

GDDKiA - OWA-B.12 MPI

ODDZIAŁ W WARSZAWIE

UL. MIŃSKA 25, 03-808 WARSZAWA

Warszawa, 5. marzec 05r.

GDDKiA OWA-B.12.1a/9/16-04/1/2005

Wg rozdzielnika

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie informuje, że w dniu **07.04.05** o godzinie **10⁰⁰** w siedzibie tutejszego Oddziału w sali konferencyjnej nr 824, organizowana jest Rada Techniczna dotycząca **projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km).**

W związku z powyższym prosimy Projektantów firmy DHV Polska Sp. z o.o. o przygotowanie materiałów projektowych celem ich zaprezentowania i omówienia

DYREKTOR ODDZIAŁU

inż. *Wojciech Dąbrowski***Do wiadomości:**

1. DHV Polska Sp. z o.o.; ul.Domaniewska 41; 02-672 Warszawa (fax 606 28 03),
2. Rejon Dróg Krajowych Radom; Wsola 115a; 26-660 Jedlińsk (fax 0-48/ 321 30 73),
3. N,
4. T,
5. N.4,
6. T.6,
7. T.7,
8. T.8,
9. T.9,
10. T.10,
11. B.13,
12. B.14.

Warszawa, dnia 7.04.2005 r.

**Protokół nr 1/2005
z posiedzenia Rady Technicznej w dniu 7.03.2005r.**

w siedzibie sprawie GDDKiA Oddział w Warszawie przy ul. Mińskiej 25

w sprawie:

„Stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość ok. 5,7km).

Obecni :

Wg załączonej listy

Prezentacja w/w opracowania:

Projektant DHV POLSKA przedstawił stan zaawansowania prac projektowych. Omówił:

- główne parametry techniczne
- układ geometryczny (plan, przekrój podłużny, przekrój poprzeczny)
- prognozę ruchu
- proponowane zmiany w stosunku do projektu koncepcyjnego

Główne parametry techniczne.

Klasa drogi:	GP
Prędkość projektowa:	100 km/h
Nośność nawierzchni:	115 kN/oś
Kategoria ruchu:	KR4
Dostępność:	ograniczona do skrzyżowań i węzłów
Przekrój poprzeczny:	jednojezdniowy
Szerokość pasa ruchu:	3,50 m
Pobocza utwardzone:	2,00 m
Pobocza gruntowe:	od 0,75 m do 1,25 m

Prognoza ruchu.

„Aktualizacja Koncepcji programowo – przestrzennej...” sporządzona została w oparciu o „Prognozę ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020”. Prognoza ta wykonana została metodą wskaźnikową i określiła ruch drogowy w 2020r. na poziomie:

- ok. 13600 pojazdów /dobę na odcinku Skaryszew – Iłża,
- ok. 12900 pojazdów /dobę na odcinku Iłża – Brody Iłżeckie.

Projektanci zwrócili uwagę, że zarówno metoda jak i horyzont czasowy nie są zgodne z wymogami przewidzianymi dla funduszy strukturalnych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Proponowane zmiany w stosunku do projektu koncepcyjnego.

1. Wprowadzenie rezerwy terenu pod dobudowę drugiej jezdni
 - Powód: prognoza ruchu 2025/30
2. Dodatkowy pas ruchu na wzniesieniu od km 0+700 do km 1+800
 - Powody: pochylenie niwelety 4,2% + zapis protokołu KOPI
3. Rozszerzenie opracowania o skrzyżowanie północne w km 0–300
 - Powód: zapis protokołu KOPI
4. Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu południowym w km 5+000
 - Powód: prognoza ruchu 2020
5. Korekta łuku poziomego w km 0+200 z R=500 m na R=1000 m
 - Powody: zapisy protokołu KOPI
6. Korekta łuku poziomego w km 5+200 z R=1000 m na R=1400 m
 - Powód: zapewnienie pochylenia poprzecznego 4% na skrzyżowaniu w km 5+000
7. Korekta łuku pionowego w km 1+900 z R=10000 m na R=12500 m

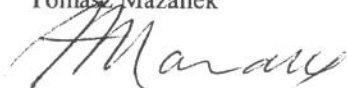
- Powód: zapewnienie widoczności na zatrzymanie
- 8. Obniżenie nasypu na odcinku od km 2+000 do km 4+000 o ok. 2 m
 - Powód: lepsze zbilansowanie robót ziemnych
- 9. Dodatkowe drogi serwisowe
 - Powód: zapewnienie dojazdu do każdej wydzielonej działki gruntu
- 10. Zbiorniki retencyjne i kanały zrzutowe
 - Powody: wyniki obliczeń hydrologicznych + brak odbiorników bezpośrednich
- 11. Wprowadzenie rezerwy terenu pod budowę kolejki wąskotorowej
 - Powody: decyzja adm. Konserwatora Zabytków + ustna zgoda na rezerwę zamiast PB
- 12. Wprowadzenie rezerwy terenu pod stację paliw w km 6+000, str. prawa
 - Powód: poprawa BRD
- 13. Zmniejszenie szerokości pasa zieleni z 20 m na 12 m
 - Powód: zalecenie w protokole KOPI
- 14. Przejście dla zwierząt w km 1+745 zamiast przejazdu gospodarczego
 - Powód: wyniki analizy szlaków migracji zwierząt

Po dyskusji ustalono:

1. Nie rezerwować terenu pod stację paliw.
2. Przyjąć kategorię ruchu KR6, a nie jak w SIWZ KR4.
3. Nie rezerwować oddzielnych pasów terenu dla dróg obsługujących, równoległych do drogi głównej, o szerokościach w liniach rozgraniczających jak dla dróg odrębnych; pozwoli to na zmniejszenie powierzchni terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych.
4. Drogi dojazdowe do pól projektować jako drogi o szerokości 3,5m z mijankami.
5. Biuro projektowe:
 - uzasadni proponowany przekrój poprzeczny (1x2, 2x2 albo 1x(2+1)) przy zastosowaniu „Prognozy ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020”, na której oparto „Aktualizację koncepcji...”.
 - przeanalizuje obsługę terenów przyległych pod kątem zmniejszenia zakresu projektowanych dróg obsługujących; tam gdzie jest możliwość dojazdu od innych, istniejących dróg, drogi dojazdowe nie będą projektowane, *a istniejące drogi ewent. uzasadnione*
 - przeanalizuje układ drogi obsługującej w rejonie GPZ pod kątem zmniejszenia zakresu przebudowy kolidujących urządzeń energetycznych.
 - przeanalizuje możliwość oszczędniejszej terenowo przebudowy kolejki zabytkowej i ustosunkuje się do propozycji budowy węzła (w miejscu projektowanego skrzyżowania jednopoziomowego) z wykorzystaniem jego elementów dla przecięcia kolejki z obwodnicą w różnych poziomach; dla opracowanych wariantów przedstawi koszty ogólne.
 - uzgodni lokalizację przejść dla zwierząt z Polskim Związkiem Łowieckim.
6. GDDKiA O/Wa wyjaśni sprawę przekroju poprzecznego (1x(2+1)) i poboczy utwardzonych w świetle powstającej instrukcji.

Protokół sporządził:

Tomasz Mazanek



ZATWIERDZIŁ:

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Stanisław Dmuchowski




B-12
26.04.05
J.K.

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
w Warszawie
ul. Mińska 25

W związku z planowaną budową obwodnicy Iłży, prosimy o uwzględnienie w projektach związanych z tą inwestycją, możliwości wykonania dodatkowego pasa do lewoskrętów z drogi krajowej nr 9 w drogi gminne nr działek ewidencyjnych 355 i 354 (wg kilometraża na kilometrze 39⁺⁴²⁰ do 39⁺⁴³⁰).

Z wyżej wymienionych dróg gminnych korzysta wielu okolicznych mieszkańców i rolników wykonujących prace rolne na pobliskich polach.

Z drogi nr 355 korzystają również klienci stacji paliwowej, zlokalizowanej na skrzyżowaniu tej drogi z drogą nr 9.

Droga nr 355 jest już częściowo utwardzona (na odcinku 120m. od skrzyżowania).

Dalsza jej część jak również droga nr 354 będą w przyszłości utwardzone.

Zbudowanie lewoskrętów na tym skrzyżowaniu podwyższy zdecydowanie bezpieczeństwo na drodze nr 9, pomiędzy miejscowościami: Błaziny Dolne a Pastwiskami.

Dla poparcia naszych argumentów, załączamy kopię pisma K.W. Policji dotyczącą zmian w organizacji ruchu, wysłanego przez Komendę Wojewódzką Policji w Radomiu do G.D.D.K. i A. w W-wie z dnia 07.11.2002 r.

załącznik:

1. Kopia pisma K.W.P. w Radomiu do G.D.D.K. i A.

Z-ca WICEMISTRZA

inż. Mariusz Kozłowski

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie

Wchłonięto do rejestru pod Nr

25 KWI. 2005

4556

Radom, dnia 07.11.2002r.

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
w Warszawie
ul. Mińska 25

I) dot. zmian w organizacji ruchu na drodze nr 9.

W związku ze wzrostem liczby zdarzeń drogowych na drodze krajowej nr 9, na odcinku od m. Błaziny Dolne do m. Pastwiska (gmina Łża, powiat radomski), oraz w związku z interwencjami mieszkańców ww. miejscowości, na podstawie § 9 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2002r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, zwracam się z wnioskiem o dokonanie analizy i rozważenie możliwości wprowadzenia zmiany w istniejącej organizacji ruchu na ww. odcinku drogi nr 9, polegającej na wprowadzeniu: zakazu wyprzedzania „B-25”, uzupełnieniu linii „P-4” w osi jezdni na odcinkach obowiązywania ww. zakazu (z uwzględnieniem znaku P-1e na zjazdach) oraz ewentualnym ograniczeniu prędkości do 60 km/h. Szczegółowy zakres wprowadzanych zmian należałoby ustalić na podstawie lustracji dokonanej w terenie.

Na podstawie danych zawartych w systemie SEWiK w trzech kwartałach b.r. na przedmiotowym odcinku drogi policja odnotowała 10 zdarzeń drogowych (1 wypadek i 9 kolizji, w których 1 osoba odniosła obrażenia). W latach ubiegłych statystyka przedstawiała się następująco: w 2001r. 2 wypadki i 4 kolizje, oraz w 2000r. 2 wypadki i 5 kolizji. Przyczynami zdarzeń drogowych, wg danych z SEWiK są:

- niedostosowanie prędkości do panujących warunków atmosferycznych,
- nienastąpienie pierwszeństwa,
- nieprawidłowo wykonywany manewr wyprzedzania.

Inną przyczyną z powodu, której dochodzi do zdarzeń drogowych, jest wyprzedzanie pojazdów wykonujących manewr skrętu w lewo na stacje paliw gazowych, zlokalizowaną na wymienionym odcinku drogi nr 9.

Mając powyższe na uwadze wnioskuję jak na wstępie.

II) dotyczy oznakowania poziomego przejść dla pieszych.

Zwracam się z prośbą o dokonanie korekty oznakowania poziomego przejść dla pieszych, na drogach pozostających w Państwa zarządzie, w miejscach, w których ruch pojazdów jest rozdzielony wyspami lub „azylami”. W ostatnim czasie pojawia się błąd w oznakowaniu, który polega na malowaniu w obszarze „azylu” lub wysp dzielących znaku P-10.

Zgodnie z dyspozycją art. 13 ust. 8 Ustawy z dnia 20 czerwiec 1997r. Prawo o ruchu drogowym, przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ruch pojazdów jest rozdzielony wysepką lub za pomocą urządzeń na jezdni należy uważać za przejścia odrębne. Z wymienionej zasady wynika obowiązek określonego zachowania się przez pieszego przekraczającego jezdnię, m.in. po przejściu pierwszej jezdni pieszy zobowiązany jest zatrzymać się na pasie rozdzielającym jezdnie i ocenić sytuację na drugiej jezdni przed wejściem na nią.

Malowanie znaku P-10 w obszarze urządzeń rozdzielających jezdnię, koliduje z dyspozycją art. 13 ust. 8 Ustawy PoRD, gdyż powoduje, że pieszy przekraczając jezdnię zachowuje się jak na drodze jedno jezdniowej, tzn. znajdując się już na przejściu, w dowolnym jego miejscu, korzysta z pierwszeństwa przed nadjeżdżającymi pojazdami.

W związku z powyższym, w celu wyeliminowania tej nieprawidłowości, która może prowadzić do zawilości prawnych w przypadku potrącenia pieszego, proszę o zlecenie podległym jednostkom terenowym, aby w okresie odnawiania oznakowania poziomego dopilnowały wprowadzenie korekt w miejscach tego wymagających.

Z poważaniem

Zastępca Naczelnika
Wydziału Ruchu Drogowego
KWP z siedzibą w Białymostku
nadkom. mgr. Andrzej Nowak

Wvk. 3 egz.
Egz. nr 1 – adresat
Egz. nr 2 – aa
Do wiadomości:
Egz. nr 3 – „Auto-gaz”, Białystok
27-100 Bza
Wvk. RO



Warszawa, dnia 11.05.2005 r.
L. dz.: 985/2005

DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W WARSZAWIE**

ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Dot.: umowy nr5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – stanowiska w sprawie pisma Burmistrza Iłży nr PIS.5541/19/05 z dnia 20.04.2005 r.

DHV POLSKA po analizie treści w/w pisma stwierdza, że nie ma technicznej możliwości wykonania wnioskowanego skrzyżowania drogi krajowej nr 9 z drogą gminną Białka – Pastwiska położonej na działkach ewidencyjnych gruntu nr 355 i 354, ponieważ odległość od najbliższych skrzyżowań wyniesie:

- w kierunku Radomia do projektowanego skrzyżowania objętego projektem obwodnicy Iłży: 1000 m,
- w kierunku Rzeszowa do istniejącego skrzyżowania z drogą powiatową Pastwiska – Str. Tychów: 1100 m.

Zgodnie z § 9.1.3 rozporządzenia 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) odległość ta nie może być mniejsza niż 2000 m. Wprawdzie rozporządzenie dopuszcza wyjątkowo pojedynczy odstęp między skrzyżowaniami nie mniejszy niż 1000 m, ale w analizowanym przypadku zastosowanie takiego wyjątku nie jest możliwe: odstęp wyjątkowy byłby podwójny, a nie pojedynczy.

Z w/w powodu projekt obwodnicy Iłży przewiduje likwidację istniejącego skrzyżowania drogi nr 9 z drogą gminną Białka – Pastwiska. W celu obsługi ruchu lokalnego wzdłuż przebudowanej drogi nr 9 zostaną urządzone obustronnie dodatkowe jezdnie serwisowe, którymi będzie można dojechać do najbliższych projektowanych skrzyżowań na zmodernizowanej drodze nr 9.

Uprzejmię prosimy o akceptację zaproponowanego rozwiązania projektowego.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR
Transport / Infrastruktura

mgr inż. Cezary Saganowski

Protokół nr 2/2005
z posiedzenia Rady Technicznej w dniu 25.10.2005 r.
w siedzibie GDDKiA Oddział w Warszawie przy ul. Mińskiej 25

w sprawie:

Stadium projektu budowlanego obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 Radom - Rzeszów

Obecni:

Wg załączonej listy

Prezentacja w/w opracowania:

Projektant DHV POLSKA omówił następujące zagadnienia:

- główne parametry techniczne
- zakres inwestycji
- stan prac projektowych
- rozmieszczenie węzłów i skrzyżowań
- główne obiekty inżynierskie
- zmiany wprowadzone do projektu po poprzedniej Radzie Technicznej
- etapowanie przedsięwzięcia
- wariantowanie przedsięwzięcia.

Główne parametry techniczne

Klasa drogi:	GP
Prędkość projektowa:	100 km/h
Nośność nawierzchni:	115 kN/oś
Kategoria ruchu:	KR6
Dostępność:	ograniczona do skrzyżowań i węzłów
Przekrój poprzeczny:	Etap I: jednojezdniowy z rezerwą na drugą jezdnię Etap II: dwujezdniowy
Szerokość nawierzchni:	Etap I: jezdnia 7,00 m + pobocza utwardz. 2 x 2,00 m = 11,00 m Etap II: jezdnia 7,00 m + opaska 0,50 m + p.u. 2,00 m = 9,50 m
Pobocza gruntowe:	od 0,75 m do 1,25 m

Zakres inwestycji

- 1) Budowa obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 Radom – Rzeszów po zachodniej stronie miasta, długości 5710 m, od km proj. 0+510 do km proj. 6+220;
- 2) Przebudowa przylegających do obwodnicy odcinków istniejącej drogi nr 9, w tym:
 - w mieście Iłża, długości 510 m, od km istn. 32+880 do km istn. 33+390 (tj. od km proj. 0+000 do km proj. 0+510),
 - w miejscowościach Błaziny Dolne i Pastwiska, długości 980 m, od km istn. 39+000 do km istn. 39+980 (tj. od km proj. 6+220 do km proj. 7+200).

Stan prac projektowych

- 1) Ustalone granice projektowanego pasa drogowego
- 2) Wykonany projekt zagospodarowania terenu pasa drogowego (bez uzbrojenia podziemnego)
- 3) Projekt drogowy: plan sytuacyjny, przekrój normalny, niweleta jezdni głównej oraz jezdni poprzecznych i równoległych
- 4) Wykonane materiały do decyzji środowiskowej (mapa ewidencyjna)
- 5) Opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

Rozmieszczenie węzłów i skrzyżowań

- 1) Tymczasowe skrzyżowanie skanalizowane w Iłży-Polu w km 0+199 z drogą gminną
- 2) Węzeł „Iłża-Północ” w Iłży-Zuchowcu w km 1+439 z drogą wojewódzką nr 744
- 3) Węzeł „Iłża-Południe” w Błazinach Dolnych i Białce w km 5+573 z drogą powiatową
- 4) Tymczasowe skrzyżowanie proste w Pastwiskach w km 7+148 z drogą gminną

Główne obiekty inżynierskie

- wiadukt drogowy WA-1 w ciągu obwodnicy w km 1+439 w Iłży-Zuchowcu, nad projektowaną drogą wojewódzką nr 747 Iłża-Lipisko (w śladzie istniejącej drogi powiatowej nr 34466 Iłża – Pakosław) w projektowanym węźle „Iłża-Północ”,
- wiadukt drogowy WA-2 w ciągu obwodnicy w km 2+060 w Iłży-Zuchowcu, nad istniejącą drogą gminną (estakada nad dnem wąwozu),
- wiadukt ekologiczny WA-3 w ciągu obwodnicy w km 2+245 w Iłży-Zuchowcu, nad istniejącą drogą gminną (estakada nad dnem wąwozu),
- wiadukt drogowy WA-4 w ciągu obwodnicy w km 3+176 w Kolonii Seredzice, nad drogą powiatową nr 34465 Iłża – Seredzice,
- wiadukt ekologiczny WA-5 w ciągu obwodnicy w km 4+140 w Kolonii Seredzice, nad rzeką Iłżanką oraz nad przełożonymi drogami gminnymi Białka – Iłża i Białka – Błaziny Dolne (estakada nad doliną rz. Iłżanki),
- wiadukt drogowy WA-6 w ciągu obwodnicy w km 5+560 w Błazinach Dolnych i Białce, nad przełożoną linią kolejki wąskotorowej, łącznicą i drogą gminną, w projektowanym węźle „Iłża-Południe”.

Zmiany wprowadzone do projektu po Radzie Technicznej nr 1

1. Wprowadzono rezerwę terenu pod dobudowę drugiej jezdni
 - Powód: prognoza ruchu dla roku 2025
2. Wprowadzono odcinek dwujezdniowy obwodnicy na wzniesieniu od km 0+850 do km 2+300
 - Powody: pochylenie niwelety 4% + zapis protokołu KOPI
3. Rozszerzono opracowanie o tymczasowe skrzyżowanie północne w km 0+199
 - Powód: zapis protokołu KOPI
4. Wprowadzono węzeł „Iłża-Południe” zamiast skrzyżowania w km 5+573
 - Powód: bezkolizyjne przeprowadzenie trasy kolejki na drugą stronę obwodnicy
5. Rozszerzono opracowanie o odcinek południowy od km 6+500 do 7+200
 - Powód: konieczność odsunięcia trasy kolejki od drogi + właściwa obsługa terenu
6. Zmniejszono szerokość pasa zieleni z 20 m na 12 m
 - Powód: zalecenie w protokole KOPI + analiza skuteczności ekranowania zanieczyszczeń
7. Wprowadzono estakadę w km 2+060 zamiast przejazdu gospodarczego
 - Powody: ochrona krajobrazu + uniknięcie wysokich nasypów
8. Wprowadzono przejście dla zwierząt w km 2+245 zamiast przejazdu gospodarczego
 - Powód: wyniki analizy szlaków migracji zwierząt
9. Wprowadzono estakadę nad doliną Iłżanki zamiast mostu nad tą rzeką
 - Powód: ochrona chronionych siedlisk wilgotnych na dnie doliny
10. Zmieniono lokalizację zbiorników retencyjnych ZR-3 i ZR-4 w dolinie Iłżanki
 - Powód: ochrona chronionych siedlisk wilgotnych na dnie doliny
11. Skorygowano usytuowanie łącznic w obu węzłach
 - Powód: oszczędność terenu
12. Zmniejszono szerokości i długości dróg obsługujących teren
 - Powody: oszczędność terenu + mniejsze koszty budowy

Uzyskane uzgodnienia zewnętrzne

1. Zgoda Zarządu Dróg Wojewódzkich na doprowadzenie drogi nr 747 do węzła „Iłża-Północ”
2. Uzgodnienie przejść dla zwierząt z Polskim Związkiem Łowieckim
3. Uzgodnienie odprowadzenia wód opadowych do odbiorników zewnętrznych z WZMiUW oraz z Burmistrzem Iłży
4. Uzgodnienie przebiegu obwodnicy z Woj. Konserwatorem Przyrody w zakresie ochrony krajobrazu

5. Uzgodnienie przebiegu obwodnicy z Woj. Konserwatorem Zabytków w zakresie stanowisk archeologicznych i przełożenia kolejki wąskotorowej
6. Uzgodnienie przełożenia kolejki wąskotorowej ze Starostwem Powiatowym w Starachowicach

W toku: uzgodnienia dotyczące GPZ Iłża

Etapowanie przedsięwzięcia

Na podstawie opracowanej prognozy ruchu przy uwzględnieniu niwelety drogowej oraz rozmieszczenia węzłów i obiektów mostowych przyjęto następujące etapowanie inwestycji:

Etap I: droga dwujezdniowa 2x 2 pasy ruchu na odcinku od km 0+850 do km 2+300 oraz droga jednojezdniowa dwupasowa z poboczami utwardzonymi na pozostałych odcinkach obwodnicy,

Etap II: dobudowa drugiej jezdni dwupasowej z poboczem umocnionym na odcinku od km 2+300 do km 7+200.

Realizacja etapu II powinna nastąpić po przekroczeniu natężenia krytycznego dla poziomu swobody ruchu „D”, to jest najpóźniej do roku 2030. Jednojezdniowy odcinek obwodnicy przenosić będzie wtedy ruch 16 710 poj/d.

Zgodnie z Zarządzeniem nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 sierpnia 2005 r. w sprawie zasad projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych celowe jest przyjęcie dla drogi jednojezdniowej etapu I budowy obwodnicy Iłży przekroju 2+1 z naprzemiennym pasem wyprzedzania. Wymagałoby to przyjęcia nawierzchni o szerokości 11,50 m i poszerzenia poboczy gruntowych do 1,00 m (bez barier) lub 2,00 m (z barierami). Zaletą takiego rozwiązania jest odsunięcie realizacji Etapu II w daleką przyszłość, ponieważ przekrój 2+1 jest zdolny przejąć ruch rzędu 25 000 poj/d (dla poziomu swobody D).

Wariantowanie przedsięwzięcia

Uzyskano uzgodnienie wewnętrzne Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w którym znajduje się między innymi następujące wymaganie (cytat):

W ramach oceny oddziaływania na środowisko należy opisać i przeanalizować wszystkie rozpatrywane warianty na takim samym stopniu szczegółowości. Dla wszystkich wariantów należy przeprowadzić prognozy emisji. Bez udokumentowania stwierdzenia Autorów mówiące, że wybrano optymalny wariant, są nieuprawnione.

Po dyskusji ustalono:

1. Biuro projektowe opracuje projekt budowlany tylko dla etapu I budowy obwodnicy.
2. Dla odcinka obwodnicy od km 0+850 do km 2+300 przyjąć docelowy przekrój dwujezdniowy ze względu na wzniesienie 4%, bliską lokalizację węzła i trudności z etapowaniem obiektów mostowych.
3. Ze względu na ograniczone możliwości wyprzedzania (około 20% długości trasy) dla odcinka od km 2+300 do końca obwodnicy przyjąć zgodnie z Zarządzeniem nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 sierpnia 2005 r. w sprawie zasad projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych przekrój 2+1 z pasem wyprzedzania. W projekcie przyjąć rezerwę terenu pod budowę drugiej jezdni; podziały i wykupy będą prowadzone dla całego pasa, tj. łącznie z rezerwą.
4. Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego odcinek początkowy obwodnicy do km 0+850 zaprojektować z jezdnią dwupasową bez poboczy utwardzonych, traktując go jako tymczasowe podwiązanie do stanu istniejącego, funkcjonujące do czasu budowy w etapie II obwodnicy Krzyżanowic (na kierunku do Radomia).
5. W terminie do dnia 30.11.2005 r. biuro projektowe skoryguje materiały do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej w zakresie przedstawienia wariantowych przebiegów obwodnicy Iłży; materiałem źródłowym w tym zakresie będzie koncepcja programowo-przestrzenna wykonana przez Transprojekt-Warszawa. Materiały projektowe będą obejmować warianty uwzględniające prowadzenie obwodnicy po nowych śladach jak i rozwiązanie „bezinwestycyjne” (zachowanie stanu istniejącego). Podstawą wskazania optymalnego rozwiązania będzie wielokryterialna analiza przedstawionych wariantów.
6. Wszystkie warianty przebiegu obwodnicy należy opracować na mapach w jednolitej skali 1:5000.
7. Wariantu wschodniego przebiegu obwodnicy nie należy pokazywać na mapach, a jedynie odnieść się do niego w części opisowej Raportu.

8. Proponowane obniżenie projektowanej niwelety w rejonie węzła „Iłża-Północ” (związane z przeprojektowaniem podłączenia do stacji transformatorowej GPZ) należy utrzymać nawet w przypadku uzyskania negatywnego stanowiska Zakładu Energetycznego.
9. Wykorzystać skarpy nasypów, wykopów i wałów do urządzenia pasa zieleni izolacyjnej.
10. W Raporcie oprócz wariantowania przebiegu drogi należy wprowadzić wariantowanie rozwiązań projektowych istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, np. długości estakad, szerokości pasów zieleni itp.

Protokół sporządził:
Tadeusz Wójcicki

Sturawek
08.11.2005r.

Akemp
15-11-05/11.

DYREKTOR ODDZIAŁU

inz. Wojciech Dąbrowski
Wojciech Dąbrowski
10/11/2005



REJONOWY ZAKŁAD ENERGETYCZNY RADOM
ZEORK S.A.

RHB 1830
Sąd Rejonowy w Kielcach

ul. Średnia 49
26-600 Radom

fax. (048) 36-57-194
tel. (048) 36 57-000

Radom dnia 2005-10-27

L.dz .TU/ 5122/2005

DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa

Dotyczy wstępnego uzgodnienia projektowanych zmian zagospodarowania terenu wokół GPZ Ilża.

W odpowiedzi Wasze pismo w sprawie uzgodnienia projektowanych zmian zagospodarowania terenu wokół GPZ Ilża, Rejonowy Zakład Energetyczny Radom uprzejmie informuje, że przedstawione zmiany opiniuje negatywnie.

Droga dojazdowa z wjazdem na teren GPZ Ilża musi spełniać wymogi do przewożenia po niej ładunków ponadnormatywnych. Dotyczy to transformatorów 110/15kV o masie dochodzącej do 30t.

Na terenie GPZ Ilża znajduje się także maszt telefonii komórkowej. Teren wokół masztu jest terenem całkowicie wydzielonym z terenu GPZ. Wjazd na ten teren jest wykonany jako niezależny.

Taki stan musi być też zachowany docelowo.

W związku z powyższym prosimy o uwzględnienie naszych uwag i sporządzenie nowego planu zagospodarowania.

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x TU

Z up. DYREKTORA
Kierownik Techniczny

mgr inż. Tadeusz Ziewiecki

Protokół
ze spotkania w dniu 17.11.2005 r. w Rejonowym Zakładzie Energetycznym Radom
w sprawie stacji 110/15 kV Iłża (GPZ)

Po dyskusji ustalono co następuje:

1. Zachowanie istniejących dojazdów do GPZ jest niezbędne; są to dojazdy technologiczne, rzadko używane.
2. Teren na zewnątrz GPZ w odległości ponad 1 m poza istniejące ogrodzenie stacji, nie jest niezbędny dla prawidłowego działania urządzeń. W sprawie zakupu gruntu należy zwrócić się do ZEORK S.A. Skarżysko Kamienna.
3. Ustalono, że istniejąca bramka linii napowietrznych zostanie zdemonstrowana, a projektowane kable należy wprowadzić bezpośrednio do budynku stacji.
4. W myśl aktualizacji Prawa budowlanego i art. 2 dotyczącego ustawy o drogach publicznych, zmieniającego art. 42 i 43, firma DHV proponuje skablowanie istniejących linii napowietrznych oznaczonych jako WCS1 i WCS2 na odcinku wzdłuż projektowanej drogi.

Podpisy:

Rejonowy Zakład Energetyczny Radom

DHV POLSKA, Warszawa

Stefan Kępa

Z up. DYREKTORA
Kierownik Techniczny

[Signature]
mgr inż. Tadeusz Zięwiecki

Antoni Marilanka

Tadeusz Dójadło



Warszawa, dnia 23.11.2005 r.
L. dz.: 2368/2005

DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W WARSZAWIE**

ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Dot.: umowy nr5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – **negatywnego uzgodnienia przez zakład energetyczny projektowanych zmian w zagospodarowaniu terenu wokół GPZ Iłża, protokół ze spotkania w dniu 17.11.2005 r.**

DHV POLSKA informuje, że na spotkaniu w dniu 17.11.2005 r. przedstawiciele Rejonowego Zakładu Energetycznego Radom (protokół w załączeniu) podtrzymali swoje negatywne stanowisko względem likwidacji istniejących dojazdów do GPZ Iłża.

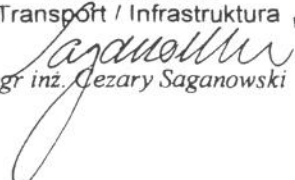
Uważamy, że likwidacja tych dojazdów i stworzenie nowych dojazdów od strony drogi serwisowej jest konieczne ze względu na spełnienie warunków technicznych zapisanych w §78.1 i w §113.7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430), zabraniających sytuowania zjazdów publicznych w obszarze oddziaływania skrzyżowania i węzła. Istniejące dojazdy do GPZ w świetle w/w rozporządzenia powinny być traktowane jako zjazdy publiczne i po wybudowaniu obwodnicy znajdują się w obrębie projektowanego węzła „Iłża-Północ” w bardzo niebezpiecznym miejscu między skrzyżowaniami wchodzącymi w skład tego węzła. Spełnienie wymagania zakładu energetycznego jest zatem niemożliwe.

Uprzejmie prosimy o akceptację naszego stanowiska projektowego.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR

Transport / Infrastruktura ,


mgr inż. Cezary Saganowski

Załączniki:

1. Kopia w/w protokołu – 1 egz.
2. Plan sytuacyjny węzła „Iłża-Północ” – 1 egz.

Warszawa, dnia 23.11.2005 r.
L. dz.: 2368/2005

Wysłano - DHV Polska

22. LIS. 2005

L. dz. 2368/2005
Podpis: *VT*
2005



DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W WARSZAWIE**

ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – **negatywnego uzgodnienia przez zakład energetyczny projektowanych zmian w zagospodarowaniu terenu wokół GPZ Iłża, protokół ze spotkania w dniu 17.11.2005 r.**

DHV POLSKA informuje, że na spotkaniu w dniu 17.11.2005 r. przedstawiciele Rejonowego Zakładu Energetycznego Radom (protokół w załączeniu) podtrzymali swoje negatywne stanowisko względem likwidacji istniejących dojazdów do GPZ Iłża.

Uważamy, że likwidacja tych dojazdów i stworzenie nowych dojazdów od strony drogi serwisowej jest konieczne ze względu na spełnienie warunków technicznych zapisanych w §78.1 i w §113.7 rozporządzenia 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), zabraniających sytuowania zjazdów publicznych w obszarze oddziaływania skrzyżowania i węzła. Istniejące dojazdy do GPZ w świetle w/w rozporządzenia powinny być traktowane jako zjazdy publiczne i po wybudowaniu obwodnicy znajdą się w obrębie projektowanego węzła „Iłża-Północ” w bardzo niebezpiecznym miejscu między skrzyżowaniami wchodzącymi w skład tego węzła. Spełnienie wymagania zakładu energetycznego jest zatem niemożliwe.

Uprzejmie prosimy o akceptację naszego stanowiska projektowego.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR
Transport / Infrastruktura
Cezary Saganowski
mgr inż. Cezary Saganowski

Załączniki:

1. Kopia w/w protokołu – 1 egz.
2. Plan sytuacyjny węzła „Iłża-Północ” – 1 egz.



ODDZIAŁ W WARSZAWIE

UL. MIŃSKA 25, 03-808 WARSZAWA

GDDKiA O/WA-B.14.1b/9/16-04/5/2005

Warszawa, dnia 13 listopada 05

DHV Polska Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa

dot.: budowy Obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9

W nawiązaniu do pisma L. dz.: 2368/2005 z dnia 23.11.2005 r. dotyczącego zmian w zagospodarowaniu terenu wokół GPZ Iłża Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie stwierdza, że akceptuje przekazane w w/w piśmie propozycje uwzględniające zaprojektowanie nowego zjazdu do GPZ Iłża oraz zlikwidowanie dwóch obecnych zjazdów.

Przy opiniowaniu powyższego rozwiązania Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie kierowała się przede wszystkim bezpieczeństwem ruchu na nowo projektowanym węźle. Przy zachowaniu obecnej lokalizacji zjazdów, z uwagi na projektowany wiadukt bezpieczeństwo uczestników ruchu uległo by pogorszeniu. Dodatkowo uważamy, że proponowane rozwiązanie wraz z projektowanym skrzyżowaniem umożliwiającym wszystkie relacje skrajne łącznicy DK nr 9 i ulicy Batalionów Chłopskich umożliwi zainteresowanym dogodniejsze połączenia komunikacyjne z drogą powiatową nr 34466 i drogą wojewódzką nr 747 oraz drogą krajową nr 9. Jednocześnie uważamy, że nowy dojazd o szerokości 7,0 m umożliwi dogodny dojazd do GPZ Iłża zarówno samochodów osobowych jak i dostawczych. Ponadto nowy układ komunikacyjny został zaprojektowany przy potrzebie jak najmniejszej ingerencji w istniejące obecnie zagospodarowanie terenu GPZ Iłża oraz został dowiązany do istniejących dróg wewnętrznych nie kolidując z zabudową.

Do wiadomości:

1. a/a

Z-CIA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Stanisław Dmuchański



Warszawa, dnia 8.12.2005 r.
L. dz.: 2489/2005

Wysłano – DHV Polska

09. GRU. 2005

L. dz. 2489/ Podpis [signature]

2005

DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

**ZEORK S.A.
REJOWY ZAKŁAD ENERGETYCZNY RADOM**

ul. Średnia 49
26-600 Radom

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – dojazdów do GPZ Iłża

DHV POLSKA uprzejmie informuje, że protokół ze spotkania z Państwem w dniu 17.11.2005 r. w sprawie stacji GPZ Iłża przedstawiliśmy do akceptacji Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie. W odpowiedzi otrzymaliśmy pismo (w załączeniu), w którym Inwestor podtrzymał swoje poprzednie negatywne stanowisko względem zachowania istniejących dojazdów do GPZ Iłża.

W załączeniu przedstawiamy plan sytuacyjny z aktualnym projektem zagospodarowania terenu wokół GPZ, zatwierdzonym przez Inwestora. W stosunku do rozwiązań diskutowanych na spotkaniu w dniu 17.11.2005 r. uległa zmianie szerokość nowego głównego dojazdu do GPZ od strony drogi serwisowej (od północy) z 3,5 m do 7,0 m oraz szerokość dojazdowej drogi serwisowej z 5,0 m do 7,0 m. Nawierzchnie tych dróg zostaną dostosowane do ruchu ciężkiego. Dodatkowo wprowadziliśmy nowy dojazd pomocniczy od strony wschodniej do istniejącej stacji telefonii komórkowej. Zmiany te umożliwią swobodny dojazd do GPZ ładunków ponadnormatywnych, np. transformatorów do 30 ton, oraz zapewnią awaryjny dojazd do stacji telefonii komórkowej.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR
Transport / Infrastruktura
mgr inż. Cezary Saganowski

Załączniki:

1. Kopia pisma GDDKiA z dnia 28.11.2005 r. – 1 egz.
2. Plan sytuacyjny węzła „Iłża-Północ” w skali 1:1000 – 1 egz.

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa



REJONOWY ZAKŁAD ENERGETYCZNY RADOM
ZEORK S.A.

RHB 1830
Sąd Rejonowy w Kielcach

ul. Średnia 49
26-600 Radom

fax. (048) 36-57-194
tel. (048) 36 57-000

Radom dnia 2006-01-12

L.dz. TU/5978/2005

DHV POLSKA Sp. zo.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa

W odpowiedzi na Wasze pismo znak L.dz. 2489/2005 Rejonowy Zakład Energetyczny Radom uprzejmie informuje, że opiniuje pozytywnie plan przebudowy dojazdu do GPZ-tu Iłża pod warunkiem:

1. Przebudowa dojazdu musi obejmować wykonanie nowej bramy wjazdowej o szerokości min. 6m oraz nawiązanie się do istniejących na stacji dróg.
2. Projektowany wjazd do istniejącej stacji telefonii komórkowej należy uzgodnić z POLKOMTEL S.A. ul. Postępu 3 02-676 Warszawa

Z poważaniem :

Z up. DYREKTORA
Kierownik Techniczny
[Signature]
mgr inż. Tadeusz Ziewiecki

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x TU

[Signature]

PROTOKÓŁ

Spisany w dniu 18.01.2006 r. ze spotkania konsultacyjnego w sprawie koncepcji budowy obwodnicy miasta Iłży w ciągu drogi krajowej Nr 9.

Obecni w/g załączonej listy obecności.

PRZEBIEG POSIEDZENIA

Spotkanie otworzył Z – ca Burmistrza Marian Kruszewski witając zaproszonych na spotkanie:

Z – cę Dyr. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie – Stanisława Dmuchowskiego

Przedstawicieli Biura Projektów DHV Polska Sp. z o.o. w Warszawie – Tadeusza Wójcickiego

Projektanta z zakresu gospodarki wodnej i ochrony środowiska – Marię Szulte-Nele

Wszystkich obecnych na spotkaniu.

Z – ca Burmistrza Iłży omówił cel przedsięwzięcia – jaki jest projektowana obwodnica miasta Iłży w ciągu drogi krajowej Nr 9.

Następnie zabrał głos Z – ca Dyrektora G.D.D.K i A. w Warszawie Stanisław Dmuchowski, przedstawiając zebranym I etap przygotowania inwestycji przed wystąpieniem z wnioskiem lokalizacyjnym do Wojewody Mazowieckiego.

Zapoznał obecnych z obowiązującą procedurą w celu uzyskania pozwolenia na budowę.

Przedstawił harmonogram realizacji inwestycji, a mianowicie:

- przewidywany termin uzyskania decyzji lokalizacyjnej – do sierpnia 2006 r.
- przewidywane rozpoczęcie wykupu gruntów pod przedmiotową inwestycję – sierpień/wrzesień 2006r.
- przewidywane rozpoczęcie budowy obwodnicy – półrocze 2007 r.

Ogólne zasady i warunki przygotowania inwestycji omówił przedstawiciel Biura Projektów Tadeusz Wójcicki. Przedstawił szczegółowo zakres robót budowlanych, planowane wykonanie obiektów i urządzeń w/g projektu koncepcyjnego obwodnicy jak również parametry techniczne projektowanej obwodnicy.

System odwodnienia wzdłuż projektowanej obwodnicy miasta Ilży przedstawiła – projektant gospodarki wodnej i ochrony środowiska Biura Projektów DHV Polska Sp. z o.o. w Warszawie Maria Szulte-Nele, przedstawiając lokalizację zbiorników retencyjnych wraz z projektowanymi rowami lub kanałami zrzutowymi.

W uzupełnieniu w/w wypowiedzi Maria Kruk – Dyrektor Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Ilży omówiła rozwiązania dotyczące odprowadzenia oczyszczonych ścieków opadowych z obwodnicy miasta Ilży wg wydanych warunków technicznych w celu odprowadzenia oczyszczonych ścieków do zaprojektowanych zbiorników ZR – 1A, ZR – 1, ZR – 2, ZR – 5.

D Y S K U S J A

Jako pierwszy zabrał głos Pan Czyż Sławomir z zapytaniem „w jaki sposób jest rozwiązany ruch w wejściu na estakadę w Kol. Seredzice?”

Odpowiedzi udzielił projektant Wójcicki Tadeusz zapewniając, że rozwinięcie projektowe skrzyżowania obwodnicy w Kol. Seredzice nad przełożoną drogą gminną Ilża – Białka i nad rzeką „Ilżanką” jest zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami stwarzające pełne bezpieczeństwo ruchu.

Pan Siwiec Mirosław – Kol. Seredzice zwrócił się z zapytaniem czy istnieje możliwość pozostawienia w jego siedlisku dwóch budynków przeznaczonych do rozbiórki zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej drogi serwisowej.

Odpowiedzi udzielił Z – ca Dyrektora G.D.D.K i A w Warszawie Stanisław Dmuchowski informując, że taka możliwość istnieje pod warunkiem złożenia oświadczenia, że chcą aby wspomniane budynki pozostały, a z tytułu występujących uciążliwości nie będzie wnosił żadnych roszczeń do zarządcy drogi.

Pan Kamiński Paweł zwrócił się z zapytaniem: „Kiedy zapadnie decyzja określenia granicy wywłaszczeń jego planowanego do likwidacji siedliska i w jakim okresie nastąpi wykup wydzielonej pod budowę obwodnicy części jego nieruchomości.

Odpowiedzi udzielił projektant Pan Wójcicki Tadeusz informując, że planowany wykup winien nastąpić w II półroczu 2006 roku po uzyskaniu prawomocnej decyzji lokalizacyjnej na budowę obwodnicy.

Następnie zabrał głos właściciel stacji CPN w Błaznach dolnych – Pan Wiaderny Andrzej – przedstawiając swoją opinię, że nie jest celowa przebudowa nie użytkowanej, zniszczonej, zaniedbanej linii kolejki wąskotorowej. Zbędna jest jej przebudowa wraz z wiaduktem. Podraża takie rozwiązanie koszty budowy obwodnicy. Jego zdaniem bardziej celowym byłoby przeznaczyć te środki pieniężne na poprawę czy przebudowę istniejącej trasy drogi krajowej w kierunku Starachowic.

Po tej opinii głos zabrał Burmistrz Ilży Janusz Rzońca informując, że przełożenie linii kolejki wąskotorowej w Błaznach Dolnych i w związku z tym budowa wiaduktu drogowego w ciągu obwodnicy w miejscowości Błaziny Dolne i Białka nad położoną linią kolejki jest konieczne i zasadne. Linia kolejki wąskotorowej jest wpisana do rejestru zabytków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków prawomocną decyzją. Na odbudowę zabytkowej kolejki wąskotorowej Starachowice – Ilża została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Po jej przebudowie umożliwione będzie wznowienie komunikacji kolejowej.

Pan Maras Romuald – zamieszkały w Ilży przy ul. Dr. Anki zwraca się prośbą o rozważenie innego rozwiązania niż zostało zaprojektowane na jego posesji tj: przecięcie jego działki przez projektowaną drogę dojazdową do ul. Polnej w pobliżu okien jego budynku mieszkalnego, (przy skrzyżowaniu drogi Nr 9 z drogą gminną Starosiedlice) Informuje, że nie wyraża zgody na przedstawione rozwiązania projektowe.

Przewodniczący Komisji Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy – Ilża Pan Adamus Marek odczytał uwagi i zastrzeżenia dotyczące projektowanej obwodnicy w ciągu drogi krajowej Nr 9, które w załączeniu przesyłamy z prośbą o rozpatrzenie i pozytywne załatwienie.

Na tym spotkanie konsultacyjne dotyczące projektowanej obwodnicy zakończono.

Z – ca Burmistrza Ilży podziękował zaproszonym gościom jak również wszystkim uczestnikom obecnym na spotkaniu.

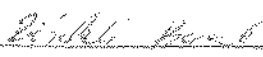
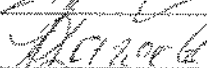
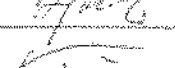
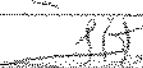
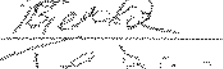
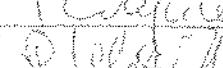
Protokolował:



Lista obecności

ze spotkania konsultacyjnego w sprawie koncepcji budowy obwodnicy miasta Itzy

w ciągu drogi krajowej Nr 9 w dniu 18.01.2006

Lp.	Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Podpis
1	ROMUALD MARAS		
2	ROZARSKI KAROL		
3	Czyż Zofia		
4	Czyż Stanisław		
5	Czyż Eugeniusz		
6	Szwiec Mirosław		
7	Samochy Stefan		
8	Serdyński Łukasz		
9	Marcusze Kinga		
10	Monecki Bogumił		
11	Holins Dariusz		
12	Gołatka Kazimierz		
13	Jurek Sławek	Spec. L. S. Bostka	
14	Tarczyk Katarzyna		
15	Kułyta Jan	Racław RM	
16	Starek Adamus	Racław-Soldus Białki	
17	Andrzej Moskwa	Pracownicy RM	
18	Jurek Karol	RM	
19	Wojcik Marek	RM	
20	Wojcik Marek		
21	Wojcik Marek		
22	Haris Gault-Nile	sf projektant DHV	
23	Pawel Białokoz	projektant DHV	
24	Tadeusz Łopuch	sf projektant PMU	
25	Robert Wójcik	asystent projektanta DHV	
26	Łopusz Barbara		
27	Krawiec Jan	RM	

Lista obecności

ze spotkania konsultacyjnego w sprawie koncepcji budowy obwodnicy miasta Ilży
w ciągu drogi krajowej Nr 9 w dniu ... 18. 01. 2006 ...

Lp.	Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Podpis
1	Nataniel Kruszyński	Prez. Barmutnia	[Signature]
2	Grzegorz Kopycki	sekretarz gminy	[Signature]
3	Teresa Kocuta	Kier. Ref. BGK	[Signature]
4	Grzegorz Zdrój		[Signature]
5	Grzegorz Holmstedt	ADOKIA GLOA	[Signature]
6	Stanisław Smulnowski	—	[Signature]
7	Jadwiga Elzbieta		[Signature]
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			

W Y C I A G

z protokołu Nr 1/06 posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa Publicznego
i Ochrony P. Pożarowej odbytego w dniu 13 stycznia 2006 roku.

Adn. pkt.1.- Opinia Komisji w sprawie przebiegu trasy obwodnicy miasta Ilży.

Marian Kruszewski – Z-ca Burmistrza – wprowadził do tematu przebiegu trasy obwodnicy miasta Ilży w ciągu drogi krajowej Nr 9. Stwierdził, że długość trasy obwodnicy wynosi 5,7 km. Otrzymali koncepcje do wglądu i rozważenia i w związku z tym została powołana Komisja do objazdu przedmiotowej trasy. Komisja dokonała lustracji w terenie i wniosła szereg uwag i zastrzeżeń do jej przebiegu. Trasa obwodnicy obejmuje grunty rolne i działki zabudowane mieszkańców gminy i miasta Ilży. W związku z czym zostało zwołane posiedzenie, aby wspólnie z radnymi i mieszkańcami przedyskutować nurtujące ich problemy. Następne posiedzenie w szerszym gronie odbędzie się z udziałem projektanta i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych w dniu 18 stycznia 2006 roku. Wspomniał, że na dzisiejszym posiedzeniu jest p. Paweł Kamiński, którego działka będzie prawie w całości zabrana pod obwodnicę, ale powiedział, że w tej sprawie nie będzie robił żadnych utrudnień i problemów. Zwrócił się do obecnych na posiedzeniu o zgłaszanie uwag i wniosków w tej sprawie.

Paweł Kamiński – mieszkaniec Ilży – oznajmił, że nie jest przeciwny inwestycji, jeśli będzie ona korzystna dla ludzi. Zgadza się na przebieg trasy przez jego zagospodarowaną działkę. Działka położona jest w dole, gdzie zgodnie z koncepcją jest planowany zbiornik, który część wody zmagazynuje w razie roztopów i ulewnych deszczów, co będzie z korzyścią dla społeczeństwa miasta, ponieważ woda nie spłynie na miasto i nie podtopi leżące tam gospodarstwa.

Teresa Goguła – Kier. Ref. Budownictwa i Gospodarki Komunalnej – omówiła przebieg trasy obwodnicy miasta Ilży, uwzględniając przy tym wniesione uwagi i zastrzeżenia powołanej komisji w przedmiotowej sprawie.

Goście zaproszeni jak i członkowie Komisji zapoznali się z trasą obwodnicy nie wnosząc do przedstawionej koncepcji trasy innych uwag i wniosków.

Komisja omówiła koncepcje trasy obwodnicy miasta Ilża wraz z przedstawionymi uwagami i zastrzeżeniami, które stanowią załącznik do protokołu zaopiniowała pozytywnie.

PRZEWODNICZĄCY
RADY MIEJSKIEJ w ILŻY
mgr Andrzej Moskwa

UWAGI I ZASTRZEŻENIA DOTYCZĄCE PROJEKTOWANEJ OBWODNICY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 9

I. Skrzyżowanie w Ilży z drogą gminną – Starosiedlice.

1. Rozwiązać problem skrzyżowania:

Propozycja: Rondo lub sygnalizacja świetlna, projektowany pas zieleni od strony Ilży zasłania tereny widokowe zamku.

2. Umożliwić wyjazd i wjazd z dotychczasowej drogi Nr 9 Ilża – Radom.
3. Z uwagi na przecięcie obwodnicy – działek rolnych w okolicach osiedla D.J. – zapewnić dojazdy do pól od strony istniejącego osiedla.
4. Kanalizację odprowadzenia wód opadowych zaprojektować zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi.

II. Skrzyżowanie Ilża – Pakosław

1. Zaprojektować włączenie drogi wojewódzkiej Nr 747 – Ilża – Lublin z drogi dot. krajowej Nr 9 między CPN a szpitalem.
2. Zaprojektowane skrzyżowanie z drogą powiatową w kier. Ilża – Pakosław jest usytuowane zbyt blisko od projektowanego poszerzenia cmentarza rzymsko – katolickiego. Planowany jest wykup pod lokalizację cmentarza (jego przedłużenie wynosi około 150 m).

III. Skrzyżowanie z drogą Ilża – Zuchowiec.

1. Wyjaśnić sposób odwodnienia i odprowadzania kanalizacji wód opadowych z ul. Zuchowiec i Jakubowskiego oraz wgwozu Nr 2.

IV. Skrzyżowanie z drogą Ilża – Kol. Seredzice.

1. Przedłużyć estakadę w kierunku Seredzic poza istniejący pas drogowy Ilża – Białka.
2. Rozważyć koncepcję przesunięcia projektowanego zbiornika ZR – 4 poza istniejące siedlisko tak aby nie zachodziła potrzeba likwidacji istniejących budynków.

- V. Zapewnić drogi dojazdowe do pól od strony zachodniej wzdłuż przebudowanej trasy kolejki wąskotorowej.
- VI. Zapewnić wjazd do istniejącego CPN w Błazinach Dolnych dla rolników od strony pól.

Z-ca KURATORA

mgr. Marek K. Krawiec

Siwiec Mirosław

Kolonia Sevednice 51

27-100 Tisz

tel. 048 616 5001

Biuro Projektowe

DHV Polska Sp. z o.o.

w Warszawie

"Jestem rolnikiem, właścicielem gospodarstwa położonego w Kolonii Sevednice ozn. nr ewid. gruntów 214, z którego utrzymuję się wraz z rodziną.

Do zapoznania się z materiałami dotyczącymi koncepcji budowy obwodnicy Tisz - Porstniska, uważam, że wytyczenie drogi serwisowej przez środek mojego gospodarstwa jest mi do przyjęcia.

Zdaję sobie sprawę z konieczności budowy drogi, lecz pozabawienie mnie budynków inwentarskich nie powinno mieć miejsca, ze względu na pozabawienie mnie "warsztatu pracy".

Proponuję przebiegu samej obwodnicy będzie i tak uzgodniona ze względu na kłopoty, zamieszczania, lecz uważam, że droga serwisowa nie powinna być powodem likwidacji gospodarstwa będącego jedynym dochodem mojej rodziny.

Naprawdę znajdując się inne rozwiązanie przebiegu drogi serwisowej, które nie będzie powodem likwidacji drożki mojej rodziny cel pokoleń.

Rozważam, że powstanie obok planowanej drogi serwisowej: budynek gospodarczy i stodoła nie będą przez mnie wykorzystywane ze względu na przebieg drogi wejścia do tych budynków drogi.

W domu mieszkającym zamieszkuje moja w podeszłym wieku mama dla której wiadomości o likwidacji jej domu w którym przeżyła większość swojego życia była szokiem i strasznym przeżyciem.

Dlatego, dotychczas proszę swojej mamy, aby pozostawić jej możliwość spędzenia reszty życia w domu, który stanowi dla niej dużą wartość nie tylko materialną.

Proszę o odwołanie dobrej woli i zmianę przebiegu drogi serwisowej która miałaby być bezpiecznym dojazdem do drogi Tłoc-Biała dla mnie i mojego sąsiada a będzie również mojego gospodarstwa.

Wierzę, że przebieg drogi serwisowej w kierunku południowym (w stronę mostu) będzie wystarczający dla mnie i mojego sąsiada.

Uprzejmie proszę o rozpatrzenie mojej prośby

Siniac ul. Piastów

Wniezione pismo otrzymało:

1. Adresat

2. Generalna Dyrekcja Drog Krajowych i Autostrad.

URZĄD MIASTSKI W ILZY
17-100 10 s. ul. Rynek 11
województwo łódzkie
tel. centr. (043) 341-22-00
fax. (043) 616-33-00

7. dr. inż.
Wojciech Tadeusz

Ilza, dnia 26.01.2006 r.

BOK.7333/2/2006

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
w Warszawie
ul. Mińska 25

W związku z przedstawioną koncepcją budowy obwodnicy miasta Ilzy w ciągu drogi krajowej Nr A 9 na spotkaniu w dniu 18.01.2006 r. zostały zgłoszone następujące wnioski:

1. Na wniosek mieszkańców Błazin Dolnych i właścicieli gruntów rolnych – zaprojektować drogę dojazdową do pól po prawej stronie kolejki wąskotorowej na odcinku od węzła Ilza – Południe do drogi gminnej z Białki do stacji benzynowej „Viking” celem umożliwienia dojazdu do pól rolnikom z Błazin Dolnych.
2. Zmienić lokalizację zbiornika retencyjnego ZR-2 w Ilzy, przy ul. Zuchowiec, tak aby pozostały istniejące siedliska zlokalizowane na działce oznaczonej w ewidencji gruntów Nr 2309 – stanowiące własność Beaty i Sławomira Kosowskich w szczególności nowo-wybudowany, zgłoszony do użytkowania budynek mieszkalny.

Proponujemy wrócić do poprzedniej lokalizacji przesłanej do tut. Urzędu pismem L.dz.2539/2005 z dnia 13.12.2005 r.

Wyżej przedstawione wnioski mieszkańców gminy uważamy za zasadne i prosimy o ich zrealizowanie.

[Signature]
BURMISTRZ ILZY
mgr inż. Janusz Rzonca

Otrzymują do wiadomości:

1. DHV Polska Sp. z o. o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
2. w/a

Wpłynęło dnia 27.01.2006 r.
poście

POLECANY

Biuro Projektów w Warszawie
Kosów
ul. Żurawia 3

Biuro Projektów w Warszawie
DHV Polska Sp. z o.o.

Wierzęcemu się z uprzejmą prośbą do Biura
Projektów w Warszawie o zmianę projektu
zbiornika retencyjnego ZR-2, ponieważ zbiornik
ten w projekcie zlokalizowany jest na sąsiedniej
posesji nr działki geod. 2309. W chwili
obecnej na posesji znajdują się dwa budynki
mieszkalne, w tym jeden budynek nowo postawiony.
Skłaniamy się do tego, na własnym terenie
się wprowadzić. Proszę uwzględnić to, że na posesji
zamieszkuje dwie rodziny, mamy też dzieci
niepełnoletnie, w związku z tym staraliśmy się
dobre, to drugiej stronie naszej posesji, druga część
działki nr 2340 też jest nam częściowo zabudowana,
to zaprojektowana jest droga, bardzo byśmy chcieli
by zbiornik ten został umieszczony na posesji
naszego sąsiada Pana Tomińskiego, tak jak
w poprzednim projekcie, wtedy budynek mógłby
pozostać na swoim miejscu zamieszkania.

Biuro prosi o pozytywne
rozpatrzenie naszej prośby.

Wojciecha Piekła

Krzysztof Janowski



DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41

02-672 Warszawa

tel.: (48 22) 606 28 02

fax: (48 22) 606 28 03

e-mail: dhvpolska@dhv.pl

NOTATKA ZE SPOTKANIA

Projekt: OBYWODNICA IŁŻY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ Nr 9

Data: 31.01.2006 r. godz. 13:00

Uczestnicy:	Podpisy:
Monika Właderna	Właderna
Tadeusz Wójcicki - DHV	T. Wójcicki
Robert Urbanicki - DHV	R. Urbanicki

USTALENIA:

Pani M. Właderna zgłasza następujące postulaty do projektu obwodnicy Iłży:

- 1) Wprowadzić skrzyżowanie drogi gminnej z obwodnicą przy stacji paliw w Błazimach Polnych,
- 2) Przesunąć drogę serwisową poza planowaną rezerwę na obwodnicę stacji paliw (przez działkę nr 923/4),
- 3) Zapewnić utwór z drogi serwisowej na stację paliw.

Notatkę sporządził:

Burmistrz DHV roznosi postulaty i udzieli odpowiedzi.

Tadeusz Wójcicki

Warszawa, dnia 1.02.2006 r.
L. dz.: 370/2006

Wysłano - DHV Polska

02. LUT. 2006

L. dz. 370 Podpis 42



DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41

02-672 Warszawa

tel.: (48 22) 606 28 02

fax: (48 22) 606 28 03

e-mail: dhvpolska@dhv.pl

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W WARSZAWIE**

ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – ustosunkowania się do postulatów społecznych

DHV POLSKA przesyła w załączeniu „Stanowisko projektowe dotyczące postulatów społecznych zgłoszonych w wyniku spotkania konsultacyjnego w Iłży w dniu 18.01.2006 r.” z prośbą o akceptację.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR

Transport / Infrastruktura

mgr inż. Cezary Saganowski

Załączniki:

1. „Stanowisko projektowe...” – 1 egz.

**Stanowisko projektowe dotyczące postulatów społecznych
zgłoszonych w wyniku spotkania konsultacyjnego w Ilży w dniu 18.01.2006 r.**

Nr postu- latu	Treść postulatu	Stanowisko Projektanta
1.	Pan Mirosław Siwiec, właściciel działki nr 244 w Kolonii Sieredzice, postuluje o zmianę przebiegu projektowanej drogi gminnej tak, aby pozostawić dom, w którym mieszka jego matka (protokół ze spotkania + wystąpienie pismne).	Wyburzenie domu mieszkalnego wynika z założonego, minimalnego odgięcia drogi gminnej Ilża - Bialka od istniejącego przebiegu. Większe odgięcie jest możliwe, ale spowodowałoby niekorzystne wydłużenie drogi gminnej i zwiększyłoby znacznie zajęcie gruntów. Proponujemy nie zmieniać przyjętego rozwiązania projektowego.
2.	Pan Andrzej Właderny, współwłaściciel stacji paliw w Błazinach Dolnych, postuluje zaniechanie przebudowy kolejki wąskotorowej (protokół ze spotkania).	Przebudowa kolejki wąskotorowej jest konieczna ze względu na dokonane uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i zarządzającym Kolejką (Starachowickim Starostwem Powiatowym).
3.	Pan Romuald Maras, zamieszkały w Ilży przy ul. Dr Anki (róg Polnej), postuluje taką zmianę rozwiązań projektowych, aby nie nastąpiło przecięcie jego działki projektowaną drogą dojazdową do ul. Polnej (protokół ze spotkania).	Przesunięcie drogi dojazdowej jest możliwe, z tym że nowa lokalizacja tej drogi powinna uwzględniać postulat nr 6. Proponujemy zmienić przyjęte rozwiązania projektowe zgodnie ze stanowiskiem dotyczącym postulatu nr 6.
4.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby na skrzyżowaniu z drogą do Starosiedlic (z ul. Polną) urządzić rondo albo założyć sygnalizację świetlną (uwaga I/1a).	Zgodnie z instrukcją dotyczącą małych rond nie ma uzasadnienia budowa ronda, gdyż ruch poprzeczny względem drogi nr 9 jest znacznie mniejszy niż na tej drodze. Sygnalizacja świetlna nie ma uzasadnienia z punktu widzenia natężeń ruchu; może być jednak rozważona po zakończeniu inwestycji, jeśli wystąpi wysoka wypadkowość. Zaprojektowane skrzyżowanie jest dostosowane do instalacji sygnalizacji. W celu polepszenia bezpieczeństwa proponujemy wprowadzić na skrzyżowaniu azyle na przejściu dla pieszych w poprzek obwodnicy.
5.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zlikwidować projektowany pas zieleni w rejonie wyłączenia obwodnicy z istniejącej drogi, ponieważ będzie zasłaniać widok na zamek (uwaga I/1b).	Pas zieleni jest konieczny ze względu na zanieczyszczenie powietrza. W pasie tym zostawiona została przerwa otwierająca widok na zamek. Konserwator zabytków nie postawił warunku szerszego odsłonięcia widoku na zamek. Reasumując, proponujemy nie zmieniać przyjętego rozwiązania projektowego.
6.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby umożliwić wyjazd i zjazd z projektowanej obwodnicy na istniejącą drogę nr 9 w miejscu wyłączenia obwodnicy (uwaga I/2).	W celu uniknięcia odcięcia istniejącej drogi nr 9 od obwodnicy proponujemy uzupełnić przyjęte rozwiązanie projektowe o drogę gminną łączącą odcięty koniec starej drogi nr 9 z ul. Polną, z tym że z uwagi na postulat nr 3 droga ta powinna przebiegać za posesją p. Marasa.
7.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zapewnić dojazdy do pól od strony istniejącego osiedla przy drodze nr 9 w rejonie wyłączenia obwodnicy (uwaga I/3).	Zaprojektowano dojazdy do wszystkich działek gruntów sąsiadujących z obwodnicą, a zatem nie ma potrzeby zmieniania przyjętego rozwiązania projektowego.
8.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby odprowadzenie wód opadowych zaprojektować zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi (uwaga I/4).	Rozwiązania projektowe są dostosowane do uzyskanych ogólnych warunków technicznych odwodnienia; po sformułowaniu przez Urząd Gminy warunków szczegółowych przewidujemy ewentualne przeprojektowanie urządzeń odwodnienia.

9.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zaprojektować włączenie projektowanej drogi wojewódzkiej do istniejącej drogi nr 9 między stacją paliw a szpitalem (uwaga II/1).	Projektowana droga wojewódzka nie powinna mieć załamania pod kątem prostym na skrzyżowaniach z drogami niższych klas (istniejąca droga krajowa stanie się drogą gminną), a zatem proponujemy nie zmieniać przyjętego rozwiązania projektowego.
10.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby przesunąć obwodnicę tak, aby możliwe było poszerzenie istniejącego emmentarza o około 150 m (uwaga II/2).	Przyjęty przebieg obwodnicy umożliwia rozbudowę emmentarza o około 200 m w stronę obwodnicy, a zatem proponujemy nie zmieniać przyjętego rozwiązania projektowego.
11.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby przedłużyć estakadę nad Iłżą w kierunku Radomia, tak aby droga gminna Iłża-Białka nie wymagała przełożenia (uwaga IV/1).	Przedłużenie estakady byłoby zasadne ze względu na możliwość uniknięcia wysokich nasypów (od 5 m do 11 m wysokości); droga gminna będzie jednak kolidowała wtedy z podporami i konieczne będzie jej przełożenie. Reasumując, proponujemy nie zmieniać przyjętego rozwiązania projektowego.
12.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby przesunąć projektowany zbiornik ZR-4 poza istniejące siedlisko rolne (uwaga IV/2).	W związku z wykonanymi szczegółowymi obliczeniami odwodnienia, zbiornik ZR-4 (obecny symbol: ZR-5) zmniejszono i przesunięto poza siedlisko.
13.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zapewnić drogę dojazdową do pól od strony zachodniej wzdłuż przebudowanej trasy kolejki wąskotorowej (uwaga V). Taki sam postulat zgłosił Urząd Miejski (pismo z dnia 26.01.2006 r., pkt. 1).	Wg informacji uzyskanych z Urzędu Gminy właścicielami pól po zachodniej stronie obwodnicy w rejonie węzła „Iłża-Południe” są rolnicy z Błazin Dolnych mieszkający po drugiej stronie obwodnicy; wybudowanie dodatkowej drogi skróciłoby średnią długość dojazdu do tych pól z projektowanych 3 km do 1 km. Proponujemy uzupełnić projekt o tę drogę dojazdową.
14.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zapewnić dojazd do stacji paliw w Błazinach Dolnych dla rolników od strony pól (uwaga VI). Podobny postulat zgłosiła p. Marianna Właderna, współwłaścicielka stacji paliw (notatka ze spotkania w DHV, pkt. 1).	Zapewnienie dojazdu do stacji paliw od strony pól przekształciłoby projektowany wjazd i zjazd z obwodnicy do stacji paliw w skrzyżowanie, przy którym nie może być zlokalizowana stacja paliw zgodnie z §113.7.1 warunków technicznych projektowania dróg publicznych, a zatem proponujemy nie zmieniać przyjętego rozwiązania projektowego.
15.	Urząd Miejski postuluje, aby zachować niedużo wybudowany budynek mieszkalny przy ul. Zuchowice na działce nr 2309 a zbiegu wąwozów nr 1 i nr 2 (pismo z dnia 26.01.2006 r., pkt. 2). Taki sam postulat zgłosili Państwo Kosowcy, właściciele działki nr 2309 (wystąpienie pisemne).	W związku z wykonanymi szczegółowymi obliczeniami odwodnienia uwzględniającymi spływ wód opadowych dnem wąwozów, zbiornik ZR-2 (obecny symbol: ZR-3) projektowany w rozwidleniu wąwozów znacznie powiększono, co uniemożliwia zachowanie budynku.
16.	Pani Marianna Właderna, współwłaścicielka stacji paliw w Błazinach Dolnych, postuluje przesunąć projektowaną drogę serwisową tak, aby zachować planowaną rezerwę pod rozbudowę stacji paliw (notatka ze spotkania w DHV, pkt. 2).	Proponujemy wprowadzenie takich zmian w projekcie obwodnicy, aby została uszanowana planowana rezerwa pod rozbudowę stacji paliw (zmiana usytuowania drogi serwisowej, rowów, pasów zieleni itp.).
17.	Pani Marianna Właderna, współwłaścicielka stacji paliw w Błazinach Dolnych, postuluje wprowadzenie zjazdu/wjazdu z drogi serwisowej na stację paliw (notatka ze spotkania w DHV, pkt. 3).	Wprowadzenie stałego zjazdu/wjazdu jest równoznaczne z budową dodatkowego skrzyżowania w ciągu obwodnicy, co nie jest możliwe (patrz postulat nr 14); natomiast możliwe jest urządzenie zjazdu/wjazdu awaryjnego, zamykanego bramą i o taki element proponujemy uzupełnić projekt obwodnicy.

W załączeniu (na następnych stronach):

1) Dokumenty zawierające w/w postulaty społeczne,

2) Plan sytuacyjny obwodnicy II-ty w skali 1:1000, prezentowany na spotkaniu konsultacyjnym w dn. 18.01.06

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD



GDDKiA

ODDZIAŁ W WARSZAWIE

UL. MIŃSKA 25, 03-808 WARSZAWA

Warszawa, dnia 22 lutego 2006 r.

GDDKiA O/WA-B.13 g/400/61/2006

POLECONY

DHV POLSKA Sp. z o. o.

ul. Domaniewska 41

02-672 Warszawa

WZSKAZANIE

dnia

[Signature]

Dotyczy: projektu budowlanego budowy obwodnicy Rzy w ciągu drogi krajowej Nr 9

W nawiązaniu do przesłanego w dniu 17.02.2006 r. pisma dotyczącego uwag i postulatów zgłoszonych przez mieszkańców oraz władze miasta Rzy do rozwiązań projektowanej obwodnicy miasta, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie informuje, że:

1. Nie zgłasza zasadniczych zastrzeżeń do przedstawionej propozycji odpowiedzi odnośnie poruszonych przez mieszkańców Rzy kwestii związanych z przebiegiem obejścia miasta, uzasadniających przyjęte rozwiązania jak również uwzględniających punktowe zmiany w zakresie obsługi przyległego zagospodarowania w dostosowaniu do zgłoszonych wniosków.
2. W przypadku wariantowych rozwiązań układu lokalnego zapewniającego dojazd do przyległych posesji należy podkreślić rozwiązanie preferowane przez Oddział w Warszawie (np. w rejonie działki nr 244 zakładające prowadzenie drogi gminnej bezpośrednio przy obwodnicy).
3. Sprawa ewentualnego przesunięcia drogi serwisowej w rejonie istniejącej stacji paliw (w celu zapewnienia rezerwy terenu pod rozbudowę obiektu) wymaga uzyskania zgody właścicieli przyległych działek na wprowadzenie zamiennego rozwiązania.

PODZIAŁOWY ODDZIAŁU

[Signature]
mgr inż. Tomasz Lipiński

Tel. 0-10**-22 810-39-84, 813-33-75 FAX 810-04-12



Warszawa, dnia 2.03.2006 r.
L. dz.: 704/2006

DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

Pan Burmistrz JANUSZ RZOŃCA
URZĄD MIASTA I GMINY ILŻA

ul. Rynek 11
27-100 Ilża

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – odpowiedzi na zgłoszone postulaty społeczne

W nawiązaniu do spotkania konsultacyjnego w Państwa siedzibie w dniu 18.01.2006 r., DHV POLSKA w imieniu Inwestora przesyła w załączeniu „Stanowisko Inwestora w sprawie postulatów zgłoszonych w trakcie i po spotkaniu konsultacyjnym w Ilży w dniu 18.01.2006 r.”, zawierające odpowiedzi na zgłoszone przez Państwo postulaty społeczne dotyczące projektu obwodnicy Ilży.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR

transport / infrastruktura

[Podpis]
mgr inż. Cezary Saganowski

W załączeniu:

I. „Stanowisko Inwestora...” – 1 egz.

Do wiadomości (wraz z załącznikiem):

I. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

STANOWISKO INWESTORA
w sprawie postulatów zgłoszonych w trakcie i po spotkaniu konsultacyjnym
w Ilży w dniu 18.01.2006 r.

Nr postu-latu	Treść postulatu	Stanowisko Inwestora
1.	Pan Mirosław Siwiec, właściciel działki nr 244 w Kolonii Seredzice, postuluje o zmianę przebiegu projektowanej drogi gminnej tak, aby pozostawić dom, w którym mieszka jego matka (protokół ze spotkania + wystąpienie pisemne).	Wyburzenie domu mieszkalnego wynika z założonego, minimalnego odgięcia drogi gminnej Ilża – Białka od istniejącego przebiegu. Większe odgięcie jest możliwe, ale spowodowałoby niekorzystne wydłużenie drogi gminnej i zwiększyłoby znacznie zajęcie gruntów. Biuro projektów DHV opracuje drugi wariant projektu, zakładający ominięcie zabudowy siedliskowej na działce nr 244 i załączy go do materiałów do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej; Inwestor preferuje rozwiązanie pierwotne, zakładające prowadzenie drogi gminnej bezpośrednio przy obwodnicy, jednak ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie organ wydający decyzję środowiskową.
2.	Pan Andrzej Wiaderny, współwłaściciel stacji paliw w Błazinach Dolnych, postuluje zaniechanie przebudowy kolejki wąskotorowej (protokół ze spotkania).	Przebudowa kolejki wąskotorowej jest konieczna ze względu na dokonane uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i zarządzającym Kolejką (Starachowickim Starostwem Powiatowym).
3.	Pan Romuald Maras, zamieszkały w Ilży przy ul. Dr Anki (róg Polnej), postuluje taką zmianę rozwiązań projektowych, aby nie nastąpiło przecięcie jego działki projektowaną drogą dojazdową do ul. Polnej (protokół ze spotkania).	Przesunięcie drogi dojazdowej jest możliwe. Biuro projektów DHV skoryguje przebieg drogi dojazdowej tak, aby zminimalizować zajęcie terenu działki nr 2601, należącej do pana Marasa; droga dojazdowa zostanie zamieniona na wydłużony zjazd indywidualny i maksymalnie dosunięta do drogi nr 9.
4.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby na skrzyżowaniu z drogą do Starosiedle (z ul. Polną) urządzić rondo albo założyć sygnalizację świetlną (uwaga I/1a).	Zgodnie z instrukcją dotyczącą małych rond nie ma uzasadnienia budowa ronda, gdyż ruch poprzeczny względem drogi nr 9 jest znacznie mniejszy niż na tej drodze. Sygnalizacja świetlna nie ma uzasadnienia z punktu widzenia natężeń ruchu, może być jednak rozważona po zakończeniu inwestycji, jeśli wystąpi wysoka wypadkowość. Zaprojektowane skrzyżowanie jest dostosowane do instalacji sygnalizacji.
5.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zlikwidować projektowany pas zieleni w rejonie wyłączenia obwodnicy z istniejącej drogi, ponieważ będzie zasłaniać widok na zamek (uwaga I/1b).	Pas zieleni jest konieczny ze względu na zanieczyszczenie powietrza. W pasie tym zostawiona została przerwa otwierająca widok na zamek. Konserwator zabytków nie postawił warunku szerszego odsłonięcia widoku na zamek. Przyjęte rozwiązanie projektowe nie będzie więc tu zmieniane.
6.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby umożliwić wyjazd i zjazd z projektowanej obwodnicy na istniejącą drogę nr 9 w miejscu wyłączenia obwodnicy (uwaga I/2).	Nie ma potrzeby uzupełnienia przyjętego rozwiązanie projektowe o drogę gminną łączącą odcięty koniec starej drogi nr 9 z ul. Polną, ponieważ ruch do i z miasta dotrze tam szybciej, wygodniej i bezpieczniej za pośrednictwem projektowanego węzła „Ilża-Północ”, a nadłożenie drogi nie będzie duże. Po wybudowaniu obwodnicy Krzyżanowic droga ta i tak uległaby likwidacji.
7.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zapewnić dojazdy do pól od strony istniejącego osiedla przy drodze nr 9 w rejonie wyłączenia obwodnicy (uwaga I/3).	Zaprojektowano dojazdy do wszystkich działek gruntów sąsiadujących z obwodnicą, a zatem nie ma potrzeby zmieniania przyjętego rozwiązania projektowego.

8.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby odprowadzenie wód opadowych zaprojektować zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi (uwaga I/4).	Rozwiązania projektowe są dostosowane do uzyskanych ogólnych warunków technicznych odwodnienia; po sformułowaniu przez Urząd Gminy warunków szczegółowych przewidujemy ewentualne przeprojektowanie urządzeń odwodnienia.
9.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zaprojektować włączenie projektowanej drogi wojewódzkiej do istniejącej drogi nr 9 między stacją paliw a szpitalem (uwaga II/1).	Projektowana droga wojewódzka nie powinna mieć załamania pod kątem prostym na skrzyżowaniach z drogami niższych klas (istniejąca droga krajowa stanie się drogą gminną), a zatem nie ma uzasadnienia zmiana przyjętego rozwiązania projektowego.
10.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby przesunąć obwodnicę tak, aby możliwe było poszerzenie istniejącego cmentarza o około 150 m (uwaga II/2).	Przyjęty przebieg obwodnicy umożliwia rozbudowę cmentarza o około 200 m w stronę obwodnicy, a zatem nie ma potrzeby dokonania zmiany przyjętego rozwiązania projektowego.
11.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby przedłużyć estakadę nad Iłżanką w kierunku Radomia, tak aby droga gminna Iłża-Białka nie wymagała przełożenia (uwaga IV/1).	Przedłużenie estakady byłoby zasadne ze względu na możliwość uniknięcia wysokich nasypów (od 5 m do 11 m wysokości); droga gminna będzie jednak kolidowała wtedy z podporami i konieczne będzie jej przełożenie. Reasumując, przyjęte rozwiązanie nie będzie tu zmieniane.
12.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby przesunąć projektowany zbiornik ZR-4 poza istniejące siedlisko rolne (uwaga IV/2).	W związku z wykonanymi szczegółowymi obliczeniami odwodnienia, zbiornik ZR-4 (obecny symbol: ZR-5) zmniejszono i przesunięto poza siedlisko.
13.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zapewnić drogę dojazdową do pól od strony zachodniej wzdłuż przebudowanej trasy kolejki wąskotorowej (uwaga V). Taki sam postulat zgłosił Urząd Miejski (pismo z dnia 26.01.2006 r., pkt. 1).	Ze względu na zbyt duże dodatkowe zajęcie terenu nie należy dodawać postulowanej drogi, ale w celu poprawy dojazdu do pól i do zabudowy wsi Nowa Białka, biuro projektów DHV przedłuży projektowaną drogę gminną nr 6 w kierunku zabudowy wsi do końca działki nr 355.
14.	Komisja Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy postuluje, aby zapewnić dojazd do stacji paliw w Błazinach Dolnych dla rolników od strony pól (uwaga VI). Podobny postulat zgłosiła p. Marianna Wiaderna, współwłaścicielka stacji paliw (notatka ze spotkania w DHV, pkt. 1).	Zapewnienie dojazdu do stacji paliw od strony pól przekształciłoby projektowany wjazd i zjazd z obwodnicy do stacji paliw w skrzyżowanie, przy którym nie może być zlokalizowana stacja paliw zgodnie z §113 ust. 7 pkt. 1 warunków technicznych projektowania dróg publicznych, a zatem nie ma prawnych możliwości zmiany przyjętego rozwiązania projektowego.
15.	Urząd Miejski postuluje, aby zachować niedawno wybudowany budynek mieszkalny przy ul. Zuchowiec na działce nr 2309 u zbiegu wąwozów nr 1 i nr 2 (pismo z dnia 26.01.2006 r., pkt. 2). Taki sam postulat zgłosili Państwo Kosowcy, właściciele działki nr 2309 (wystąpienie pisemne).	W związku z wykonanymi szczegółowymi obliczeniami odwodnienia uwzględniającymi spływ wód opadowych dnem wąwozów, zbiornik ZR-2 (obecny symbol: ZR-3) projektowany w rozwidleniu wąwozów znacznie powiększono, co uniemożliwia zachowanie budynku. Powiększony zbiornik zapewni bezpieczeństwo przeciwpowodziowe dla niżej położonych terenów zabudowy miejskiej przy ul. Zuchowiec.
16.	Pani Marianna Wiaderna, współwłaścicielka stacji paliw w Błazinach Dolnych, postuluje przesunąć projektowaną drogę serwisową tak, aby zachować planowaną rezerwę pod rozbudowę stacji paliw (notatka ze spotkania w DHV, pkt. 2).	Postulowane przesunięcie projektowanej drogi serwisowej jest zasadne z punktu widzenia zapewnienia planowanej rezerwy terenu pod rozbudowę stacji; wymaga jednak uzyskania zgody właścicieli przyległych działek na wprowadzenie rozwiązania zamiennego.
17.	Pani Marianna Wiaderna, współwłaścicielka stacji paliw w Błazinach Dolnych, postuluje wprowadzenie zjazdu/wjazdu z drogi serwisowej na stację paliw (notatka ze spotkania w DHV, pkt. 3).	Wprowadzenie stałego zjazdu/wjazdu jest równoznaczne z budową dodatkowego skrzyżowania w ciągu obwodnicy, co nie jest prawnie możliwe (patrz postulat nr 14); natomiast możliwe jest urządzenie zjazdu/wjazdu awaryjnego, zamykanego bramą i o taki element zostanie uzupełniony projekt obwodnicy.



Warszawa, dnia 2.03.2006 r.
L. dz.: 703/2006

DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

Pan Mirosław SIWIEC

Kolonia Seredzice 51
27-100 Itza

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Itzy w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – odpowiedzi na Pana postulat

W nawiązaniu do spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Gminy Itza w dniu 18.01.2006 r. i w odpowiedzi na Pana pismo z dnia 24.01.2006 r., DHV POLSKA w imieniu Inwestora przesyła w załączeniu „Stanowisko Inwestora w sprawie postulatów zgłoszonych w trakcie i po spotkaniu konsultacyjnym w Itzy w dniu 18.01.2006 r.”, zawierające między innymi odpowiedź na postulat społeczny dotyczący projektu obwodnicy Itzy, zgłoszony przez Pana.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR

Transport / Infrastruktura

[Signature]
mgr inż. Cezary Saganowski

W załączeniu:

1. „Stanowisko Inwestora...” – 1 egz.

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa



Warszawa, dnia 2.03.2006 r.
L. dz.: 706/2006

DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolka@dhv.pl

Państwo Beata i Sławomir KOSOWSCY

ul. Zachowice 3
27-100 Ilża

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – odpowiedzi na Państwa postulat

W nawiązaniu do spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Gminy Ilża w dniu 18.01.2006 r. i w odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 25.01.2006 r., DHV POLSKA w imieniu Inwestora przesyła w załączeniu „Stanowisko Inwestora w sprawie postulatów zgłoszonych w trakcie i po spotkaniu konsultacyjnym w Ilży w dniu 18.01.2006 r.”, zawierające między innymi odpowiedź na postulat społeczny dotyczący projektu obwodnicy Ilży, zgłoszony przez Państwo.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR

Transport / Infrastruktura


mgr inż. Cezary Saganowski

W załączeniu:

1. „Stanowisko Inwestora...” – 1 egz.

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa



Warszawa, dnia 2.03.2006 r.
L. dz.: 707/2006

DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

Państwo Marianna i Andrzej WIADERNI

Al. Lip 2
05-092 Łomianki

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie studium projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – odpowiedzi na Państwa postulaty

W nawiązaniu do spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Gminy Iłża w dniu 18.01.2006 r., DHV POLSKA w imieniu Inwestora przesyła w załączeniu „Stanowisko Inwestora w sprawie postulatów zgłoszonych w trakcie i po spotkaniu konsultacyjnym w Iłży w dniu 18.01.2006 r.”, zawierające między innymi odpowiedź na postulaty społeczne dotyczące projektu obwodnicy Iłży, zgłoszone przez Państwo.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR
Transport / Infrastruktura

[Podpis]
mgr inż. Cezary Saganowski

W załączeniu:

1. „Stanowisko Inwestora...” – 1 egz.

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

Kozalok Karol

Stronka 10.01.2020

Stronka 103

24-100 Stronka

Tel. 0-661-131-886

Do

Biurow Projektowego

DHU Polska Sp. z o.o

ul. Domagiewska 41

02-692 Warszawa

Wracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie
możliwości zmiany lokalizacji zbiornika retencyjnego
w miejscowości Stronka.

Polozysze uzasadniam:

Jestem rolnikiem, właścicielem gospodarstwa
zobowiązanego do Stronki oznaczonego ewidencją gruntów
275, 276 z którego korzysta się wraz z rodziną.
Do zapoznania się z materiałami dotyczącymi
konsepji budowy obwodnicy Dr. Pastwiska uważam
ze wytyczenie zbiornika wodnego nie powinno mieć
miejsca, ze względu na porzawienie mnie dużej
części podwórka. Propozycja samej obwodnicy
będzie i tak uciążliwa ze względu na kłopoty
z zamieszczaniem.

Dotknę możliwości zmiany lokalizacji zbiornika
retencyjnego Dr. 3.

tego zblomnika

Bożena Kłopot.

Stwierdziłem pismo otrzymane:

- 1) Podzeszcz
- 2) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
Oddział w Warszawie

WPLYNEŁO		DHY Polska		2006-02-16	
L.Dz. 1493		Podpis		M2	
L.P.	DZIAŁ	OSOBA	PODPIS OTRZ.	POLECENIE	PODPIS
7/1	CS	7/1		A. Jędrzejewski	

Warszawa, dnia 14.03.2006 r.
L. dz.: 784/2006

Wysłano - DHV Polska.

14. MAR. 2006

L. dz. 784/2006 podpis MZ



DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

Pan Karol RÓŻALSKI

Białka 103
27-100 Ilża

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie studium projektu budowlanego budowy obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – odpowiedzi na Pana postulat

W nawiązaniu do spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Gminy Ilża w dniu 18.01.2006 r. i w odpowiedzi na Pana pismo z dnia 10.02.2006 r., DHV POLSKA w imieniu Inwestora informuje co następuje:

- 1) Dokonałiśmy zmiany lokalizacji projektowanego zbiornika retencyjnego nr ZR-5 (dawna numeracja: ZR-4), przesuwając go na sąsiednią działkę gruntu nr 273, a tym samym odsuwając od zabudowy mieszkaniowej.
- 2) W związku z przesunięciem zbiornika ZR-5 zmieniliśmy na Pana korzyść przebieg granicy terenu wykupywanego pod obwodnicę, tak żeby nie wystąpiło zajęcie podwórka na Pana działce zagrodowej nr 275.
- 3) Istniejącą drogę asfaltową biegnącą przed frontem Pana działki zagrodowej przesunęliśmy tak, aby po projektowanym jej poszerzeniu nie wystąpiła potrzeba przestawiania Pańskiego ogrodzenia i wycinki drzew rosnących na skraju drogi.
- 4) Niestety nie jest możliwa rezygnacja z zajęcia Pana terenu położonego z tyłu za podwórkiem w stronę rzeki Ilżanki; w klinie między drogą gminną nr 5 a nasypem pod obwodnicę projektowane jest podwyższenie terenu o około 1-2 m w stosunku do istniejącego terenu oraz wykonanie tam głównego rowu odwadniającego obwodnicę i rowów drugorzędnych, a ponadto konieczne jest wprowadzenie tam zieleni izolacyjnej.
- 5) W celu zmniejszenia uciążliwości obwodnicy dla otoczenia w rejonie Pana gruntów rolnych i zabudowy zagrodowej zaprojektowano ekran akustyczny nr EA-6 oraz izolacyjny pas zieleni zwartej o szerokości 12 m; takie urządzenia ochrony środowiska sprawia, że nadmierne uciążliwości pochodzące od ruchu drogowego na obwodnicy nie sięgną do Pana zabudowy i gruntów.

W załączeniu przesyłamy skorygowany fragment planu sytuacyjnego obwodnicy z zaznaczoną nową granicą inwestycji wokół Pana siedliska zagrodowego.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR

Transport / Infrastruktura

[Podpis]
mgr inż. Cezary Saganowski

W załączeniu:

1. Fragment planu sytuacyjnego obwodnicy w skali 1:1000 – legz.

Do wiadomości (wraz z załącznikiem):

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

Krajowy Rejestr Sądowy Nr: 0000999520, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XX Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego, Zarząd: Cezary Dariusz Łuczak, Prokurent: Cezary Jacek Saganowski



ODDZIAŁ W WARSZAWIE

UL. MIŃSKA 25, 03-808 WARSZAWA

Warszawa, 28 marzec 06 r.

GDDKiA OWA-B.14.1V/9/16-04/1/2006

POLECONY

Pan Karol Różalski
Białka 103
27-100 Ilża

dot. budowy obwodnicy łży w ciągu drogi krajowej nr 9

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w związku z Pana pismem z dnia 10.02.2006r. informuje iż zostały podjęte kroki w celu ograniczenia terenu przeznaczanego pod w/w inwestycje na działce nr 275. Ze zmienionej dokumentacji wynika iż zbiornik retencyjny nr 3 został całkowicie usunięty z przedmiotowej posesji, a dokładny plan zagospodarowania terenu wraz z nowym podziałem działki 275 przeznaczonym do wykupu przedstawia załączony plan sytuacyjny.

Jednocześnie kopią niniejszego pisma zwracamy się do projektantów biura „DHV” Polska Sp. z o.o. o ponowne szczegółowe przeanalizowanie rozwiązania odwodnienia drogi krajowej nr 9 w okolicy posesji Pana Karola Różalskiego. Po wstępnej analizie uważamy iż możliwe jest poprowadzenie rowu wzdłuż DK Nr 9 i połączenie go z projektowanym rowem wzdłuż drogi lokalnej bez konieczności przecinania przedmiotowej działki i pozostawiania bezużytecznego narożnika. W przypadku niemożliwości zastosowania takiego rozwiązania zwracamy się z prośbą o udzielenie stosownej i wyczerpującej odpowiedzi zainteresowanemu, przesłanie kopii do naszego Oddziału.

Prosimy także o umieszczenie pisma w zeszycie protestów.

W załączeniu:

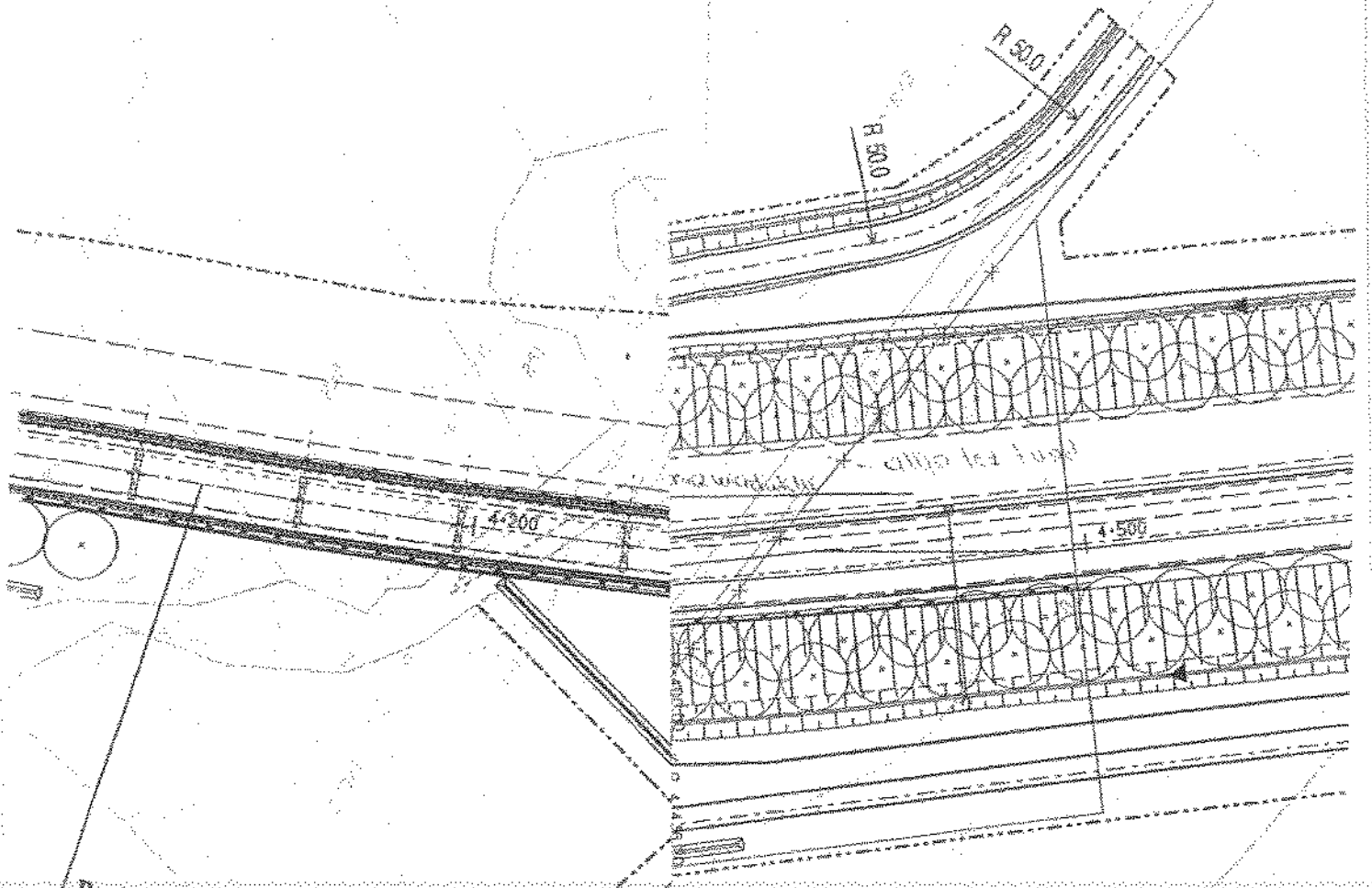
1. Pismo Pana Karola Różalskiego z dn. 10.02.2006
2. Plan Sytuacyjny

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Stanisław Dmuchowski

Do wiadomości:

- ① DHV Polska Sp. z o.o., ul. Domaniewska 41, 02-672 Warszawa
2. B.13
3. a/a



Projektowana estakada WA-5 nad doliną rzeki Iłżanki
km 4+161.69

ponowione miejsce uchyłowania zbiornika retencyjnego



Warszawa, dnia 20.04.2006 r.
L. dz.: 1046/2006

DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa
tel.: (48 22) 606 28 02
fax: (48 22) 606 28 03
e-mail: dhvpolska@dhv.pl

Pan Karol RÓŻALSKI

**Białka 103
27-100 Ilża**

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie studium projektu budowlanego budowy obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – odpowiedzi na Pana postulat

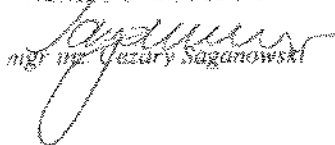
W nawiązaniu do pisma Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie nr GDDKiA O/WA-B.14.11/9/16-04/1/2006 z dnia 28.03.2006r., DHV POLSKA po ponownym, szczegółowym przeanalizowaniu rozwiązania odwodnienia obwodnicy w okolicy Pana posesji informuje, że nie ma możliwości rezygnacji z zajęcia Pana terenu położonego z tyłu za podwórkiem w stronę rzeki Ilżanki, w narożniku między projektowaną drogą gminną nr 5 a nasypem pod obwodnicę.

W narożniku tym projektowane jest przeprowadzenie głównego rowu odwadniającego obwodnicę. Postulowane odgięcie tego rowu, tak aby ominął narożnik, nie jest możliwe, bo wtedy nastąpiłoby załamanie jego trasy pod kątem ostrym, co jest niedopuszczalne ze względu na planowane duże przepływy wód opadowych. Ponadto każde odgięcie rowu głównego zmniejszyłoby spadek dna rowu, co nie jest dopuszczalne w świetle istniejących uwarunkowań wysokościowych terenu. W celu zapewnienia równomiernego spadku dna rowu projektowane jest podwyższenie terenu narożnika o około 1-2 m w stosunku do istniejącego terenu. Ze względów ekologicznych planowane jest zagospodarowanie narożnika zielenią izolacyjną po wykonaniu projektowanych robót ziemnych i odwodnieniowych.

W załączeniu przesyłamy fragment planu sytuacyjnego obwodnicy z zaznaczoną granicą inwestycji i projektowanym zagospodarowaniem terenu wokół Pana siedziska zagrodowego.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR
Transport / Infrastruktura


mgr inż. Cezary Saganowski

W załączeniu:

1. Fragment planu sytuacyjnego obwodnicy w skali 1:1000 – 1 egz.

Do wiadomości (wraz z załącznikiem):

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

4. Ka "

Projektowana estakada WA-5 nad d
km 4+161.00

4.500

Stacja Auto-Gaz s.c. – „Viking”
M. Wiaderna B. Żurowska
27-100 Ilża
Błaziny Dolne
NIP: 796-21-32-702
tel.: 0 48 616 37 00
tel. kont.: 0 605 163 700

Błaziny Dolne 15.02.2006.

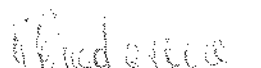
Naczelnik Grzegorz Hetmanek
Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

W związku z projektami budowy obwodnicy Ilży na drodze krajowej nr 9 oraz związanej z tym zmianą organizacji ruchu w której nie jest uwzględniony lewoskręt na naszą stację, prosimy o wzięcie pod uwagę możliwości wybudowania przez nas, po przeciwnej stronie drogi nr 9, drugiej stacji.

Stacja ta obsługiwałaby pojazdy jadące drogą krajową w kierunku południowym, oraz ruch lokalny po zachodniej stronie tej drogi.

Proszę o przeanalizowanie mojej propozycji oraz uwzględnienie jej w projekcie.

Uważam, że wybudowanie stacji w proponowanym przeze mnie miejscu, wyeliminuje w przyszłości wypadki, które z pewnością będą miały miejsce przy próbach wjazdu pojazdów na stację z kierunku północnego, w miejscu do tego nieprzygotowanym


Marianna Wiaderna

Do wiadomości:

DHV Polska Sp. z o.o.

Biurowisko konsultacyjno-projektowe

ul. Domaniewska 41 Warszawa



Warszawa, dnia 19 marca 2006 r.

GDDKiA O/WA-B.13 g/400/117/2006

Stacja Auto-Gaz s. c. – „Viking”
M. Wiaderna, B. Żurowska
Bląziny Dolne
27-100 Iłża

Dotyczy: projektu budowlanego budowy obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej Nr 9

W nawiązaniu do pisma z dnia 15.02.2006 r. dotyczącego możliwości budowy nowej stacji paliw w rejonie projektowanej obwodnicy Iłży Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie informuje, że:

1. Przy realizacji zakładanego obejścia miasta należy liczyć się z ograniczeniem warunków obsługi komunikacyjnej obecnej stacji Auto – Gaz „Viking” (usytuowanej po lewej stronie drogi Nr 9) na wysokości miejscowości Pastwiska. Realizacja ewentualnej nowej stacji paliw po prawej stronie omawianej drogi wyeliminowałaby zagrożenia wynikające z warunków dojazdowych do rozpatrywanego obiektu (niekontrolowane skręty w lewo). Jednocześnie przewidywane zagospodarowanie terenu w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni obwodnicy, w tym odtworzenie kolejki wąskotorowej (po zachodniej stronie drogi Nr 9) oraz wytworzenie projektowanej drogi gminnej w kierunku Białki wyklucza możliwość lokalizowania nowej stacji paliw po prawej stronie drogi krajowej, na wysokości Stacji „Viking”.
2. Z uwagi na planowane zagospodarowanie terenu obwodnicy i uwarunkowania wysokościowe tego terenu oraz przyjętych rozwiązań drogowych jako najkorzystniejsze miejsce pod ewentualną nową stację paliw proponuje się przyjąć rejon pikietaża projektowanej obwodnicy 3 +550. w rejonie Kolonii Siedzice.
3. Podane informacje odnośnie możliwości zlokalizowania dodatkowej stacji paliw przy zakładanej obwodnicy (sama stacja nie będzie objęta projektem obejścia Iłży) nie mogą być podstawą do podejmowania decyzji administracyjnych.

Do wiadomości:

1. DHV POLSKA Sp. z o. o.

ul. Domaniewska 41

02-672 Warszawa

2. T. 8

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Stanisław Limuchowski

Tel. 0-10**-22 810-39-84, 813-33-75 FAX 810-04-12

Janusz Kumanowski
87.100.3124
Os. St. Starice 3/32

dn. 26.02.06 P.13/216/2006

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH
I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W WARSZAWIE
rejestr pod Nr 2409

B. 127
1-6-3-1

0.1.101.2006

W związku z planowaną budową obwodnicy
w Jęz i po zapoznaniu właścicieli
nieruchomości z planem jej przebiegu.
Stwierdziłszy że będzie one przebiegał
m. innymi przez działki Nr. 2079/2 i 2079/3.
Których jestem właścicielem.
Działki te posiadają długości 96 i 108 m.
Planowany wykup stanowi ~ 65 - 70 m.
Wobec powyższej informacji byłbym
właścicielem działki długości ~ 30m co
pozbawienie uniemożliwiają jeździć obok
tych działek.

Proszę o wykup całej długości
w/w działek.

Z pozdrowieniami

Janusz Kumanowski

KO
DHV Polska Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-672 Warszawa



ODDZIAŁ W WARSZAWIE

UL. MIŃSKA 25, 03-808 WARSZAWA

Warszawa, dnia 30 marca 2006 r.

GDDKiA O/WA-B.13 g/400/118/2006

Pan Janusz Kumiński
Os. Staszcza 3/32
27-100 Ilża

Dotyczy: projektu budowlanego budowy obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej Nr 9, w rejonie działek nr nr 2079/2 i 2079/3

W nawiązaniu do pisma z dnia 06.02.2006 r. dotyczącego kolizji działek nr nr 2079/2 i 2079/3 z projektowaną obwodnicą Ilży Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie informuje, że:

1. Wstępny projekt obejścia miasta na etapie przygotowania materiałów do wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia kolidujący m. in. z działkami nr nr 2079/2 i 2079/3 (w rejonie pikietaża obwodnicy km 0 + 700) przewiduje zajęcie pod rozwiązanie drogowe łącznie około 1440 m² powierzchni tych działek. Pozostałe części obu działek o łącznej powierzchni 1025 m² położone po zachodniej stronie drogi, poza proponowanymi liniami rozgraniczającymi omawianego obejścia mogą być wykorzystane na dotychczasowe cele. Przy powyższym nie były brane pod uwagę w zakresie ewentualnego wykupu dla potrzeb realizacji obwodnicy.
2. Ostateczna decyzja odnośnie stopnia kolizji rozpatrywanych działek z rozwiązaniami drogowymi a tym samym sprawa wykupu obu działek bądź ich części zostanie rozstrzygnięta w dalszej fazie procesu projektowego, po wydaniu i uprawomocnieniu się decyzji o ustaleniu lokalizacji obwodnicy.

Przygotowanie inwestycji polegającej na budowie ww. obejścia Ilży, w tym nabywanie nieruchomości pod obwodnicę, prowadzone będzie zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 13 ust. 3 ww. ustawy, jeżeli nabywana jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tej części nieruchomości.

Do wiadomości:

1. DHV POLSKA Sp. z o. o.
 ul. Domaniewska 41, 02-672 Warszawa
2. B. 15

Tel. 0-10**-22 810-39-84, 813-33-75 FAX 810-04-12

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. *[Podpis]* Dmuchowski

Do Biura Projektowego
DHV Polska Sp.z.o.o.
W Warszawie

ODWOŁANIE!

W nawiązaniu do przesłanego przez Państwa wycinka projektu budowy obwodnicy Ilży, a także dotyczących utrudnień związanych z budową wiaduktu i gminnej drogi objazdowej nr 5, wzdłuż której miałby przebiegać w odcinku ok. 150m. zbiornik retencyjny usytuowany na mojej działce oznaczonej nr 273/2 i działce nr 273/1 należącej do pani Krystyny Michałczyk z graniczącą działką nr 275 należąca do pana Karola Różalskiego oraz mieszczącego się koło niej rowu doprowadzającego wody ściekowe i deszczowe, odprowadzane częściowo z obwodnicy, drogi gminnej i pól uprawnych zgłaszamy zdecydowany sprzeciw takim rozwiązaniom i pod żadnym warunkiem nie wyrażamy zgody na ten stan rzeczy, a dlaczego? Już wyjaśniam... Po pierwsze, dlatego że dom, w którym mieszkam z rodzicami, byłby otoczony w odległości kilku metrów z dwóch stron drogą, z trzeciej strony zbiornikiem retencyjnym, z którego nie ma co tu ukrywać unosiłby się fetor i smród. Szczególnie byłoby to odczuwalne w okresie wiosny i lata, wtedy o uchyleniu a nawet otworzeniu okna nie byłoby co marzyć, gdyż zamiast świeżego i zdrowego jak dotychczas powietrza, unosiłby się syf i kurz z drogi, sytuacja ta nie trwałaby rok czy dwa lata, lecz kilkadziesiąt a może i więcej... Natomiast ja jako studentka rehabilitacji zamierzam po uzyskaniu kwalifikacji, przekształcić moje gospodarstwo rolne w gospodarstwo agroturystyczne i z tyłu mieszkania, w stronę planowanego zbiornika retencyjnego, planuję ośrodek wypoczynkowy i gabinet rehabilitacji oraz inne obiekty turystyczne. Panują tu idealne warunki na rozpoczęcie takiej działalności: spokojne środowisko, czyste, zdrowe i świeże powietrze, dużo zieleni, w pobliżu woda. Obecna jest plantacja drzewek owocowych, truskawek oraz łąka, na której wypasane jest bydło. Zieleni ta jest podręczna i bardzo potrzebna, bez niej nie ma możliwości utrzymywania krów, od których to uzyskujemy mleko, a po jego przetworzeniu inne produkty mleczne. W przypadku realizacji Państwa zamierzeń, przyszłość życiowa moja a nawet i pokoleń zostałaby zaprzepaszczone, bo tak naprawdę nie będzie nawet uczciwego podwórka a żeby wyprowadzić dziecko, gdyż z każdej strony będzie zagrożone niebezpieczeństwem. A tutaj tyle się mówi o ekologii i ochronie środowiska i w związku z tym, my właściciele tych działek, jako znający teren i bardzo podmiokle bagienne podłoże, na którym planujecie drogę gminną, przebiegającą pod wiaduktem, zapewniamy że to nie zda egzaminu, bo będą występowały podmycia i zalania, a koszt jej budowy będzie dość duży. Przeprowadzaliśmy rozmowy na ten temat z fachowcami tej branży i dlatego chcemy podsunąć inne rozwiązania. Jednym z nich jest przedłużenie planowanego wiaduktu, tutaj oznaczymy na dołączonej kserokopii tego odcinka, tak żeby ta już istniejąca droga gminna była nienaruszona i przebiegała na wprost, jak jest teraz, a wówczas te koszty, które miałyby być przeznaczone na budowę tej zbyt kosztownej drogi gminnej nr 5, niech będą przeznaczone na przedłużenie wiaduktu i końcowy bilans finansowy może być niewiele zróżnicowany, a może nawet być równy kosztom budowy. Drugie rozwiązanie, na pewno o wiele mniej kosztowne, zamiast przedłużenia wiaduktu, wykonać tunel przez drogę nr 5. Jest to przecież niewielka szerokość, w granicach 7-8 m., max 10., i dobrze zbrojone ściany betonowe, a z boków nasypy pod wiadukt, wówczas po drugiej stronie wiaduktu znalazłoby się miejsce na zbiornik retencyjny, który nie byłby tak uciążliwy, ponieważ znajdowałby się w znacznej odległości od budynków mieszkalnych, bądź umiejscowienie go po drugiej stronie drogi nr 5 tzw. dojazdowej do pól uprawnych na końcach dwóch działek, oznaczonych przez mnie w projekcie, przez które ma przebiegać obwodnica, bo myślę że ulegną wykupieniu (zostanie ich kilkadziesiąt m²), zostałby ten teren wykorzystany w miarę właściwie.

Bardzo serdecznie i gorąco prosimy o przeanalizowanie ze zrozumieniem naszej sytuacji i naszych propozycji dotyczących w szczególności drogi gminnej i zbiornika retencyjnego, za co z góry bardzo serdecznie dziękujemy, dołączając kserokopię dotyczącą tych obiektów.

W podpisie właściciele działek:

Kruk Agnieszka
 Michalczyk Krystyna
 Kruk Eugeniusz
 Kruk Józefina
 Michalczyk Mirosław

WPLYNEŁO		DHV Polska		2006 - 04 - 05	
L. Dz. 2583		Podpis MZ			
L. P.	DZIAŁ	OSOBA	PODPIS OTRZ.	POLECENIE	PODPIS
71	CS	IM -> TW			



Warszawa, dnia 12.04.2006 r.
L. dz.: 1011/2006

DHV POLSKA Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 41

02-672 Warszawa

tel.: (48 22) 606 28 02

fax: (48 22) 606 28 03

e-mail: dhvpolska@dhv.pl

Pani AGNIESZKA KRUK

Białka 102
27-100 Ilża

Dot.: umowy nr 5/2005 z dnia 25.01.2005 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie a DHV POLSKA na „Opracowanie stadium projektu budowlanego budowy obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej nr 9 (długość 5,7 km)” – Pani pisma z dnia 3.04.2006 r.

W odpowiedzi na w/w Pani pismo, DHV POLSKA przedstawia niżej następujące stanowisko projektowe:

1. Odległość między Pani budynkiem mieszkalnym a projektowanym zbiornikiem retencyjnym wyniesie 38 m, a odległość do projektowanej drogi gminnej nr 5: 15 m.
2. Przy takich odległościach nie pojawiają się uciążliwości, których obawia się Pani, w tym zwłaszcza nie wystąpią nieprzyjemne zapachy z dna projektowanego zbiornika.
3. W żadnym przypadku nie wystąpi „fętor i smród” ze zbiornika, gdyż w zbiorniku będą oczyszczane wody opadowe, a nie ścieki bytowe. Jedyne nieprzyjemne zapachy związane ze zbiornikiem to zapach wysychającego mułu na dnie zbiornika, rozchodzący się nie dalej niż 5-10 m od zbiornika. Taki sam zapach występuje przy obniżeniu się poziomu wody w naturalnych zbiornikach wodnych lub w ciekach wodnych.
4. Pani propozycja dotycząca zmiany rozwiązań projektowych, w tym przedłużenia estakady, pociągnie za sobą znaczny wzrost nakładów inwestycyjnych na budowę obwodnicy. Obiekty mostowe są najbardziej kosztownym elementem rozwiązań drogowych, a koszt tych obiektów jest wprost proporcjonalny do ich długości; dlatego dąży się do maksymalnego skrócenia ich długości.
5. Reasumując, nie widzimy uzasadnienia dla zmiany przyjętych lokalizacji zbiornika retencyjnego i drogi nr 5. Tym niemniej w celu skuteczniejszej ochrony przed uciążliwością zbiornika uzupełnimy rozwiązania projektowe o pas izolacyjny w formie zieleni wysokiej, zlokalizowany między zbiornikiem a zabudowaniami na Pani działce zagrodowej.

Z poważaniem
DHV POLSKA

DYREKTOR
Transport / Infrastruktura

[Signature]
mgr inż. Cezary Saganowski

Do wiadomości (wraz z pismem p. A. Kruk):

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

Krajowy Rejestr Sądowy Nr: 0000099520, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XX Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego, Zarząd: Cezary Dariusz Łuczak, Prokurent: Cezary Jacek Saganowski

Białka, dnia 26.04.2006 r.

Agnieszka Kruk
Białka 102
27-100 Hża

DHV POLSKA Sp. z o. o.

Ul. Domaniewska 41

02-672 Warszawa

Państwa odpowiedź i rozwiązania dotyczące zbiornika retencyjnego i drogi gminnej nr 5, nie są satysfakcjonujące i dlatego w dalszym ciągu podtrzymuje swoje stanowisko w tej sprawie.

Choć dla Państwa umiejscowienie „spornych obiektów” może nie stanowić żadnego problemu, dla mnie jednak stanowi. Nie chciałabym, żeby DHV Polska działała na szkodę właścicieli działek. Z całym przekonaniem twierdzę, iż przy opracowywaniu projektu budowy zbiornika retencyjnego i drogi gminnej nr 5, powinniście Państwo kierować się dobrem mieszkańców i żaden wzrost nakładów inwestycyjnych na budowę obwodnicy nie powinien być ważniejszy.

Zbiornik, pomimo, iż znajdowałby się w odległości 38m od zabudowań, w dalszym ciągu przeszkadzałby w bardzo ważnych pracach gospodarskich. Natomiast droga gminna nr 5, o której Państwo niewiele wspomnieliście, stanowiłaby poważne zagrożenie.

Nie zgadzam się wprowadzenia w życie Państwa projektu i proszę o ponowne rozpatrzenie moich propozycji z poprzedniego listu, gdyż jedynie one na dzień dzisiejszy wchodzą w grę.

Z poważaniem

Kruk Agnieszka