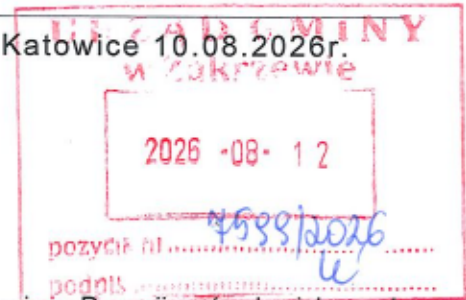


L.DZ. 402689/SW/3053W/2026

Katowice 10.08.2026r.

Wójt Gminy Zakrzew
Zakrzew 51
26-652 Zakrzew



Dotyczy: Opracowanie koncepcji programowej wraz z uzyskaniem Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy drogi wojewódzkiej nr 740 na terenie miasta Radom oraz gminy Zakrzew”
Odpowiedź na wezwanie do ustosunkowania się do uwag wniesionych w toku postępowania.

Szanowni Państwo,

Sweco Polska sp. z o.o. w ramach wykonania Dokumentacji Projektowej — Koncepcja programowa wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania jak w tyt. oraz w odpowiedzi na Państwa pismo nr OSN.6220.3.2026.ML.35 z dnia 08.07.2026 r. (data wpływu 13.07.2026 r.) informuje:

Pismo Urząd Gminy Zakrzew nr OSN.6220.3.2026.ML.35 z dnia 08.07.2026 r.

W związku z prowadzonym przez Wójta Gminy Zakrzew postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie drogi wojewódzkiej nr 740 na terenie miasta Radom oraz gminy Zakrzew”, działając na podstawie art. 7, art. 10 § 1, art. 50 § 1 oraz art. 77 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691 ze zm.), wzywa Inwestora Zarząd Województwa Mazowieckiego, reprezentowanego przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, działającego przez pełnomocnika Pana [REDAKTOWANE] do zajęcia stanowiska wobec pism wniesionych przez właścicieli nieruchomości objętych oddziaływaniem planowanej inwestycji, w których podniesiono szereg zarzutów dotyczących w szczególności:

- Przyjętego przebiegu projektowanej drogi;
- Wpływu inwestycji na nieruchomości oraz istniejącą zabudowę;
- Możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych,
- Oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz warunki życia mieszkańców
- Wpływu inwestycji na bezpieczeństwo ruchu drogowego i istniejącą infrastrukturę techniczną.

W związku z podniesionymi przez strony postępowania zarzutami, wzywam Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich do przedstawienia stanowiska oraz ustosunkowania się do zgłoszonych uwag, w szczególności poprzez odniesienie się do następujących kwestii:

Sweco Polska sp. z o.o.
ul. Franklina Roosevelta 22
60-829 Poznań
tel. +48 61 864 93 00
fax +48 61 864 93 01
info.pl@sweco.pl
www.sweco.pl

Sąd Rejonowy Poznań - Nowe Miasto
i Wilda w Poznaniu
VIII Wydział Gospodarczy
Kapitał zakładowy: 19 268 500,00 PLN
KRS: 0000140225
REGON: 006744144
NIP: 522-000-41-90

ING Bank Śląski I/O Poznań, SWIFT INGBPLPW
IBAN 19 1050 1520 1000 0022 7857 3262



1. ustosunkowanie się do zarzutów i argumentów przedstawionych w załączonych pismach;
2. wskazanie, czy na etapie przygotowania przedsięwzięcia analizowano warianty przebiegu inwestycji ograniczające ingerencję w przedmiotowe nieruchomości, a jeżeli tak - przedstawienie wyników tych analiz;
3. wyjaśnienie przyczyn wyboru projektowanego wariantu przedsięwzięcia w odniesieniu do uwag zgłoszonych przez właścicieli nieruchomości;
4. wskazanie, czy zgłoszone uwagi mają wpływ na zakres przedsięwzięcia lub informacje przedstawione w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia;
5. wyjaśnienia zarzutów dotyczących przewidywanego wzrostu hałasu, emisji zanieczyszczeń powietrza oraz wpływu inwestycji na warunki życia mieszkańców;
6. odniesienia się do wskazywanej przez mieszkańców możliwości wykorzystania istniejących terenów zielonych i poprowadzenia drogi z pominięciem zabudowy mieszkaniowej;
7. wyjaśnienia wpływu planowanej inwestycji na istniejącą infrastrukturę techniczną, w tym przepompownię ścieków oraz sieć kanalizacyjną, a także wskazania, czy kwestie te były analizowane podczas opracowywania dokumentacji;
8. zorganizowania konsultacji społecznych z udziałem projektanta oraz przedstawicieli inwestora.

Powyższe informacje są niezbędne dla wszechstronnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz zgromadzenia kompletnego materiału dowodowego przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Proszę o przekazanie stanowiska w terminie **14 dni od dnia doręczenia niniejszego wezwania**.

ODPOWIEDŹ

1. Ustosunkowano się poniżej w odpowiedzi na konkretne pisma.
2. Nie analizowano, przebieg trasy jest poprowadzony tak aby nie wejść w kolizję w istniejącą przepompownię oraz był uzgadniany z inwestorem, przedstawicielami samorządu oraz innymi instytucjami zaangażowanymi w proces przygotowania inwestycji, nie było uwag w tym zakresie.
3. W ramach prac projektowych analizowano trzy warianty przebiegu trasy. Wariant 2 wiązał się z większą liczbą kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową oraz ingerencją w historyczną aleję kasztanową, co skutkowało brakiem akceptacji ze strony służb konserwatorskich. Wariant 3 ograniczał część konfliktów z zabudową, jednak przewidywał znaczne wydłużenie trasy oraz ingerencję w tereny leśne. W związku z powyższym do dalszego procedowania rekomendowano Wariant 1, który spośród analizowanych rozwiązań został uznany za najbardziej racjonalny i najlepiej realizujący cele inwestycji.
4. Mają istotny wpływ zarówno na zakres przedsięwzięcia jak i na kartę informacyjną przedsięwzięcia.

5. Planowane rozwiązania projektowe uwzględniają obowiązujące wymagania środowiskowe oraz techniczne, a natężenie ruchu przewidywane po realizacji przedsięwzięcia nie będzie skutkowało przekroczeniem dopuszczalnych standardów jakości środowiska.
6. Przyjęty przebieg drogi został opracowany z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań terenowych, technicznych oraz infrastrukturalnych, a także założeń funkcjonalnych inwestycji. W obszarze objętym przedsięwzięciem znajduje się istniejąca infrastruktura techniczna, w tym przepompownia ścieków, której lokalizacja stanowi jedno z uwarunkowań projektowych. Wprowadzenie istotnych zmian w przebiegu drogi, w szczególności jej znaczące odsunięcie od obecnie projektowanej trasy, wymagałoby daleko idącej przebudowy przyjętych rozwiązań projektowych oraz ponownej analizy szeregu aspektów technicznych, terenowych i formalnoprawnych.
7. Planowana inwestycja nie koliduje z urządzeniami przepompowni ścieków. Lokalizacja oraz parametry inwestycji zostały dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu i przebiegu infrastruktury technicznej, co pozwala na zachowanie jej prawidłowego funkcjonowania. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji inwestycji na pracę przepompowni ścieków ani na funkcjonowanie sieci kanalizacyjnej.
8. W przypadku stwierdzenia takiej potrzeby możliwe jest zorganizowanie spotkania konsultacyjnego z udziałem przedstawicieli inwestora oraz projektanta, podczas którego mieszkańcy będą mogli uzyskać wyjaśnienia dotyczące przyjętych rozwiązań projektowych oraz zgłaszanych kwestii i wątpliwości.

Pismo Mieszkańców Gminy Zakrzew (Milejowice, Cerekiew, Bielicha) z dnia 19.06.2026 r.

WNIOSEK ZBIOROWY

Działając wspólnie mieszkańcy Miejscowości Milejowice, Cerekiew oraz Bielicha, których domy i działki leżą w bezpośrednim korytarzu planowanego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 740 (Wariant 1 - przedłużenie ul. NSZZ Solidarność), **składamy stanowczy protest przeciwko arbitralnemu rekomendowaniu tego wariantu w obecnym kształcie.**

Wskazany wariant prowadzi do bezprecedensowego i rażącego zniszczenia struktury społecznej naszej okolicy, generując ogromne ludzkie dramaty oraz gigantyczne koszty społeczne i ekonomiczne.

Wariant ten planowanego przebiegu drogi w rejonie naszego zamieszkania zakłada:

- **Całkowite wyburzenie i likwidację aż 6 nowo wybudowanych domów mieszkalnych w Milejowicach i Cerekwi**, co oznacza wysiedlenie tych rodzin i bezpowrotne zniszczenie ich życiowego dorobku.
- **Skrajne zbliżenie potężnej arterii komunikacyjnej (drogi klasy G, dróg dojazdowych oraz dużego ronda) do kolejnych 8 budynków mieszkalnych.** Nowa infrastruktura ma przebiegać w odległości zaledwie od 10 do 50 metrów od ścian naszych domów, całkowicie

odcinając nas od dotychczasowych działek i zamykając w kleszczach hałasu, spalin oraz wibracji.

- Przesunięcie trasy w kierunku południowym w miejscowości Bielicha pozwoli zagospodarować wydzielone działki pod zabudowę

Jako lokalna społeczność wskazujemy ponadto na **fundamentalny brak logiki planistycznej: "Wariant 1" wprowadza ruch do Radomia z węzła Zachód dokładnie w to samo miejsce, co istniejący zjazd z węzła Wolanów (ulica Wolanowska).**

Konsultacje społeczne na etapie postępowania środowiskowego są obowiązkowe z mocy prawa. **Natomiast spotkania z mieszkańcami na etapie wczesnego planowania (koncepcji) nie są formalnie wymagane ustawą, ale w praktyce stanowią absolutny standard i konieczność.** Nasza społeczność została przez inwestora zlekceważona i pozbawiona możliwości wcześniejszego wypowiedzenia się.

W związku z powyższym, jako zjednoczeni mieszkańcy, **żądamy:**

- **Odrzucenia Wariantu 1 lub jego fundamentalnej korekty** (przesunięcia osi drogi głównej, dróg dojazdowych oraz ronda) w taki sposób, aby całkowicie wyeliminować konieczność wyburzenia wspomnianych domów mieszkalnych oraz odsunąć uciążliwy ruch na bezpieczną odległość (od większości pozostałych budynków

Żądamy opracowania i przedstawienia do porównania co najmniej jednego wariantu, który:

- nie spowoduje wyburzeń żadnych zamieszkałych domów
- zminimalizuje ilość budynków mieszkalnych w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni drogi wojewódzkiej.

Zwracamy uwagę, że kryterium finansowe nie może być najważniejszym kryterium wyboru wariantu do realizacji. Względy społeczne są równie ważne, jak czynniki środowiskowo-przyrodnicze i względy ekonomiczne.

- **Niezwłocznego zorganizowania przez Wójta Gminy Zakrzew otwartego, publicznego spotkania informacyjnego z udziałem mieszkańców, inwestora (MZDW), projektantów, przedstawicieli miasta Radom oraz przedstawicieli instytucji opiniujących.**

Żądamy, aby autorzy tego projektu spojrzeli nam w oczy i publicznie odnieśli się do naszych zarzutów, wyjaśnili wybór Wariantu 1.

Zapowiadamy, że w przypadku braku reakcji i próby siłowego przeforsowania projektu niszczącego nasze domy, podejmiemy wszelkie dostępne kroki prawne, medialne oraz zorganizujemy czynne protesty blokujące inwestycję na każdym etapie postępowania środowiskowego i administracyjnego.

Mając na uwadze powyższe argumenty, **żądamy wycofania się z tego szkodliwego wariantu i pochylenia się nad alternatywnymi rozwiązaniami, które poprowadzą ruch bez konieczności niszczenia struktury społecznej naszych miejscowości oraz pozwolą gospodarować terenem zajęтым pod drogę w sposób niewspółmiernie bardziej racjonalny, co dotyczy również pozostałych odcinków projektowanej drogi, w tym samego jej połączenia z istniejącą już drogą w Radomiu.** **W szczególności kompletnie zignorowana została opracowana wcześniej koncepcja bezkolizyjnego przeprowadzenia budowanej drogi od węzła w Mleczkowie do ul. Wołanowskiej (na załączonej mapce naszkicowana kolorem czerwonym), która szanuje zarówno względy funkcjonalne, jak i istniejącą zabudowę, oraz minimalizuje koszty ekonomiczne i społeczne realizacji przedmiotowego połączenia.** W tej sytuacji forsowaną obecnie koncepcję uznać należy za przejaw marnotrawstwa w odniesieniu zarówno do finansów, jak i terenu pod inwestycję, oraz ludzkiego dorobku w odniesieniu do zabudowy, zagrożonej rozbiórką.

W załączeniu:

1. Lista z podpisami osób protestujących
2. Mapa sytuacyjna pierwotnej koncepcji wraz z opinią techniczną autora

ODPOWIEDŹ:

Rekomendowany Wariant 1 nie został wskazany w sposób arbitralny, lecz jest wynikiem wieloetapowych analiz technicznych, przestrzennych, środowiskowych i funkcjonalnych oraz uzgodnień prowadzonych z Inwestorem, przedstawicielami samorządu oraz innymi instytucjami zaangażowanymi w proces przygotowania inwestycji.

Na etapie prac studialnych analizowano trzy warianty przebiegu trasy, z których każdy wiązał się z określonymi konsekwencjami i konfliktami przestrzennymi.

- **Wariant 2** powoduje większą liczbę kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową niż Wariant 1, a dodatkowo ingeruje w historyczną aleję kasztanową stanowiącą istotny element krajobrazu kulturowego. Rozwiązanie to spotkało się z negatywnymi opiniami służb konserwatorskich i z tego względu jego realizacja jest znacząco utrudniona.
- **Wariant 3** ogranicza część konfliktów z zabudową mieszkaniową, jednak odbywa się to kosztem znacznego wydłużenia przebiegu drogi oraz ingerencji w tereny nieurbanizowane, w tym kompleksy leśne i grunty rolne. Powoduje to pogorszenie funkcjonalności projektowanego połączenia, zwiększenie kosztów realizacji i utrzymania inwestycji oraz większe zajęcie nowych terenów pod infrastrukturę komunikacyjną.

Celem zespołu projektowego było znalezienie rozwiązania stanowiącego możliwie najlepszy kompromis pomiędzy wymaganiami technicznymi drogi, bezpieczeństwem ruchu, istniejącym zagospodarowaniem terenu, uwarunkowaniami środowiskowymi, przebiegiem infrastruktury technicznej oraz skalą oddziaływania na mieszkańców. W wyniku przeprowadzonych analiz

za wariant najbardziej optymalny uznano Wariant 1, który spośród rozpatrywanych rozwiązań pozwala na ograniczenie liczby kolizji przestrzennych przy zachowaniu wymaganych parametrów technicznych i funkcjonalnych drogi.

Odnosząc się do postulatu dalszego przesunięcia trasy w kierunku południowym, informujemy, że w trakcie prac analizowano możliwości kształtowania przebiegu drogi w tym rejonie, uwzględniając istniejącą infrastrukturę techniczną, w szczególności lokalizację przepompowni. Jednocześnie należy zauważyć, że ewentualne dalsze modyfikacje przebiegu trasy wymagałyby ponownej analizy szeregu uwarunkowań technicznych, własnościowych, środowiskowych i funkcjonalnych oraz oceny wpływu takich zmian na pozostałe elementy projektowanego układu drogowego.

Nie można również pominąć faktu, że całkowite wyeliminowanie konfliktów z istniejącym zagospodarowaniem terenu nie jest możliwe w przypadku żadnego z analizowanych wariantów. Projektowana droga przebiega przez obszar charakteryzujący się znacznym stopniem zagospodarowania oraz występowaniem licznych ograniczeń przestrzennych, technicznych i środowiskowych.

Odnosząc się do kwestii konsultacji społecznych, pragniemy zaznaczyć, że obecny etap prac ma charakter koncepcyjny. Zgodnie z obowiązującymi procedurami udział społeczeństwa zostanie zapewniony w ramach dalszych etapów procesu inwestycyjnego. Jednocześnie, jeśli Inwestor i właściwe organy uznają to za zasadne, możliwe jest zorganizowanie dodatkowego spotkania informacyjnego z mieszkańcami w celu przedstawienia przyjętych rozwiązań projektowych oraz udzielenia odpowiedzi na zgłoszone pytania i wątpliwości.

Mając na uwadze wyniki przeprowadzonych analiz, zespół projektowy podtrzymuje ocenę, że Wariant 1 stanowi najkorzystniejsze rozwiązanie spośród rozpatrywanych opcji. Wybór ten nie jest wynikiem zastosowania wyłącznie kryterium ekonomicznego, lecz efektem wyważenia aspektów technicznych, funkcjonalnych, środowiskowych, własnościowych i społecznych. Pomimo występowania nieuniknionych kolizji z istniejącym zagospodarowaniem terenu, Wariant 1 charakteryzuje się najmniejszą skalą konfliktów w stosunku do pozostałych analizowanych wariantów i dlatego został rekomendowany do dalszego procedowania.

Pismo [REDACTED] (Główny Projektant MPU) z dnia 26.06.2026 r.

W oparciu o prośbę wydania opinii do koncepcji przebiegu wlotu od trasy S-7 (węzeł Radom Centrum) do Radomia z racji autorstwa w/w opracowania z roku 2022 a przekazanego władzom Gminy Zakrzew oraz Wicemarszałkowi Województwa Mazowieckiego p. Rafałowi Rajkowskiemu poniższym tekstem ją spełniam.

Opis przebiegu wlotu z S-7 do DK12 wg zespołu Sweco Sp z o.o.

OGÓLNE

1. Zamawiający

- Ilość (3) wariantów jest iluzją dla trafnego i dobrego wyboru przy braku wskazań miejsc włączenia do systemu miejskiego ulic;
- Brak określenia ram ZTE;
- Brak określenia klasyfikacji technicznej drogi włączenia (wlotu G, Gp);
- Kompetencje władz lokalnych w akceptacji technicznej:
 - o Wójt Gminy Zakrzew
 - o Prezydent Radomia
 - o MZDW Radom
 - o brak GDDKiA (Węzła S-7)

Są to organy administracyjne a nie merytorycznie odpowiednie do recenzowania - jest np. Rada Techniczna, NOT, MPU Radom.

2. Założenia projektantów

- błędne założenie klasy wlotu jako G co w konsekwencji uprawnia do niskich parametrów włączeń dróg krzyżujących (skrzyżowania Sc),
- brak sensownych wariantów jako studium przebiegu z elementami funkcjonalno-eksploatacyjnym i ogólnie kosztowym,
- brak sensownych podwariantów dla przedłożonego wariantu.

3. Założenia projektantów w przedstawionym wariantie wlotu (SZCZEGÓŁY)

- błędem (lub celowym zabiegiem jest pominięcie **GDDKiA**) Ograniczono projekt tylko włączeniem wlotu (GP) w łącznice węzła i tym samym zrównoważenie dostępności do S-7 z dróg obarczających jest tożsame z GP - nie do przyjęcia !!! **WĘZEL RADOM CENTRUM !**
- Władze lokalne po raz drugi lekceważą etapowość węzła odsuwając go w niebyt (kompetencje) Gdzie jest wrysowana kontynuacja drogi **740** i sposób jej włączenia do węzła
|
- Brak podstawowego elementu jakim jest więźba ruchu i rozkład natężeń na układzie komunikacyjnym Radomia (węzła jak i Radomia)
- Założona klasa wlotu jako **G** i do tego jednojezdniowy przekrój bez **wnikliwej analizy ruchu** to brak wyobraźni zarówno projektantów jak i Władz Jest to dopuszczalne ale z warunkiem zachowania **poziomu swobody ruchu (PSR)** dla odcinka międzywęzłowego jako przepustowość bazowa

4. Błędy w przedstawionym wariacie wlotu w ujęciu pikietażu

4.1. Skrzyżowanie dr 35131W ul Miła jak o Sc gdzie włączono w bezpośrednim oddziaływaniu ruchu dróg odbarczających na wlot główny. Konsekwencja błędu klasy G zamiast właściwej Gp bez wyobraźni projektowej degraduje zarówno włączenia głównego Radomia z równoważnym dojazdem do działek rolnych!!!! Gdzie jest badany lub założony poziom swobody ruchu.

Przy założeniu jednej jezdni należy bardzo ograniczyć dostępność eliminując (zgodnie z prawem) ruch lokalny jako skrzyżowania. Węzeł w tym przypadku jest paradoksalnie tańszym rozwiązaniem co wykaże analiza ekonomiczna i eksploatacyjna !

4.2. Skrzyżowanie dr 35112W ul. Wesola niewybaczalny błąd władz Zakrzewa jak głównie MZDW.

- wytyczenie śladu drogi bez podwariantów powoduje **ZBĘDNE** podrożenie budowy a głównie ogromne szkody dla lokalnej społeczności (**WYKUP I WYBURZENIA SIEDLISKOWE**)
- Budzi zdziwienie postaw Gminy Zakrzew i MZDW oraz Radomia bo nie dostrzegają jedynej okazji udroźnienia ruchu w przestrzeni przez siebie zarządzanej - tj. **podłączenia wlotu S-7 via projektowany wlot do drogi 740 i bezpośredniej obsługi suburbium Bielicha ,Wacyn !!! a tym samym przestrzenne rozłożenie ruchu i eliminowanie zbędnych przemieszczeń!**
- Projektanci tutaj nie są konsekwentni - sugerują w złym miejscu wiadukt nie węzeł jako pozorna oszczędność w wyburzeniach ale **kosztem życia mieszkańców ??? Konieczność budowy barier dźwiękochłonnych.**

4.3. Rondo z dr 351317 - błędy już omawiane na poprzednim skrzyżowaniu dr 351318 oraz błąd z propozycją ronda które z zasady **równowazy znaczeniowo obie drogi !!! Rozwiązanie kompletnie niezrozumiałe biorąc pod uwagę wpuszczenie ruchu tranzytowego na lokalną ulicę (klasa Z bez zalecanych parametrów) ul. Radosna**

4.4. Cerekiew i rondo turbinowe ?

- przejście w poziomie i ścieżka rowerowa via ul. Wapienna
- dwie jezdnie
- rondo turbinowe

PODSUMOWANIE

Władzom lokalnym został przekazany autorski projekt owego wlotu po dogłębnym przeanalizowaniu wszelkich aspektów (Gmina Zakrzew i osobiście Wicemarszałkowi p. Rafałowi Rajkowskiemu). Trzeba mieć świadomość, iż takie opracowania winno się opierać o lokalny rynek - znajomość terenu

uczestnictwo w MPZP, odpowiedzialność przed społecznością lokalną - to są elementy polityki lokalnej, a Władze powinny się legitymizować etyką i służebnością.

ODPOWIEDŹ

Procedowane Warianty zostały już zaopiniowane w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej [3] a zgłoszone uwagi [1], zostały przeanalizowane i uwzględnione na etapie przygotowania dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym obecnie przedstawiona opinia Pana Władysława Króla (Głównego Projektanta MPU), odnosząca się do kwestii już uprzednio rozpatrzonych i uwzględnionych w dokumentacji, nie stanowi podstawy do dalszych modyfikacji projektu i nie może być uwzględniana na obecnym etapie procedowania.

Pisma związane:

1. E-mail MPU z dnia 3.07.2025 r.
2. Pismo Sweco nr L.dz.402689/SW/LH/3715W/2025 z dnia 16.09.2024r.
3. Pismo Prezydenta Miasta Radomia nr MPU-II.452.14.2018.RA z dnia 30.09.2025 r.

Pismo [REDACTED] z dnia 06.07.2026 r.

STANOWCZY SPRZECIW WŁAŚCICIELA DZIAŁKI NR 238/24 W BIELISZE WOBEC PRZEBIEGU PLANOWANEJ INWESTYCJI DROGOWEJ (NOWEGO PRZEBIEGU DROGI 740) ORAZ WEZWANIE DO ZMIANY DECYZJI LOKALIZACYJNEJ

Działając jako właściciel nieruchomości gruntowej oznaczonej w ewidencji gruntów **jako działka o numerze 238/24, ulica Aroniowa, obręb 0001 Bielicha, gmina Zakrzew** składam kategoryczny, absolutny i stanowczy sprzeciw wobec przedstawionego wariantu przebiegu planowanej inwestycji drogowej (nowego śladu drogi wojewódzkiej nr 740).

Zgodnie z przedstawionymi planami projektowymi, moja **działka nr 238/24 w 100% wchodzi w pas planowanej budowy drogi**, co oznacza jej całkowite przejęcie, wywłaszczenie i bezpowrotne zniszczenie moich planów życiowych oraz majątkowych. **Jako właściciel oświadczam, że NIE WYRAŻAM ZGODY na realizację tej inwestycji w obecnym kształcie i żądam natychmiastowej zmiany jej przebiegu.**

UZASADNIENIE

Całkowite odebranie dorobku życia i zaprzepaszczenie planów budowlanych. Przeznaczenie w 100% mojej działki nr 238/24 pod budowę drogi szybkiego ruchu to dla mnie potężny cios

i katastrofa życiowa. Jest to rażące naruszenie prywatnego prawa własności w imię inwestycji, która nie ma uzasadnienia merytorycznego. Działka ta stanowi mój dorobek życiowy, z którym wiązałam plany budowy domu jednorodzinnego.

Brutalne i bezkompromisowe wywłaszczenie mnie z całej powierzchni nieruchomości bezpowrotnie niweczy te plany, które - podobnie jak w przypadku wielu okolicznych sąsiadów - są w trakcie realizacji. Skazywanie mnie oraz okolicznych rodzin na przymusowe wywłaszczenia, wyburzenia nowo powstałych domów i niszczenie planów kolejnych inwestycji mieszkaniowych generuje niewyobrażalne koszty ludzkie i społeczne.

2. Gigantyczne straty finansowe i marnotrawstwo pieniędzy podatników.

Wybór wariantu zakładającego stuprocentowe zajęcie działki nr 238/24 oraz sąsiadujących nieruchomości nowo powstałej zabudowy jednorodzinnej wiąże się z koniecznością wypłaty gigantycznych odszkodowań. Koszty te drastycznie i nieuzasadnienie obciążą budżet całej inwestycji. Zwracam uwagę, że inwestycja ta powstaje bezpośrednio z kieszeni podatników (w tym również i mojej). Wydatkowanie publicznych środków na wariant generujący tak potężne straty majątkowe i konieczność wypłaty tak wysokich rekompensat stoi w sprzeczności z zasadą gospodarności i celowości finansów publicznych.

3. Bezprawne pominięcie głosu strony - Całkowity brak obligatoryjnych konsultacji społecznych i rażące wprowadzenie w błąd przez Gminę.

Jako właściciel działki nr 238/24, która ma zostać w całości zaanektowana pod inwestycję, **nie zostałam w żaden sposób włączona w proces decyzyjny**. W przebiegu projektu całkowicie pominięto konsultacje społeczne, które według polskiego i unijnego prawa są **bezwzględnie obowiązkowe** przy planowaniu tego typu przedsięwzięć. Nikt nie wziął pod uwagę zdania mieszkańców ani właścicieli gruntów, nie zorganizowano spotkań ani publicznych dyskusji.

Co skandaliczne, w momencie zakupu przeze mnie przedmiotowej działki, **nikt w Urzędzie Gminy nie poinformował mnie o tym, że trwają jakiekolwiek rozmowy czy prace nad projektem drogi wojewódzkiej**, która miałaby zająć moją nieruchomość. Mało tego - Gmina przez cały czas bez żadnych zastrzeżeń akceptowała i wydawała decyzje administracyjne dotyczące mojej działki. Urzędnicy bezproblemowo przepisywali warunki zabudowy oraz wydali decyzję o zwiększeniu procentu powierzchni zabudowy. Działania te utwierdzały mnie w przekonaniu, że moja inwestycja życiowa jest bezpieczna.

Sytuacja ta nosi znamiona celowego zatajania prawdy przed obywatelami: **dosłownie na miesiąc przed ogłoszeniem przez Wójta Gminy decyzji środowiskowej, otrzymałam mapkę informującą o tym, że w 100% tracę działkę**. Takie postępowanie organów władzy publicznej stanowi rażące naruszenie art. 8 Kodeksu postępowania administracyjnego (zasada pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa) oraz jest jawnym bezprawiem proceduralnym. Czyni to dotychczasowe postępowanie wadliwym i daje pełne podstawy do jego natychmiastowego unieważnienia.

4. Katastrofalny wpływ na środowisko, zdrowie mieszkańców i zagrożenie powodziowe

Pas zieleni, w którym ma zostać poprowadzona droga (w tym moja działka), pełni kluczową rolę hydrologiczną - jest naturalnym obszarem odprowadzającym nadmiar wody, dzięki któremu mieszkańcy unikają podtopień. Zabetonowanie tego terenu doprowadzi do lokalnych powodzi. Ponadto miejscowość Bielicha leży w obniżeniu terenu, co w przypadku budowy drogi doprowadzi do tzw. narastania emisji liniowej i kumulacji smogu. Drastyczne przekroczenie norm hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza (**w szczególności pyłów PM2.5 oraz PM10**) bezpośrednio zagrazi zdrowiu i życiu mojego, okolicznych rodzin z dziećmi oraz żyjących tu zwierząt.

5. Brak jakiegokolwiek uzasadnienia transportowego i logistycznego

Zabranie mojej działki nr 238/24 i zniszczenie pasów zieleni nie ma żadnego przełożenia na cel, w jakim ta droga rzekomo powstaje. Ten odcinek nie gwarantuje rozładowania natężenia ruchu - czego idealnym dowodem jest Radom i bliska Droga NS, na której ruch jest znikomy. W tej strefie nie ma żadnej strefy przemysłowej, która byłaby niezbędna dla pojazdów tranzytowych. Realny tranzyt powinien opierać się na istniejącej sieci: jadąc od Warszawy, ruch powinien być rozprowadzany przez **Węzeł Radom-Północ, następnie Węzeł Wolanów i Węzeł Radom-Południe**. Połączenie tych węzłów jest najbardziej korzystne dla stref przemysłu i logistyki, a nie niszczenie terenów mieszkalnych Bielichy.

Jako właściciel działki i okoliczni mieszkańcy doskonale znamy realia infrastrukturalne regionu. Droga, która w tym rejonie najbardziej i najpilniej potrzebuje modernizacji, jest istniejąca **droga Przytycka (DW740)**. To tam powinny zostać skierowane środki finansowe, aby poprawić bezpieczeństwo, zamiast marnować publiczne pieniądze na tworzenie nowego, destrukcyjnego śladu drogi przez środek naszej nieruchomości.

WNIOSKU ŻĄDANIA

Biorąc pod uwagę powyższe, jako właściciel działki nr 238/24:

1. **Oświadczam, że kategorycznie nie wyrażam zgody** na zajęcie mojej działki i realizację inwestycji w obecnym wariantcie.
2. **Żądam natychmiastowego wstrzymania prac projektowych** w tym śladzie i wytyczenia wariantu alternatywnego, który nie niszczy prywatnej własności i dorobku życia obywateli.
3. **Żądam natychmiastowego zorganizowania otwartych konsultacji społecznych** z udziałem właścicieli zagrożonych nieruchomości.

Wobec faktu, że gmina działała w sposób nietransparentny i zaskoczyła nas decyzją o likwidacji naszej nieruchomości dopiero na miesiąc przed ogłoszeniem decyzji środowiskowej - zapowiadam podjęcie wszelkich możliwych kroków prawnych, włącznie z zawiadomieniem odpowiednich

organów oraz Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego o możliwości niedopełnienia obowiązków i przekroczenia uprawnień przez urzędników.

ODPOWIEDŹ

Zespół projektowy zapoznał się z treścią wniesionych uwag i rozumie obawy związane z planowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 740 oraz wpływem inwestycji na nieruchomości znajdujące się w jej korytarzu, w tym działkę nr 238/24.

Należy jednak podkreślić, że rekomendowany wariant przebiegu drogi został wypracowany w toku wieloetapowych analiz uwzględniających uwarunkowania techniczne, przestrzenne, środowiskowe, własnościowe oraz funkcjonalne. Celem prowadzonych prac było wskazanie rozwiązania umożliwiającego realizację założeń inwestycji przy jednoczesnym ograniczeniu liczby konfliktów przestrzennych i społecznych.

Projektowana droga przebiega przez obszar o znacznym stopniu zagospodarowania, w związku z czym nie było możliwe wyznaczenie przebiegu całkowicie pozbawionego kolizji z istniejącymi nieruchomościami, infrastrukturą techniczną lub innymi elementami zagospodarowania terenu. W ramach prowadzonych analiz dążono do ograniczenia skali tych kolizji w możliwie największym zakresie, przy zachowaniu wymaganych parametrów technicznych i funkcjonalnych drogi.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących zasadności inwestycji, należy wskazać, że określenie potrzeb transportowych oraz celów przedsięwzięcia pozostaje w kompetencji Inwestora. Zadaniem zespołu projektowego było przeprowadzenie analiz wariantowych oraz opracowanie rozwiązań technicznych spełniających założenia inwestycji i obowiązujące wymagania projektowe.

W odniesieniu do podniesionych kwestii środowiskowych należy wskazać, że wpływ planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska, w tym warunki wodne, klimat akustyczny oraz jakość powietrza, podlega ocenie w ramach opracowywanej dokumentacji środowiskowej. Analizy te prowadzone są zgodnie z obowiązującymi przepisami i metodykami oraz będą stanowiły podstawę do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na otoczenie.

Odnosząc się do kwestii konsultacji społecznych, należy zauważyć, że organizacja spotkań informacyjnych z mieszkańcami pozostaje w gestii Inwestora oraz właściwych organów uczestniczących w procesie przygotowania inwestycji. Zespół projektowy pozostaje gotowy do udziału w takich spotkaniach i przedstawienia przyjętych rozwiązań projektowych oraz wyników przeprowadzonych analiz.

Jednocześnie należy podkreślić, że zespół projektowy nie jest właściwy do oceny działań podejmowanych przez organy administracji publicznej w zakresie wydawania decyzji administracyjnych, prowadzenia polityki informacyjnej, procedur planistycznych ani ewentualnych postępowań związanych z nabywaniem nieruchomości lub ustalaniem odszkodowań. Kwestie te pozostają poza zakresem opracowania projektowego.

Mając na uwadze wyniki przeprowadzonych analiz, zespół projektowy podtrzymuje stanowisko, że rekomendowany wariant stanowi rozwiązanie najbardziej racjonalne i zrównoważone spośród rozpatrywanych opcji. Wybór ten nie wynika wyłącznie z kryteriów ekonomicznych, lecz stanowi

rezultat wyważenia aspektów technicznych, funkcjonalnych, środowiskowych, przestrzennych i społecznych. Pomimo występowania nieuniknionych kolizji z istniejącym zagospodarowaniem terenu, wariant ten został oceniony jako najkorzystniejszy z punktu widzenia realizacji celów inwestycji oraz ograniczenia skali występujących konfliktów przestrzennych.

Pismo [REDAKTOWANE] z dnia 06.07.2026 r.

STANOWCZY SPRZECIW WŁAŚCICIELA DZIAŁKI NR 238/24 W BIELISZE WOBEC PRZEBIEGU PLANOWANEJ INWESTYCJI DROGOWEJ (NOWEGO PRZEBIEGU DROGI 740) ORAZ WEZWANIE DO ZMIANY DECYZJI LOKALIZACYJNEJ

Działając jako właściciel nieruchomości gruntowej oznaczonej w ewidencji gruntów jako **działka o numerze 238/24, ulica Aroniowa, obręb 0001 Bielicha, gmina Zakrzew** składam kategoriyczny, absolutny i stanowczy sprzeciw wobec przedstawionego wariantu przebiegu planowanej inwestycji drogowej (nowego śladu drogi wojewódzkiej nr 740).

Zgodnie z przedstawionymi planami projektowymi, moja **działka nr 238/24 w 100% wchodzi w pas planowanej budowy drogi**, co oznacza jej całkowite przejęcie, wywłaszczenie i bezpowrotne zniszczenie moich planów życiowych oraz majątkowych. **Jako właściciel oświadczam, że NIE WYRAŻAM ZGODY na realizację tej inwestycji w obecnym kształcie i żądam natychmiastowej zmiany jej przebiegu.**

UZASADNIENIE

Całkowite odebranie dorobku życia i zaprzepaszczenie planów budowlanych. Przeznaczenie w 100% mojej działki nr 238/24 pod budowę drogi szybkiego ruchu to dla mnie potężny cios i katastrofa życiowa. Jest to rażące naruszenie prywatnego prawa własności w imię inwestycji, która nie ma uzasadnienia merytorycznego. Działka ta stanowi mój dorobek życiowy, z którym wiązałam plany budowy domu jednorodzinnego.

Brutalne i bezkompromisowe wywłaszczenie mnie z całej powierzchni nieruchomości bezpowrotnie niweczy te plany, które - podobnie jak w przypadku wielu okolicznych sąsiadów - są w trakcie realizacji. Skazywanie mnie oraz okolicznych rodzin na przymusowe wywłaszczenia, wyburzenia nowo powstałych domów i niszczenie planów kolejnych inwestycji mieszkaniowych generuje niewyobrażalne koszty ludzkie i społeczne.

2. Gigantyczne straty finansowe i marnotrawstwo pieniędzy podatników.

Wybór wariantu zakładającego stuprocentowe zajęcie działki nr 238/24 oraz sąsiadujących nieruchomości nowo powstałej zabudowy jednorodzinnej wiąże się z koniecznością wypłaty

gigantycznych odszkodowań. Koszty te drastycznie i nieuzasadnienie obciążą budżet całej inwestycji. Zwracam uwagę, że inwestycja ta powstaje bezpośrednio z kieszeni podatników (w tym również i mojej). Wydatkowanie publicznych środków na wariant generujący tak potężne straty majątkowe i konieczność wypłaty tak wysokich rekompensat stoi w sprzeczności z zasadą gospodarności i celowości finansów publicznych.

3. Bezprawne pominięcie głosu strony - Całkowity brak obligatoryjnych konsultacji społecznych i rażące wprowadzenie w błąd przez Gminę.

Jako właściciel działki nr 238/24, która ma zostać w całości zaanektowana pod inwestycję, **nie zostałem w żaden sposób włączony w proces decyzyjny**. W przebiegu projektu całkowicie pominięto konsultacje społeczne, które według polskiego i unijnego prawa są **bezwzględnie obowiązkowe** przy planowaniu tego typu przedsięwzięć. Nikt nie wziął pod uwagę zdania mieszkańców ani właścicieli gruntów, nie zorganizowano spotkań ani publicznych dyskusji.

Co skandaliczne, w momencie zakupu przeze mnie przedmiotowej działki, **nikt w Urzędzie Gminy nie poinformował mnie o tym, że trwają jakiekolwiek rozmowy czy prace nad projektem drogi wojewódzkiej**, która miałaby zająć moją nieruchomość. Mało tego - Gmina przez cały czas bez żadnych zastrzeżeń akceptowała i wydawała decyzje administracyjne dotyczące mojej działki. Urzędnicy bezproblemowo przepisywali warunki zabudowy oraz wydali decyzję o zwiększeniu procentu powierzchni zabudowy. Działania te utwierdzały mnie w przekonaniu, że moja inwestycja życiowa jest bezpieczna.

Sytuacja ta nosi znamiona celowego zatajania prawdy przed obywatelami: **dosłownie na miesiąc przed ogłoszeniem przez Wójta Gminy decyzji środowiskowej, otrzymałam mapkę informującą o tym, że w 100% tracę działkę**. Takie postępowanie organów władzy publicznej stanowi rażące naruszenie art. 8 Kodeksu postępowania administracyjnego (zasada pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa) oraz jest jawnym bezprawiem proceduralnym. Czyni to dotychczasowe postępowanie wadliwym i daje pełne podstawy do jego natychmiastowego unieważnienia.

4. Katastrofalny wpływ na środowisko, zdrowie mieszkańców i zagrożenie powodziowe

Pas zieleni, w którym ma zostać poprowadzona droga (w tym moja działka), pełni kluczową rolę hydrologiczną - jest naturalnym obszarem odprowadzającym nadmiar wody, dzięki któremu mieszkańcy unikają podtopień. Zabetonowanie tego terenu doprowadzi do lokalnych powodzi. Ponadto miejscowość Bielicha leży w obniżeniu terenu, co w przypadku budowy drogi doprowadzi do tzw. narastania emisji liniowej i kumulacji smogu. Drastyczne przekroczenie norm hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza (**w szczególności pyłów PM2.5 oraz PM10**) bezpośrednio zagrazi zdrowiu i życiu mojego, okolicznych rodzin z dziećmi oraz żyjących tu zwierząt.

5. Brak jakiegokolwiek uzasadnienia transportowego i logistycznego

Zabranie mojej działki nr 238/24 i zniszczenie pasów zieleni nie ma żadnego przełożenia na cel, w jakim ta droga rzekomo powstaje. Ten odcinek nie gwarantuje rozładowania natężenia ruchu - czego idealnym dowodem jest Radom i bliska Droga NS, na której ruch jest znikomy. W tej strefie nie ma żadnej strefy przemysłowej, która byłaby niezbędna dla pojazdów tranzytowych. Realny tranzyt powinien opierać się na istniejącej sieci: jadąc od Warszawy, ruch powinien być rozprowadzany przez **Węzeł Radom-Północ, następnie Węzeł Wolanów i Węzeł Radom-Południe**. Połączenie tych węzłów jest najbardziej korzystne dla stref przemysłu i logistyki, a nie niszczenie terenów mieszkalnych Bielichy.

Jako właściciel działki i okoliczni mieszkańcy doskonale znamy realia infrastrukturalne regionu. Droga, która w tym rejonie najbardziej i najpilniej potrzebuje modernizacji, jest istniejąca **droga Przytycka (DW740)**. To tam powinny zostać skierowane środki finansowe, aby poprawić bezpieczeństwo, zamiast marnować publiczne pieniądze na tworzenie nowego, destrukcyjnego śladu drogi przez środek naszej nieruchomości.

WNIOSKU ŻĄDANIA

Biorąc pod uwagę powyższe, jako właściciel działki nr 238/24:

1. **Oświadczam, że kategorycznie nie wyrażam zgody** na zajęcie mojej działki i realizację inwestycji w obecnym wariantcie.
2. **Żądam natychmiastowego wstrzymania prac projektowych** w tym śladzie i wytyczenia wariantu alternatywnego, który nie niszczy prywatnej własności i dorobku życia obywateli.
3. **Żądam natychmiastowego zorganizowania otwartych konsultacji społecznych** z udziałem właścicieli zagrożonych nieruchomości.

Wobec faktu, że gmina działała w sposób nietransparentny i zaskoczyła nas decyzją o likwidacji naszej nieruchomości dopiero na miesiąc przed ogłoszeniem decyzji środowiskowej - zapowiadam podjęcie wszelkich możliwych kroków prawnych, włącznie z zawiadomieniem odpowiednich organów oraz Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego o możliwości niedopełnienia obowiązków i przekroczenia uprawnień przez urzędników.

ODPOWIEDŹ

Zespół projektowy zapoznał się z treścią wniesionych uwag i rozumie obawy związane z planowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 740 oraz wpływem inwestycji na nieruchomości znajdujące się w jej korytarzu, w tym działkę nr 238/24.

Należy jednak podkreślić, że rekomendowany wariant przebiegu drogi został wypracowany w toku wieloetapowych analiz uwzględniających uwarunkowania techniczne, przestrzenne, środowiskowe, własnościowe oraz funkcjonalne. Celem prowadzonych prac było wskazanie rozwiązania

umożliwiającego realizację założeń inwestycji przy jednoczesnym ograniczeniu liczby konfliktów przestrzennych i społecznych.

Projektowana droga przebiega przez obszar o znacznym stopniu zagospodarowania, w związku z czym nie było możliwe wyznaczenie przebiegu całkowicie pozbawionego kolizji z istniejącymi nieruchomościami, infrastrukturą techniczną lub innymi elementami zagospodarowania terenu. W ramach prowadzonych analiz dążono do ograniczenia skali tych kolizji w możliwie największym zakresie, przy zachowaniu wymaganych parametrów technicznych i funkcjonalnych drogi.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących zasadności inwestycji, należy wskazać, że określenie potrzeb transportowych oraz celów przedsięwzięcia pozostaje w kompetencji Inwestora. Zadaniem zespołu projektowego było przeprowadzenie analiz wariantowych oraz opracowanie rozwiązań technicznych spełniających założenia inwestycji i obowiązujące wymagania projektowe.

W odniesieniu do podniesionych kwestii środowiskowych należy wskazać, że wpływ planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska, w tym warunki wodne, klimat akustyczny oraz jakość powietrza, podlega ocenie w ramach opracowywanej dokumentacji środowiskowej. Analizy te prowadzone są zgodnie z obowiązującymi przepisami i metodykami oraz będą stanowiły podstawę do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na otoczenie.

Odnosząc się do kwestii konsultacji społecznych, należy zauważyć, że organizacja spotkań informacyjnych z mieszkańcami pozostaje w gestii Inwestora oraz właściwych organów uczestniczących w procesie przygotowania inwestycji. Zespół projektowy pozostaje gotowy do udziału w takich spotkaniach i przedstawienia przyjętych rozwiązań projektowych oraz wyników przeprowadzonych analiz.

Jednocześnie należy podkreślić, że zespół projektowy nie jest właściwy do oceny działań podejmowanych przez organy administracji publicznej w zakresie wydawania decyzji administracyjnych, prowadzenia polityki informacyjnej, procedur planistycznych ani ewentualnych postępowań związanych z nabywaniem nieruchomości lub ustalaniem odszkodowań. Kwestie te pozostają poza zakresem opracowania projektowego.

Mając na uwadze wyniki przeprowadzonych analiz, zespół projektowy podtrzymuje stanowisko, że rekomendowany wariant stanowi rozwiązanie najbardziej racjonalne i zrównoważone spośród rozpatrywanych opcji. Wybór ten nie wynika wyłącznie z kryteriów ekonomicznych, lecz stanowi rezultat wyważenia aspektów technicznych, funkcjonalnych, środowiskowych, przestrzennych i społecznych. Pomimo występowania nieuniknionych kolizji z istniejącym zagospodarowaniem terenu, wariant ten został oceniony jako najkorzystniejszy z punktu widzenia realizacji celów inwestycji oraz ograniczenia skali występujących konfliktów przestrzennych.

Pismo [REDAKTOWANE] z dnia 06.07.2026 r.

Dotyczy: planowanej budowy drogi wojewódzkiej nr 740 przebiegającej przez działki nr 251/39 oraz 252/138 obręb 0001 Bielicha, Gmina Zakrzew.

Kategoryczny sprzeciw wobec planowanej inwestycji drogowej

Niniejszym jako właściciele nieruchomości położonej w gminie Zakrzew, Bielicha, ul. Poziomki 54, oznaczonej jako działki 251/39 oraz 252/138, wnosimy sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 740 przez naszą nieruchomość.

Wnosimy o odmowę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu przecinającego miejscowość Bielicha.

Planowana inwestycja budzi poważne obawy mieszkańców ze względu na jej negatywny wpływ na jakość życia, bezpieczeństwo oraz środowisko naturalne.

Realizacja przedsięwzięcia może doprowadzić do zwiększenia natężenia ruchu, hałasu zanieczyszczenia powietrza oraz pogorszenia warunków życia okolicznych mieszkańców.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia piszecie Państwo: „Dzięki oddaleniu zabudowy, wariant 1 będzie również najbardziej akceptowalny społecznie, ponieważ dzięki temu będzie możliwe uniknięcie przekroczeń poziomów akustycznych oraz stosownie ewentualnych metod ochrony przed hałasem niezaburzających odbioru krajobrazu”. Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób ewentualne zastosowanie ekranów akustycznych lub innych zabezpieczeń przed hałasem miałyby nie zaburzać odbioru krajobrazu odnosząc się do nieruchomości mieszczącej się w Bieliszce, ul. Poziomki 54. W szczególności proszę o wskazanie na jakiej podstawie uznano, że wariant jest „oddalony od zabudowy”, skoro droga ma przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie naszej nieruchomości.

Uważamy, że przedstawiony wariant inwestycji nie uwzględnia w wystarczającym stopniu interesu społeczności lokalnej ani nie przedstawia przekonujących argumentów za wyborem właśnie tego przebiegu.

Wnosimy o ponowną analizę planowanego przedsięwzięcia, rozważenie alternatywnych wariantów oraz przeprowadzenie rzetelnych konsultacji społecznych z udziałem mieszkańców.

Istnieje możliwość poprowadzenia planowanej drogi wojewódzkiej w alternatywnym wariantcie oddalonym o około 100 metrów od obecnie planowanej lokalizacji w miejscowości Bielicha. W tym miejscu znajdują się głównie tereny zielone, bez zabudowy mieszkaniowej, dzięki czemu inwestycja w znacznie mniejszym stopniu ingerowałaby w życie mieszkańców oraz ograniczyłaby negatywne skutki społeczne i środowiskowe.

W przypadku ewentualnej drogi przebiegającej przez istniejącą podziemną infrastrukturę techniczną istniejącej przepompowni ścieków nie powinno stanowić przeszkody dla wyboru korzystniejszego wariantu. Biorąc pod uwagę całkowity koszt planowanej inwestycji, wydatki związane z przebudową infrastruktury są uzasadnione jeśli mogą ograniczyć uciążliwość dla mieszkańców miejscowości

Bielicha. Koszty przebudowy przepompowni będą znacząco niższe niż wykup zabudowanych działek i nieruchomości, które będą podlegały wyburzeniu. Ponadto, przebudowa istniejących przepompowni poprawi gospodarkę ściekową oraz jakość usług świadczonych przez GPK Zakrzew związanej z odbiorem ścieków z pobliskich gospodarstw domowych.

Wnosimy o przeprowadzenie ponownej analizy przebiegu drogi wojewódzkiej nr 740 z uwzględnieniem wariantu oddalonego o około 100 metrów od obecnie proponowanej lokalizacji. W naszej ocenie wariant ten pozwala na poprowadzenie drogi przez tereny zielone, z pominięciem istniejącej zabudowy mieszkaniowej, co znacząco ograniczyłoby negatywne skutki inwestycji dla mieszkańców.

Zwracamy się również z prośbą o przeprowadzenie wizji lokalnej z udziałem projektanta oraz przedstawicieli inwestora. Uważamy, że bezpośrednie zapoznanie się z ukształtowaniem terenu, istniejącą zabudową oraz proponowanym przez mieszkańców alternatywnym przebiegiem drogi umożliwi rzetelną ocenę wszystkich możliwości i wybór rozwiązania najlepiej służącego zarówno celom inwestycji, jak i interesowi lokalnej społeczności.

Ponadto chcemy zauważyć, że planowy przebieg drogi łączący się z ulicą Wolanowską w Radomiu, będzie stanowił tzw. „wąskie gardło” w połączeniu z istniejącym zjazdem z trasy S7. Proszę o wyjaśnienie zasadności przyjęcia rozwiązania, w którym dwa zjazdy z drogi ekspresowej S7 mają łączyć się na jednym rondzie. Proszę o wskazanie, czy przeprowadzono analizę przepustowości i bezpieczeństwa ruchu dla takiego rozwiązania oraz czy jest ono zgodne z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi.

Prosimy również o przedstawienie prognoz natężenia ruchu dla obu zjazdów oraz wyjaśnienie w jaki sposób oceniono wpływ ich połączenia na płynność ruchu, ryzyko tworzenia zatorów oraz bezpieczeństwo użytkowników drogi.

Jesteśmy przekonani, że na etapie projektowania istnieje możliwość wprowadzenia zmian, które pozwolą ograniczyć ingerencję w istniejącą zabudowę.

ODPOWIEDŹ:

Zespół projektowy zapoznał się z treścią wniesionych uwag dotyczących planowanego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 740 oraz wpływu inwestycji na nieruchomości położone przy ul. Poziomki 54 w miejscowości Bielicha.

Rozumiemy obawy mieszkańców związane z lokalizacją projektowanej drogi oraz jej potencjalnym oddziaływaniem na warunki zamieszkania. Jednocześnie należy podkreślić, że rekomendowany wariant został wypracowany w wyniku analiz uwzględniających szereg kryteriów technicznych, funkcjonalnych, środowiskowych, przestrzennych oraz społecznych.

Odnosząc się do przywołanego fragmentu Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia dotyczącego oddalenia zabudowy, należy wskazać, że ocena ta została sformułowana w odniesieniu do całego

analizowanego odcinka inwestycji oraz porównania rozpatrywanych wariantów. Nie oznacza ona braku oddziaływania na wszystkie nieruchomości znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej drogi. Oznacza natomiast, że spośród analizowanych rozwiązań wariant rekomendowany charakteryzuje się ogólnie korzystniejszą relacją względem istniejącej zabudowy i mniejszą skalą konfliktów przestrzennych.

Kwestia ewentualnej potrzeby zastosowania zabezpieczeń akustycznych będzie przedmiotem szczegółowych analiz na kolejnych etapach opracowania dokumentacji. Rozwiązania związane z ochroną przed hałasem dobierane są na podstawie prognoz ruchu, modelowania akustycznego oraz obowiązujących przepisów i nie zostały jeszcze przesądzone na obecnym etapie prac. W związku z tym nie można obecnie jednoznacznie określić rodzaju ani lokalizacji ewentualnych środków ochrony akustycznej dla poszczególnych nieruchomości.

Odnosząc się do propozycji przesunięcia przebiegu drogi o około 100 m w kierunku południowym, należy wskazać, że przebieg wariantów był kształtowany z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania terenu, infrastruktury technicznej oraz innych ograniczeń projektowych. Jednym z elementów wpływających na przyjęte rozwiązania była również lokalizacja istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej. Jednocześnie należy zauważyć, że każda istotna zmiana przebiegu trasy wymagałaby ponownej weryfikacji szeregu uwarunkowań technicznych, środowiskowych, własnościowych i funkcjonalnych oraz oceny wpływu takiej zmiany na pozostałe elementy projektowanego układu komunikacyjnego.

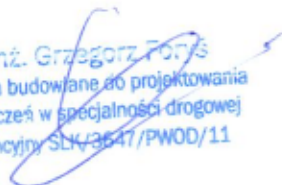
Odnosząc się do argumentu dotyczącego kosztów przebudowy infrastruktury technicznej i kosztów pozyskania nieruchomości, należy podkreślić, że wybór wariantu nie był dokonywany wyłącznie w oparciu o kryterium ekonomiczne. Analizy obejmowały również aspekty techniczne, środowiskowe, funkcjonalne i społeczne. Ostateczna ocena wariantów stanowi wynik wyważenia wszystkich analizowanych czynników.

W kwestii połączenia projektowanej drogi z istniejącym układem komunikacyjnym w rejonie ul. Wolanowskiej należy wyjaśnić, że rozwiązania geometryczne zostały opracowane w oparciu o obowiązujące przepisy, wytyczne projektowe oraz uzgodnienia prowadzone z zarządcami dróg. Szczegółowe analizy ruchowe, w tym prognozy natężenia ruchu, przepustowości skrzyżowań i funkcjonowania całego układu komunikacyjnego, stanowiły jeden z elementów oceny wariantów przebiegu drogi. Przyjęte rozwiązania zostały ocenione jako spełniające wymagania w zakresie funkcjonowania oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Odnosząc się do postulatu przeprowadzenia wizji lokalnej, należy wskazać, że przebieg projektowanej trasy był analizowany w oparciu o dostępne materiały projektowe, dane przestrzenne, dokumenty planistyczne oraz rozpoznanie terenu wykonane na potrzeby opracowania. Ewentualne dodatkowe wizje terenowe lub spotkania robocze mogą być realizowane w miarę potrzeb wynikających z dalszego przebiegu prac projektowych.

Mając na uwadze wyniki przeprowadzonych analiz, zespół projektowy podtrzymuje stanowisko, że rekomendowany wariant stanowi rozwiązanie najbardziej racjonalne i zrównoważone spośród rozpatrywanych opcji. Wybór ten jest wynikiem uwzględnienia aspektów technicznych, funkcjonalnych, środowiskowych, przestrzennych i społecznych oraz dążenia do ograniczenia skali konfliktów związanych z realizacją inwestycji przy jednoczesnym zachowaniu jej podstawowych celów komunikacyjnych.

Z poważaniem


mgr inż. Grzegorz Fortys
Uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
nr ewidencyjny SKN-3647/PWOD/11

Sprawa prowadzi:

[Redacted signature]

Adres do korespondencji:

Sweco Polska sp. z o.o.
Bracka 28
PL-40-858 Katowice,

Załączniki:

1. Pismo związane 2025-07-03-MPU Radom wnioski i sugestie
2. Pismo związane 2025-09-17-do_MPU-prosba o opinie dla rozwiązań projektowych
3. Pismo związane 2025-09-30-MPU opinia do wariantów

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a