrzennego Nr 42/03 (część C) dla terenów położonych
w południowej części miasta, w rejonie ul. Moniuszki w Leżajsku,
na trasie przebiegu projektowanej obwodnicy drogowej miasta Leżajska.**

Stosownie do przepisów art. 20 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717 z późniejszymi zmianami), po zapoznaniu się z niżej wymienionymi uwagami do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Nr 42/03 (część C), terenu położonego w rejonie ul. Moniuszki w Leżajsku, na trasie przebiegu projektowanej obwodnicy drogowej miasta Leżajska, które nie zostały uwzględnione przez Burmistrza Leżajsku, zgłoszonymi przez:

1) Pana Alfreda Pelca, zam., właściciela działek o nr ew. 5399 i 5400, w piśmie z dnia 28.08.2006 r. (data wpływu 30.08.2006 r.), w którym nie wyraził zgody na przebieg obwodnicy, ukosem, przez sam środek swoich gruntów, ze względu na zbyt bliską odległość od swoich zabudowań, wnosząc jednocześnie o przesunięcie obwodnicy w kierunku północnym, do końca jego działek o nr ew. 5399 i 5400. Uważa, że przesunięcie takie jest możliwe i całkowicie uzasadnione, ponieważ od północnej strony ww. działek, w wąwozie, biegnie nieużytkowana rolniczo droga akacyjowa, którą – bez szkody dla każdej ze stron – można wykorzystać pod obwodnicę, zamiast lokować ją na gruntach uprawnych. Rozumie, że obwodnica ma wyprowadzić ciężki ruch samochodowy poza miasto, ale uważa, że projektowanie jej tak blisko zabudowań jego i sąsiadów, jest dla nich krzywdzące. Przypomina, że wielokrotnie wnioskował o odsunięcie obwodnicy na północ, aż do końca swoich działek, lecz mimo tych interwencji, z uporem są forsowane i zatwierdzane kolejne etapy inwestycji w niezmiennym kształcie, co świadczy o ignorowaniu jego protestów i wniosków. W ww. piśmie oświadcza, że nie zmieni stanowiska i nie wyrazi zgody na taki przebieg obwodnicy przez swoje działki, wnosząc jednocześnie o odsunięcie od głosowania w tej sprawie, jednego z radnych, którego posądza o stronnictwo. Na koniec prosi o uwzględnienie jego wniosków i zmianę projektu przebiegu obwodnicy.

2) Państwa Helenę i Władysława Talarek, Pana Pawła Talarka, zam....., gdzie Pani Helena Talarek jest właścicielką działki o nr ew. 5396, zaś Pan Paweł Talarek (jej syn) – właścicielem działki o nr ew. 5397, w piśmie z dnia 28.08.2006 r. (data wpływu 30.08.2006 r.), w którym wnoszą o dokonanie zmian projektu planu, ponieważ nie wyrażają zgody na tak bliskie usytuowanie obwodnicy od swoich zabudowań oraz jej przebieg przez środek działek o nr ew. 5396 i 5397. Wnioskują o przesunięcie obwodnicy w kierunku północnym i umieszczenie jej w drodze akacyjowej, znajdującej się na końcu ich działek. Ich zdaniem nie ma powodu, aby zajmować pod obwodnicę grunty orne, skoro można wykorzystać na ten cel drogę będącą nieużytkiem. Takiego rozwiązania (tj. przesunięcia obwodnicy w drogę akacyjową) chcą wszyscy sąsiedzi. Przypominają, że wielokrotnie występowali o odsunięcie obwodnicy, ale napotykali na brak zrozumienia i dobrej woli ze strony władz. Wnoszą o odsunięcie od głosowania w tej sprawie jednego z radnych uważając, że to za jego sprawą zmieniono trasę obwodnicy i zaprojektowano jej trasę przez ich grunty. Proszą o uwzględnienie zgłoszonych wniosków i zmianę projektu trasy obwodnicy.

3) Pana Franciszka Burka, zam....., właściciela działki o nr ew. 5393/3, w piśmie z dnia 28.08.2006 r. (data wpływu 30.08.2006 r.), w którym wnosi o zmianę projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 42/03 i przesunięcie obwodnicy w kierunku północnym do wąwozu, w którym biegnie dawna droga, stanowiąca na dziś nieużytek, który w całości można wykorzystać pod budowę obwodnicy. Takie rozwiązanie akceptuje zarówno on, jak i jego sąsiedzi, z którymi wielokrotnie zwracał się o zmianę trasy obwodnicy i przesunięcie jej na północ. Ze względu na bliską odległość swoich zabudowań od projektowanej obwodnicy, wnioskuje także o wykonanie wzdłuż niej, od strony wschodniej i północnej, patrząc od jego zabudowań, ekranów ochronnych celem zabezpieczenia przed hałasem i spaliniami. Wnioskuje także o odsunięcie jednego z radnych od głosowania w tej sprawie, ponieważ uważa, że jest stronnikiem i to za jego sprawą zmieniono trasę obwodnicy na obecną. Na koniec prosi o uwzględnienie swoich wniosków i zmianę trasy obwodnicy.

**Rada Miejska w Leżajsku postanawia,
nie uwzględnić powyższych uwag zgłoszonych do projektu miejscowego planu
zagospodarowania przestrzennego Nr 42/03 (część C), z następujących względów:**

Prace projektowe nad obwodnicą dla miasta Leżajska rozpoczęto już w latach siedemdziesiątych, wprowadzając do miejscowego planu ogólnego (MPO) zagospodarowania przestrzennego miasta Leżajska (1979 r.) oraz planów gmin sąsiednich – Nowa Sarzyna (Jelna) i Gmina Leżajsk (Giedlarowa, Wierzawice) rezerwę terenu pod jej przyszły przebieg.

W 1995 r. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych przystąpiła do opracowania „Studium przedprojektowego obejścia drogowego miasta Leżajska”. Poddano analizie dotychczasowy przebieg obwodnicy, uwidocznił w „starych” planach miejscowych oraz zaproponowano nowe trasy obwodnicy. Powstało 11-wariantów przebiegu obwodnicy, na pewnych odcinkach pokrywających się ze sobą, w tym wariant W – z trasą po wschodniej stronie miasta. W wyniku trwających około pięciu lat prac projektowych, końcem 2000 r. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych w Warszawie zatwierdziła i przyjęła do realizacji nową docelową i etapową wersję przebiegu „obwodnicy miasta Leżajska” (protokół KOPI Nr 23/2000, podpisany w dniu 06.11.2000 r.). Ustalono również zostało etapowanie budowy obwodnicy.

W marcu 2001 r. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych (Oddział Wschodni – Biuro w Rzeszowie) wystąpiła z oficjalnym wnioskiem do urzędów gmin o wprowadzenie nowego przebiegu „obwodnicy miasta Leżajska” do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Leżajska i gmin sąsiednich. Po podpisaniu porozumień międzygminnych, końcem czerwca 2001 r. Rady poszczególnych gmin podjęły uchwały o przystąpieniu do sporządzenia miejscowych planów, których przedmiotem i zakresem jest realizacja wskazanego wniosku. Równolegle, na zlecenie GDDP – Biuro w Rzeszowie i władz miasta, w połowie 2001 r. przystąpiono do opracowania „Koncepcji programowej budowy I etapu drogi obwodowej miasta Leżajsk”. Prace te zostały zakończone w 2003 r. W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano przebieg obwodnicy m.in. przez grunty położone w rejonie ulicy Moniuszki w Leżajsku.

Z uwagi na zmianę przepisów dot. planowania przestrzennego, tj. wejście w życie z dniem 11 lipca 2003 r. nowej ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która zmieniła procedurę sporządzania planów miejscowych, zaszła konieczność ponowienia procedury zgodnie z wymogiem nowej ustawy – w grudniu 2003 r. została podjęta przez Radę Miejską w Leżajsku nowa uchwała w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - Nr 42/03 dla terenów położonych na trasie przebiegu projektowanej „obwodnicy drogowej miasta Leżajska”. Projekt planu został podzielony na trzy części: A, B i C, z których dwie pierwsze zostały już uchwalone w sierpniu 2005 r.

W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Leżajska”, uchwalonym uchwałą Nr XII/99/99 Rady Miasta Leżajska z dnia 15 grudnia 1999 r., które jest dokumentem określającym politykę przestrzenną gminy na najbliższe lata, w tym potrzeby i kierunki rozwoju układu komunikacyjnego miasta, przewidziano realizację obwodnicy. Po przyjęciu końcem 2000 r. przez Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych w Warszawie, nowej docelowej i etapowej wersji przebiegu obwodnicy Leżajska, w czerwcu 2003 r. uchwalono (uchwałą Nr VII/64/03 Rady Miejskiej w Leżajsku z dnia 18 czerwca 2003 r.), zmianę Studium w zakresie m.in. wprowadzenia ostatecznie zatwierdzonego przebiegu tej drogi. Ustalenia przyjęte w projekcie planu Nr 42/03, są zgodne z polityką przestrzenną przyjętą przez władze miasta we wskazanym Studium.

Budowa obwodnicy drogowej dla miasta Leżajska, stała się koniecznością, czego nie kwestionują nawet wnoszący uwagi.

Projektowana droga obwodowa ma za zadanie obejście centrum Leżajska oraz docelowo obejście miasta Leżajska i wsi Wierzawice. Docelowa trasa całej obwodnicy ma długość ok. 11,2 km i przebiega według wariantu Z11 („Studium przedprojektowe ...”), zaś wersja etapowa - długość ok. 7,4 km według wariantu Z10. Ze względu na kolejność i czas realizacji została podzielona na trzy etapy: I, II i III, obejmujące wariant etapowy i docelowy.

Część C projektu planu Nr 42/03 obejmuje trasę obwodnicy, w południowej części miasta w rejonie ul. Moniuszki, w granicach administracyjnych miasta Leżajska, stanowiącą odcinek I-go etapu (wariant etapowy) i początkowy fragment III etapu (obejście wsi Wierzawice - wariant docelowy).

Docelowa trasa obwodnicy jest projektowana jako droga publiczna klasy GP – droga główna ruchu przyspieszonego, o szerokości jezdni 7,0 m + 2 x 0,5 m opaski bitumiczne i prędkości projektowej $V_p = 80$ km/h (wyjątkowo 70 km/h). Etapowy wariant obwodnicy będzie po wybudowaniu III-go etapu, czyli obejścia Wierzawic, funkcjonował jako droga publiczna klasy zbiorczej KZ, gdzie szerokość jezdni także będzie wynosiła 7,0 m. W zarezerwowanym pasie drogowym przewiduje się umieszczenie niezbędnych urządzeń i sieci infrastruktury technicznej, związanych z funkcjonowaniem drogi.

Pierwszy etap rozpoczyna się po zachodniej stronie miasta, poniżej wysokości ul. M. Curie-Skłodowskiej i kończy się włączeniem do istniejącej drogi krajowej nr 77, przed lasem w Wierzawicach. Odcinek ten ma długość ok. 3,7 km i przechodzi przez tereny Miasta Leżajsk oraz Gminy Leżajsk (wsie: Giedlarową i Wierzawice). W Giedlarowej, omijając cmentarz, krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 877 (w kierunku Łańcuta) – tutaj zaprojektowano węzeł drogowy „Giedlarowa” (km 96+902,92) typu „półkoniczyna”, jako skrzyżowanie dwupoziomowe, w którym obwodnica pójdzie górą, zaś dołem istniejąca droga wojewódzka. Na tym też odcinku (przed i za węzłem) obwodnica mocno skręca - występują dwa odcinki krzywoliniowe (łuki) o zgodnym kierunku zwrotu. Występowanie tych łuków ma zasadnicze znaczenie dla dalszego przebiegu drogi, a ściślej dla możliwości przesunięcia jej w górę, w kierunku północnym, tak jak chcą tego właściciele działek wnoszący uwagi.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi projektowania dróg, w tym rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999 r. z późniejszymi zmianami), ze względów bezpieczeństwa, przy występowaniu takich odcinków krzywoliniowych, pomiędzy poszczególnymi łukami muszą znaleźć się odcinki proste, których długość zależy od przyjętej prędkości projektowej drogi – im większa prędkość projektowa drogi tym dłuższy odcinek prosty. Najmniejszą długość odcinka prostego dla poszczególnych prędkości projektowych określają ww. przepisy. Generalnie dla obwodnicy Leżańskiej przyjęto prędkość projektową 80 km/h, jedynie lokalnie zmniejszono ją do 70 km/h. Przy tej prędkości projektowej (80 km/h) najmniejsza długość odcinka prostego pomiędzy odcinkami krzywoliniowymi o zgodnym kierunku zwrotu wynosi 350 m. Mając na względzie jak najdalsze odsunięcie trasy projektowanej obwodnicy od zabudowań przy ul. Moniuszki, na odcinku przed i za węzłem „Giedlarowa”, zmniejszono prędkość projektową do 70 km/h, po to, aby można było przyjąć krótszy odcinek prosty pomiędzy występującymi tutaj dwoma łukami - odcinkami krzywoliniowymi. Jednak nawet przy obniżonej prędkości projektowej, długość odcinka prostego nie może być krótsza niż 300 m i tutaj jest właśnie te wymagane minimalne 300 m. Wnioskowane przez właścicieli działek wnoszących uwagi odsunięcie trasy projektowanej obwodnicy na północ od ul. Moniuszki i poprowadzenie jej nieużytkowaną drogą gruntową jest niemożliwe m.in. ze względu na niezgodność z obowiązującymi przepisami. Ponadto wykorzystanie drogi akacyjowej pod obwodnicę – tak jak chcą tego mieszkańcy – pomijając względy wynikające z przepisów, jest niemożliwe, z uwagi na jej położenie – ukośnie do kierunku planowanej obwodnicy oraz poza jej zasięgiem.

Obecnie zaprojektowany przebieg obwodnicy jest optymalny ze względu zarówno na warunki terenowe jak i wymogi przepisów. Ponadto trzeba mieć na uwadze to, że obwodnica (w wariantcie etapowym przewidzianym do realizacji w I etapie) musi ponownie włączyć się do drogi krajowej nr 77 w miejscowości Wierzawice. W terenie doskonale widać, że w pasie wzdłuż drogi krajowej powstała zabudowa jednorodzinna i – w teoretycznym przypadku, gdyby istniała możliwość przesunięcia drogi obwodowej na północ - nie ma już tam miejsca na przejście obwodnicy i włączenie jej do drogi krajowej nr 77. Trzeba by było wyburzać nowe domy. Jedyne „gardło” pozwalające przeprowadzić obwodnicę jest przed lasem w Wierzawicach, ale i ono jest też ograniczone, bo od strony północnej powstała już nowa zabudowa jednorodzinna. Przebieg przyszłej drogi obwodowej na odcinku od węzła z drogą wojewódzką nr 877 do jej zakończenia (niezależnie od etapu) zaprojektowano w taki sposób, aby uniknąć wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych.

Te wszystkie uwarunkowania sprawiają, że wnioskowane przez właścicieli gruntów przesunięcie obwodnicy w górę jest niemożliwe do przeprowadzenia. Zostało to im szczegółowo wyjaśnione przez projektanta obwodnicy, na zorganizowanym z inicjatywy Burmistrza w Urzędzie Miejskim w Leżajsku spotkaniu w dniu 15.09.2006 r., w którym wziął udział także przedstawiciel inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie.

Dla obwodnicy został wykonany raport o oddziaływaniu na środowisko, w którym przewiduje się stosowne zabezpieczenia przed uciążliwościami (takimi jak hałas i spaliny) dla otaczającego terenu, w tym zaprojektowano ekrany akustyczne w miejscach zbliżeń drogi do istniejącej zabudowy mieszkalnej.

Bezpośrednio przy projektowanej drodze obwodowej przewidziano budowę dróg dojazdowych, które w powiązaniu z przejazdami pod obwodnicą zapewnią dojazd do wszystkich działek.

Odnosząc się do zarzutów ignorowania wniosków i protestów mieszkańców w sprawie zmiany trasy projektowanej obwodnicy, należy stwierdzić, że są one bezpodstawne. Wszystkie zgłaszane wnioski były rozważane wspólnie z inwestorem przedsięwzięcia, do którego z tymi samymi postulatami występowali mieszkańcy. Burmistrz korespondował i osobiście spotykał z mieszkańcami. Z jego inicjatywy w dniu 09.02.2005 r. odbyło się spotkanie w GDDKiA - Oddział w Rzeszowie, w wyniku którego Generalna Dyrekcja zleciła projektantowi Koncepcji Programowej I etapu obwodnicy, rozważenie możliwości przesunięcia obwodnicy a także zaprojektowanie przejazdu

drogowego pod planowaną obwodnicą, na przecięciu jej z ul. Moniuszki, w celu uniknięcia przyszłego zamknięcia tej ulicy. Przeprowadzone analizy wykazały, że istnieje możliwość odsunięcia na wschód fragmentu docelowego III etapu obwodnicy pod warunkiem przebudowy gazociągów wysokoprężnych Ø 300 i Ø 700 oraz możliwość wykonania przejazdu pod obwodnicą na ul. Moniuszki.

Dzięki staraniom Burmistrza i zgodzie władz Gminy Leżajsk na poprowadzenie początkowego fragmentu docelowego odcinka obwodnicy przez jej teren, można było wprowadzić do projektu planu Nr 42/03 cz. C, zmienioną trasę obwodnicy, uwzględniającą w części żądania mieszkańców.

Dzięki temu znacznie zwiększyła się odległość projektowanej drogi obwodowej od zabudowań przy ul. Moniuszki 26A (wł. Pana Franciszka Burka). Ponadto zapewniono ciągłość ul. Moniuszki, która pierwotnie miała być ślepa, poprzez wprowadzenie przejazdu pod obwodnicą. W związku z odsunięciem obwodnicy na wschód przejazd ten znajdzie się już na terenie Gminy Leżajsk (Giedlarowa).

Odnosząc się do zarzutów dotyczących stronnictwa jednego z radnych i żądań odsunięcia go od głosowania w tej sprawie, należy stwierdzić, że podnoszone przeciw niemu zarzuty są całkowicie bezpodstawne. O przyjęciu trasy obwodnicy w obecnym wariantie zdecydowała GDDKiA w 2000 r. Wybrane rozwiązanie było najkorzystniejsze i zostało zaakceptowane także przez władze lokalne wszystkich gmin, przez które obwodnica ma przebiegać.

To, że przyjęta ostatecznie przez GDDKiA trasa obwodnicy nie pokrywa się z rezerwą terenu w dawnym miejscowym planie ogólnym (MPO) nie oznacza, że stoi za tym wskazywana osoba. Takie twierdzenie jest niezgodne z prawdą. Przy podejmowaniu decyzji o przebiegu obwodnicy brano pod uwagę ww. przesłanki merytoryczne, gdzie nie ma znaczenia fakt, kto jest właścicielem gruntu.

Z uwagi na powyższe nie jest możliwe uwzględnienie uwag zgłoszonych przez: Pana Alfreda Pelca, Państwa Helenę i Władysława Talarek, Pana Pawła Talarka i Pana Franciszka Burka do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Nr 42/03 - część C, dotyczącego przebiegu projektowanej obwodnicy drogowej miasta Leżajska dla terenów położonych w południowej części miasta, w rejonie ul. Moniuszki w Leżajsku.