

II. DYSKUSJA NA SPOTKANIACH W SIEDZIBACH GMIN

Treść dyskusji w siedzibach gmin została nagrana na nośniku cyfrowym. Poniższe zestawienie przedstawia faktyczny przebieg dyskusji z mieszkańcami. Ze względu na dynamiczny charakter spotkań poniższe pytania i odpowiedzi mają formę uproszczoną.

1. DYSKUSJA NA SPOTKANIU INFORMACYJNO - KONSULTACYJNYM W GMINIE PILAWA

09.09.2013, Urząd Miasta i Gminy, godz. 10.00

W spotkaniu wzięło udział około 100 osób. Na początku nastąpiło omówienie przebiegu trasy na terenie gminy. W trakcie spotkania mieszkańcy gminy Pilawa zadali następujące pytania:

1. Czy drogi lokalne (serwisowe) są dwukierunkowe?

Odp: Tak, tylko na niewielkich odcinkach stanowiących wyłącznie dojazd do pól szerokość drogi dojazdowej zaplanowano 3,5 m z mijankami.

2. Obsługa ruchu pieszego w mieście Gocław. Czy jest zapewniony dostęp do obu części miejscowości tj. zabudowy mieszkaniowej i pól uprawnych?

Odp: projektant zobrazował sytuację komunikacyjną w gminie tłumacząc szczegółowe rozwiązania na planszach sytuacyjnych i wskazał, iż obie strony miejscowości Gocław będą miały zapewnioną obsługę komunikacyjną.

3. Czy wiadukt w Gocławiu jest wyposażony w chodnik oraz czy drogi serwisowe są dwukierunkowe?

Odp: Wiadukt nie jest wyposażony w chodnik. Drogi serwisowe są dwukierunkowe. Chodniki znajdują się w rejonie przystanków autobusowych

4. Czy jest zapewniona ciągłość dróg dojazdowych do Garwolina

Odp.: Projektant przedstawił rozwiązania projektowe i poinformował, iż wzdłuż drogi ekspresowej S17 zaprojektowano po obu stronach drogi dojazdowe łączące m. Lipówki z Garwolinem.

5. Czy zaplanowano wykonanie chodnika na węźle?

Odp: Wzdłuż drogi wojewódzkiej będzie prowadzona ścieżka pieszo – rowerowa.

6. Czy wzdłuż ul. 3-go Maja jest chodnik?

Odp: tak, jest chodnik.

7. Czy na wiadukcie są schody w celu skrócenia drogi

Odp: Obiekt w miejscowości Gocław nie jest wyposażony w dodatkowe schody i pochylnie. Takie rozwiązanie jest tylko w miejscowości Puznówka, gdzie występuje gęsta zabudowa mieszkalna i duży ruch pieszych. Ruch pieszych na w/w wiadukcie będzie odbywać się chodnikami – wystąpi nieznaczne wydłużenie trasy pieszych o ok.250 m.

8. Wniosek mieszkańców by przenieść przejazd nad S17 w km 32+500 do 31+500 (na ul. Szkolna). Przejazd wyposażyc w chodnik

Odp.: projektant przeanalizuje propozycję, by skrzyżowanie dwupoziomowe zapewniające komunikację nad drogą ekspresową przenieść na wys. ul. Szkolnej zamiast obecnego oraz by przejazd wyposażyc w chodnik.

9. Miejscowość Puznówka – mieszkańcy preferują wariant z kładką.

Odp: projektant przedstawił dwa warianty rozwiązania przejścia dla pieszych (kładka i przejazd górą) i wyjaśnił różnice w wyborze każdego z nich. Wskazano budynki do wyburzenia na tym obszarze.

10. Po której stronie jest rozbudowana droga (po stronie zachodniej)

Odp: Droga jezdni zostanie dobudowana po stronie prawej (wschodniej) istniejącej DK Nr 17

11. Miejscowość Lipówka omówienie węzła Lipówki

Odp: Projektant omówił warianty węzła i przejść dla pieszych mieszkańcy preferują kładkę dla pieszych aby skrócić ruch pieszych lub doprojektować chodnik przy ul. Dojazdowej

12. Pytanie o przemieszczenie się dzieci do szkoły z ul. Zaszosie (dodatkový kilometr do przejścia), uzbrojenie istniejącego ronda i projektowaną drogę serwisową w chodnik

Odp: prowadzący zaproponował zgłoszenie formalnego wniosku z propozycją rozwiązań i zwrócił uwagę na rozważnie dalszego funkcjonowania drogi przy węźle pod kontem nowopowstałych miejsc pracy i biznesu i utrzymania obiektu w okresie zimowym

13. MOP Lipówki – umówienie wariantów rozwiązań

Odp: prowadzący podkreślił ograniczony dostęp do MOPu, który z założenia jest projektowanych dla podróży trasy ekspresowej, co determinuje myślenie o tym miejscu. To miejsce także przeznaczone do wszelakich służb kontroli pojazdów (policja, PIRD, Urząd Celny). Projektant omówił wszystkie warianty – pierwotny wariant I nie odpowiada obecnym przepisom i nie jest wyposażony w obiekty zapewniające miejsca pracy. Po stronie zachodniej teren pozwala na lokalizację MOPu najwyższej kategorii (z hotelem). Wariant zakłada pozostawienie istniejącej stacji paliw i Restauracji. Na obsługę są ogłaszane przetargi, właściciele mogą w nich brać udział. Wariant II zachowuje wszystkie wytyczne z przepisów, zakłada zachowanie istniejącej stacji, dodatkowo jest wyposażony w stację kontroli i miejsca postojowe dla pojazdów niebezpiecznych. Wariant ogranicza do minimum wyburzenia (2 bud.)

14. W jakiej odległości są budynki mieszkalne od terenu MOP, parkingu?

Odp: ok. 15-30m. MOP jest ogrodzony.

15. Czy przy budynkach mieszkalnych są zlokalizowane ekrany akustyczne?

Odp: projektant bazując na DŚ i badaniach hałasu na 20 kolejnych lat uwzględnił natężenia hałasu i lokalizację ekranów. Projektant jeszcze raz przeanalizuje ochronę przeciwhałasową dla tych zabudowań, choć nie ma podstaw prawnych żeby podważać zaproponowane rozwiązania.

16. Dlaczego nie można przesunąć MOP w kierunku Warszawy?

Odp: Nie ma możliwości przesunięcia MOPu ze względu na decyzję środowiskową. Jest alternatywa, by MOPu w ogóle nie realizować. Prowadzący kilkakrotnie prosił o zgłoszenie formalnych wniosków. Mieszkańcy zasugerowali wystąpienie do Ministra o odstępstwo od przepisów dla utrzymania wariantu I. Analizy dotyczące całego przebiegu S17 Lublin-Warszawa pokazują, że ilość MOPów na dzisiejsze natężenie ruchu jest wystarczające i nie trzeba koniecznie go budować. Wykonanie nowych analiz i raportu środowiskowego dla nowej lokalizacji to ok. 3 lata. Pani Wójt z kolei wyjaśniła, że z punktu widzenia rozwoju gminy MOP byłby szalenie ważny (działalność, otwarcie na przedsiębiorców) ale w takiej lokalizacji, żeby nie pogarszać warunków mieszkaniowych mieszkańców. Zgłoszono zarzut, że na etapie wcześniejszego uzgadniania lokalizacji wg projektu firmy Eurostrada nikt z mieszkańcami nie konsultował rozwiązań lokalizacyjnych. GDDKiA poddała w wątpliwość ten fakt, ponieważ przedstawiciele władzy samorządowej zawsze są zapraszani na posiedzenia komisji KOPI.

17. Dlaczego MOPy nie mogą być zaprojektowane wzorem państw zachodnich w lesie, tylko projektuje się je ze szkodą dla siedlisk ludzkich? Kto poniesie za to odpowiedzialność? Dlaczego nie można wystąpić o odstępstwo by zachować pierwotny teren MOPu?

Odp: Inwestor i Projektant czekają na zgłoszenie wniosku j.w.

18. MOP po przeciwnej stronie trasy - co tam zostanie w ogóle? Jak będą zaprojektowane wjazdy na posesje? Mieszkancka zgłasza sprzeciw wobec projektu ronda pod jej oknami.

Odp.: Odległość od projektowanego ronda wynosi ok. 45-50 m. Wyjazd z działki został wytłumaczony, sytuacja się poprawi ze wzgl. na nową organizację ruchu.

19. Czy drogi serwisowe będą wyposażone w zjazdy na działki, odwodnienie itd.

Odp.: drogi serwisowe będą wyposażone w zjazdy oraz odwodnienie – szczegółowe rozwiązania będą przedstawione na dalszych etapach projektowych.

20. Czy działki wewnątrz węzła będą wykupione?

Odp.: Do wszystkich działek zostanie zapewniony dostęp. Działki do których nie będzie można zapewnić dojazdu, będą przejęte na rzecz Skarbu Państwa w drodze spec-ustawy

21. Jakie będą stawki wykupu? Kiedy będzie spotkanie w tej sprawie?

Odp.: Wycena nieruchomości następuje w momencie wydania decyzji ZRID. Rzeczoznawcy wyceniający grunt będą pracowali na zlecenie Wojewody Mazowieckiego. W chwili obecnej Inwestor nie może podać stawek za wykup nieruchomości, jednakże informuje, iż podczas wykupu gruntu pod obwodnicę Lublina ceny były dobre i do tej pory było bardzo mało odwołań od przeprowadzonych wycen. Na chwilę obecną nikt nie może podać konkretnych cen, bo są one różne w różnych miejscach kraju. Każdy element zagospodarowania działki jest wyceniany.

22. Czy działki leśne będą miały odrębną wycenę?

Odp.: tak.

23. Omówienie III wariantu MOPu

Odp.: główna różnica dotyczy stacji paliw – wyburzenia istniejącej i budowę zupełnie nowej. MOP spełnia wszystkie warunki i zawiera wszystkie elementy ale wymusza najwięcej wyburzeń.

24. Czy na podstawie wcześniejszych doświadczeń można powiedzieć jaka jest szansa na rozwiązanie problemów z lokalizacją MOPów?

Odp.: Trzeba przeanalizować skutki realizacji na obecnym etapie, który już ma pewne ustalenia. Decyzja (ws. MOP) rozważająca wszystkie strony postępowania zostanie podjęta po spotkaniach informacyjno konsultacyjnych. Wtedy będzie można podać orientacyjny czas realizacji MOP w nowej lokalizacji.

25. Czy będą przejścia dla zwierząt i czy droga będzie ogrodzona?

Odp.: Droga będzie ogrodzona, będą przepusty pod drogami pełniące również rolę przejść dla płazów i małych zwierząt, na części drogi będą ekrany. Planowane są też górne/dolne przejścia dla zwierząt.

26. Kiedy można się spodziewać odpowiedzi na wnioski dot. MOPów złożone w okresie trwania tej kampanii informacyjno-promocyjnej?

Odp.: Jeśli zgłoszone wnioski będą spójne, to oddział GDDKiA w Lublinie udzieli rekomendacji na posiedzeniu ZOPI. Decyzja ostateczna zostanie podjęta na posiedzeniu KOPI

6. ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW

6.1 GMINA PIIAWA

GMINA PIIAWA				
Wpisy do zeszytu				
LP	Podmiot wpisujący uwagę/ data	Streszczenie treści wniosku	Sposób rozpatrzenia wniosku	uwagi
1.	<p>Pacek Andrzej i Jadwiga Mikos Marian</p> <p>09.09.2013</p>	<p>Dz. 502/2 i 504/6</p> <p>Wybór wariantu nr 1 wiaduktu w miejscowości Puznówka ze względu na większą odległość budynków mieszkalnych nr 27 i 29 od projektowanego wiaduktu.</p> <p>Wniosek o rozważenie dojazdu do pozostałej części działek od strony północnej tzn. dojazd równoległy do projektowanego wiaduktu</p>	<p>Wybór wnioskodawcy wariantu 1, wynika z uwagi na większą odległość istniejącego budynku od skarp nasypu przekładanej drogi DP 1314W (w W1 – odległość około 20m, w W2 – odległości około 6m od budynku). Możliwe jest wykonanie wiaduktu WD-14 w tej samej lokalizacji co w wariantcie 1, wiązało by się to ze zmianą zajętości terenu po stronie wschodniej S17 oraz oddaleniem wiaduktu WD-14 od głównego ciągu pieszego, wzdłuż istniejącej drogi powiatowej (obiekt WD-14 w wariantcie 2 służy jako bezkolizyjne przejście dla pieszych). Dojazd do pozostałych części działek jest uzupełniony aby spełnione były wymogi o pełnej dostępności terenów przyległych do projektowanego układu drogowego.</p>	<p>Stanowisko UG Piława:</p> <p>Poparcie wyboru właścicieli działki – wariant 1 jest także najbardziej korzystny dla mieszkańców miejscowości (bezpieczeństwo kładki, oddzielenie ruchu kołowego od pieszego + minimalizacja wielkości terenu zajętego pod inwestycję</p>
2.	<p>Kowalczyk Marek</p> <p>Piława – wniosek zbiorowy mieszkańców Lipówki</p> <p>brak daty</p>	<p>Wniosek zbiorowy o likwidację MOPu po stronie wschodniej i ewentualne przeniesienie go na tereny oddalone o ok. 500m w kierunku Warszawy, ze względu na duże oddziaływanie obiektu na życie i zdrowie mieszkańców.</p>	<p>Lokalizacja MOP wynika ze Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowe rozbudowy drogi krajowej nr 17, sporządzonego Raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz przyjętej i obowiązującej Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach z dnia 22.11.2010 r. Same zagospodarowanie przedmiotowego MOP wynika z Opisu Przedmiotu Zamówienia jak i obowiązujących przepisów. Zmiana lokalizacji MOP o około 500 m w kierunku Warszawy jest niezgodna z wydaną DŚU oraz obowiązującymi przepisami prawa § 111.2. DZ.U. nr 43 z 1999 r. w zakresie minimalnej odległości między sąsiadującymi MOP na drodze klasy S, wynoszącej min. 10 km (poprzedzający MOP zlokalizowany jest w km 27+200 a proponowana lokalizacja MOP była by w km 37+000).</p> <p>Decyzja w sprawie budowy przedmiotowego MOP zostanie</p>	<p>Stanowisko UG Piława:</p> <p>Poparcie zasadności wniosku właściciela przez samorząd Gminy – usytuowanie MOPu po wschodniej stronie S17 z przesunięciem w kierunku terenu niezabudowanego (uniknięcie konieczności rozbioru budynków i konfliktu z mieszkańcami, korzyść ekonomiczna i inwestycyjna</p>

GMINA PILAWA				
Wpisy do zeszytu				
LP	Podmiot wpisujący uwagę/ data	Streszczenie treści wniosku	Sposób rozpatrzenia wniosku	uwagi
			podjęta na posiedzeniu KOPI, które odbędzie przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad, z udziałem przedstawicieli poszczególnych gmin, gdzie zostanie przedstawione stanowisko lokalnej społeczności w sprawie MOP. Termin posiedzenia KOPI prognozowany jest na 04.2014 r.	
3.	Woźniak Jacek 12.09.2013	Dz. 1501/2 Wniosek o nieumieszczanie elementów dźwiękochłonnych na dł. działki 1501/2 ze względu na to, że istniejący budynek jest konstrukcją ekspozycyjną (nie b. mieszkalnym) o powierzchni około 1000m ²	Lokalizacja ekranów akustycznych wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej, która uwzględnia istniejące zagospodarowanie terenu (istniejącą zabudowę mieszkalną), miejscowe plany zagospodarowania oraz informację z Urzędu Gminy Pilawa o kwalifikacji terenów nie objętych MPZP a kwalifikujących się do ochrony akustycznej. Lokalizacja ekranu podyktowana jest istniejącą zabudową zlokalizowaną na działkach 1564/4, 1564/5.	Stanowisko UG Pilawa: Potwierdzenie, że obiekt na działce jest atrapą i konstrukcją reklamową, a teren nie wymaga ochrony przeciwhałasowej. Konieczność przeanalizowania tych zabezpieczeń w kilometrażu 33+100 – 33+400 w miejscowości Goćław (budynki w znacznej odległości od drogi)
4.	Żołądek Paweł 16.09.2013	Wniosek w imieniu mieszkańców Goćławia i wnioskodawców budowy wiaduktu w km 32+500 o zmianę jego lokalizacji tj. przy drodze w Goćławiu ul. Szkolna (km ~31+400) wraz z budową chodnika umożliwiającego ruch pieszych	Lokalizacja wiaduktu wynikała z opracowania STEŚ – wariant 1b, dla którego wydana została Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach. Zmiana lokalizacji wiaduktu (przejazdu) wiąże się z wyjściem poza granice oddziaływania ujęte w DŚU. Lokalizacja dodatkowych urządzeń dla ruchu pieszego (chodniki) w obrębie wiaduktu w planowanej dotychczas lokalizacji nie ma uzasadnienia z uwagi na prognozowany niewielki ruch pojazdów i pieszych poruszających się po przedmiotowej drodze. W omawianym rejonie brak jest także jakiegokolwiek zabudowy mieszkalnej. W rozwiązaniach projektowych przedmiotowa droga nie ma bezpośredniego powiązania z projektowaną S17 (w stanie istniejącym jest włączona do DK17). W związku z negatywnym	Stanowisko UG Pilawa: Opinia negatywna z uwagi na wypowiedzenie się mieszkańców podczas spotkania 01.10.2013 za utrzymaniem proponowanej lokalizacji wiaduktu w km 32+526

GMINA PILAWA

Wpisy do zeszytu

LP	Podmiot wpisujący uwagę/ data	Streszczenie treści wniosku	Sposób rozpatrzenia wniosku	uwagi
			stanowiskiem UG Pilawa w zakresie zmiany lokalizacji w/w wiaduktu, obiekt pozostawiono w dotychczasowej lokalizacji.	
5.	<p>Piętka Anna i Marcin</p> <p>17.09.2013</p>	<p>Dz.492/2 obr. Lipówki</p> <p>Poparcie dla wariantu III przebiegu drogi i zdecydowany sprzeciw przeciwko wariantowi I i II – lokalizacja inwestycji (rozdzielni gazu) zbyt blisko domu mieszkalnego</p>	<p>Rozwiązania projektowe dla każdego z wariantów ograniczają się do niezbędnej przebudowy istniejących tras gazociągów średniego i wysokiego ciśnienia. Prace projektowe przy przebudowie w/w sieci opracowane są w oparciu o obowiązujące przepisy oraz o warunki techniczne otrzymane przez gestora sieci. W omawianym rejonie wszystkie prace projektowe dla przebudowy trasy gazociągu są porównywalne.</p> <p>Jednostka Projektowa opracowała wariantowe rozwiązania projektowe w zakresie lokalizacji kolidującego odcinka gazociągu wysokiego ciśnienia, wg których :</p> <ul style="list-style-type: none"> - wariant 1 i 3 trasy przebudowywanego gazociągu przebiega wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 805 po jej lewej stronie (po stronie MOP), - wariant 2 przebiegają za budynkami mieszkalnymi zachowując wymagane obowiązującymi przepisami prawa odległości ochronne. 	<p>Stanowisko UG Pilawa: Poparcie wyboru właścicieli działki – wariant 3. Wariant ten jest także najbardziej optymalny – bezpieczeństwo w ruchu lokalnym + minimalizacja wielkości terenu zajętego pod inwestycję.</p> <p>Wniosek o powtórne przeanalizowanie przebiegu gazociągu w.c. bo zdaniem urzędu sugerowana przebudowa przeprowadzona jest zbyt blisko istniejących zabudowań (prośba o zmianę przebiegu dopiero po przejściu za DW805, następnie wzdłuż tej drogi i dalej sugerowanym przebiegiem wzdłuż drogi serwisowej</p>
6.	<p>Wniosek zbiorowy mieszkańców m. Lipówki (14 podpisów)</p> <p>09.09.2013</p>	<p>Protest przeciwko lokalizacji MOP w sąsiedztwie miejscowości Lipówki ze względu na znaczne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi. Mieszkańcy postulowali o zmianę lokalizacji w lutym 2013, która została zaakceptowana we</p>	<p>Odpowiedź jak w pkt. 2.</p> <p>Decyzja w sprawie budowy przedmiotowego MOP zostanie podjęta na posiedzeniu KOPI, które odbędzie przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad, z udziałem przedstawicieli poszczególnych gmin, gdzie zostanie przedstawione stanowisko</p>	

Budowa Drogi Ekspresowej S17 Warszawa (W. Zakręt) – Garwolin
 Odcinek: Węzeł „Lubelska” (bez węzła) - Garwolin

ETAP III

Poz. 5.6. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

GMINA PILAWA				
Wpisy do zeszytu				
LP	Podmiot wpisujący uwagę/ data	Streszczenie treści wniosku	Sposób rozpatrzenia wniosku	uwagi
		<p>władzach samorządowych i u parlamentarzystów. O odstępstwo od przepisu regulującego sytuowanie MOPów można wystąpić do Ministra Transportu ze względu bezpieczeństwa i czynnika ludzkiego. Mieszkańcy podkreślają że lokalizacja Mopu nie jest jeszcze przesądzona, jedynie powielana w kolejnych fazach projektowych</p>	<p>lokalnej społeczności w sprawie MOP. Termin posiedzenia KOPI prognozowany jest na 04.2014 r.</p>	

GMINA PILAWA				
Pisma				
LP	Podmiot wpisujący uwagę/ data	Streszczenie treści wniosku	Sposób rozpatrzenia wniosku	uwagi
1.	Wojciechowski Dariusz Gmina Pilawa 09.09.2013	<p>Wniosek o:</p> <p>1.Zaprojektowanie w pobliżu zatoczek autobusowych parkingów na 20-30 aut osobowych i zadaszonych wiat rowerowych w miejscowościach tj. Puznówka, Gocław celem zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego z korzyścią dla środowiska</p> <p>2.Zwiększenie projektowanej prędkości na drodze dojazdowej P14 kl. Z $V_p=40\text{km/h}$ – droga ma być wykorzystywana przez transport ciężki bus, ciężarówka</p> <p>3.Zmianę założeń projektowych i zaprojektowanie bezkolizyjnego zjazdu i wjazdu S17 na drogi nr P14kl. Z i L201 kl. D (35+000 – 35+500) – skrócenie i dojazdu do pracy i dojazd sam. Ciężarowych do zakładów przy drodze DP1314 W</p> <p>4.Obecnie proponowane rozwiązania są niekorzystne dla mieszkańców i środowiska</p>	<p>Zaprojektowanie zatok parkingowych w pobliżu zatok autobusowych nie ma żadnego merytorycznego uzasadnienia oraz podstaw. Rozwiązania przedstawione w piśmie stosują się przed dużymi centrami miast, celem ograniczenia ruchu samochodów osobowych. Rozwiązania byłyby także niezgodne z DŚU i wynikającymi z niej granicami oddziaływania (potrzeba około min. 400 m² powierzchni dla lokalizacji parkingów).</p> <p>Na drodze P14, zaprojektowanej jako klasa Z przyjęto prędkość projektową $V_p=60\text{ km/h}$ oraz 40 km/h (na początkowym i końcowym odcinku). Należy pamiętać, iż prędkość projektowa jest parametrem techniczno-ekonomicznym, na podstawie którego przyjęte są graniczne wartości elementów drogi. Prędkość projektowa nie jest bezpośrednio związana z prędkością dopuszczalną (o której jest mowa w piśmie) i zależy od klasy drogi, od ukształtowania terenu lub jego zagospodarowania.</p> <p>Sposób organizacji ruchu zostanie przedstawiony w projekcie stałej organizacji ruchu na następnym etapie projektowym, związanym z opracowaniem projektu budowlanego i wykonawczego dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Droga P14 dostosowana jest do komunikacji zbiorowej (autobusów) i ruchu samochodów ciężarowych.</p> <p>Skomunikowanie dróg P14 oraz L21 z S17 oznacza wykonanie skrzyżowania – węzła o niepełnych relacjach. Rozwiązanie takie jest niezgodne z wydaną DŚU oraz obowiązującymi przepisami prawa - DZ.U nr 43 (między innymi odległości między skrzyżowaniami, powiązania z drogami niższych klas itp.)</p>	

GMINA PILAWA				
Pisma				
LP	Podmiot wpisujący uwagę/ data	Streszczenie treści wniosku	Sposób rozpatrzenia wniosku	uwagi
2.	Piętka Anna i Marcin 30.09.2013	Dz. 497/2 Wniosek o uwzględnienie wariantu nr 3 węzła Lipówki. Pozostałe warianty powodują konieczność przebudowy gazociągu znajdującego się na działce w stronę zabudowań, co zwiększy koszt realizacji inwestycji i budowę garażu. Działka będzie нефункционална i pozbawiona możliwości bezpośredniego wyjazdu w obie strony na drogę lokalną	Rozwiązania projektowe dla każdego z wariantów ograniczają się do niezbędnej przebudowy istniejących tras gazociągów średniego i wysokiego ciśnienia. Prace projektowe przy przebudowie w/w sieci opracowane są w oparciu o obowiązujące przepisy oraz o warunki techniczne otrzymane przez gestora sieci. W omawianym rejonie wszystkie prace projektowe dla przebudowy trasy gazociągu są porównywalne – odpowiedź jak w pkt. 5 „Wpisy do zeszytu”.	Pismo wpłynęło zarówno na adres GDDKiA jak i WBP Stanowisko UG Pilawa: Poparcie wyboru właścicieli działki – wariant 3. Wariant ten jest także najbardziej optymalny – bezpieczeństwo w ruchu lokalnym + minimalizacja wielkości terenu zajętego pod inwestycję. Wniosek o powtórne przeanalizowanie przebiegu gazociągu w.c. bo zdaniem urzędu sugerowana przebudowa przeprowadzona jest zbyt blisko istniejących zabudowań (prośba o zmianę przebiegu dopiero po przejściu za DW805, następnie wzdłuż tej drogi i dalej sugerowanym przebiegiem wzdłuż drogi serwisowej

GMINA PILAWA				
Pisma				
LP	Podmiot wpisujący uwagę/ data	Streszczenie treści wniosku	Sposób rozpatrzenia wniosku	uwagi
3.	Rogała Mariusz LANT Systemy Pralnicze 03.10.2013 Wniosek wpłynął po terminie	Wniosek o skorygowanie rozwiązań i przeniesienie osi drogi dojazdowej DP1312W z dz. 1770 na sąsiednią nr 1560 od strony wschodniej	Po dokonanej analizie dla wariantu nr 3 skorygowano przebieg drogi powiatowej DP1312W w taki sposób by przebiegała ona po działce nr ewid. 1560 – za zgodą jej właścicieli.	