



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO ZDUŃSKA WOLA – KARSZNICE



**MIEJSKI OBSZAR
FUNKCJONALNY
ZDUŃSKA WOLA
KARSZNICE**

Projekt pn. „Wyznaczenie miejskiego obszaru funkcjonalnego o charakterze transportowo-przemysłowym na terenie Powiatu Zduńskowolskiego i Powiatu Łaskiego wokół węzła drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice oraz magistrali kolejowej Śląsk – Porty” jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013, przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Lider projektu:



Powiat Zduńskowolski



Powiat Łaski



Miasto Zduńska Wola



Gmina Zduńska Wola



Gmina Szadziejowice

Partnerzy projektu:

PRZEKAZANIE KONCEPCJI ZAGOSPODAROWANIA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO ZDUŃSKA WOLA – KARSZNICE

Publikację przygotowało konsorcjum:

MCONNECTION Sp. z o.o.

Łódzka Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

KOORDYNACJA MERYTORYCZNA

mgr inż. arch. Małgorzata Grodzicka-Kowalczyk

Członek Okręgowej Izby Urbanistów z siedzibą w Warszawie – WA-415

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
1 CEL PROJEKTU	6
2 DELIMITACJA MOF ZDUŃSKA WOLA - KARSZNICE.....	7
3 METODOLOGIA PRACY NAD KONCEPCJĄ ZAGOSPODAROWANIA.....	9
3.1 ETAP WSTĘPNY	9
3.1.1 ZAWIADOMIENIE INSTYTUCJI.....	9
3.1.2 ZEBRANIE MATERIAŁÓW WEJŚCIOWYCH.....	14
3.2 ETAP PROJEKTOWY.....	15
3.2.1 WARSZTATY CHARRETTE	15
3.2.2 METODOLOGIA TRANSECT	19
4 KONCEPCJA.....	21
4.1 OKREŚLENIE STRUKTURY WŁASNOŚCI TERENÓW W OBRĘBIE GRANIC MOF	21
4.2 INWENTARYZACJA UPROSZCZONA ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	21
4.3 KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO ZDUŃSKA WOLA – KARSZNICE	22
4.3.1 ETAPOWY CHARAKTER INWESTYCJI	22
4.3.2 OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROGRAMOWO – PRZESTRZENNYCH.....	23
4.3.2.1 CHARAKTERYSTYKA STREF MOF	23
4.3.2.2 OPIS KONCEPCJI.....	26
4.3.2.3 PORT MULTIMODALNY	27
4.3.2.4 CZYNNIK DK 12/14 – S8	32
4.3.3 WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH	36
4.3.3.1 WYJĘCIE SYTUACJA PLANISTYCZNA.....	36
4.3.3.2 MOF - WYTYCZNE W ZAKRESIE PRZEZNACZENIA TERENÓW	36
4.3.3.3 WYTYCZNE W ZAKRESIE WSKAZANIA OBSZARÓW INTERWENCJI W REJONACH WARUNKUJĄCYCH FUNKCJONOWANIE I ROZWÓJ MOF	36
4.3.3.4 WYTYCZNE W ZAKRESIE ZASAD MODERNIZACJI, ROZBUDOWY I BUDOWY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	38
4.3.3.4.1 OGÓLNE ZASADY UZBROJENIA TERENU W INFRASTRUKTURĘ TECHNICZną	38
4.3.3.4.2 ZAOPATRZENIE W WODĘ	38
4.3.3.4.3 ODPROWADZANIE CIĘKÓW SANITARNYCH	39
4.3.3.4.4 ZASADY ODWODNIENIA TERENU.....	40
4.3.3.4.5 ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZną	41
4.3.3.4.6 ZAOPATRZENIE W GAZ.....	42
4.3.3.4.7 ZAOPATRZENIE W CIEPŁO.....	42
4.3.3.4.8 KOSZTY UZBROJENIA TERENÓW WRAZ Z OSZACOWANIEM ILOŚCI OŚWIETLENIA.....	43
4.3.4 WYTYCZNE W ZAKRESIE ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW KOLEJOWYCH	44
4.3.4.1 STAN ISTNIEJĄCY - INFORMACJE OGÓLNE.....	44
4.3.4.2 CHARAKTERYSTYKA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	48
4.3.4.3 MOżliwość PRZEKSZTAŁCENIA OBSZARU WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZną	48
5 PODSUMOWANIE.....	50

Integralnymi częściami koncepcji zagospodarowania są:

niniejszy **RAPORT** wraz z załącznikami:

ZAŁĄCZNIK NR 1	Wytyczne przestrzenne dla stref zagospodarowania – podstawowe (tabela)
ZAŁĄCZNIK NR 2	Wytyczne przestrzenne dla wybranych stref zagospodarowania – najbardziej atrakcyjnych inwestycyjnie (tabela)
ZAŁĄCZNIK NR 3	Kopie pism instytucji

oraz **KOMPLET RYSUNKÓW** – wg wykazu:

nr rys	tytuł rysunku	skala
RYS I	Struktura własności terenów w obrębie granic MOF	1:5 000
RYS II	Funkcja terenów w obrębie granic MOF	1:5 000
RYS III_w1	Wariantowe umiejscowienie inicjatyw inwestycyjnych – przebieg łącznika drogowego - wariant 1	1:5 000
RYS III_w2	Wariantowe umiejscowienie inicjatyw inwestycyjnych – przebieg łącznika drogowego - wariant 2	1:5 000
RYS III_w3	Wariantowe umiejscowienie inicjatyw inwestycyjnych – przebieg łącznika drogowego - wariant 3	1:5 000
RYS IV	Inwentaryzacja uproszczona istniejącej infrastruktury transportowej	1:10 000
RYS V	Inwentaryzacja uproszczona istniejącej infrastruktury technicznej w tym na terenach będących własnością PKP w Zduńskiej Woli - Karsznice	1:5 000
RYS VI	Koncepcja zagospodarowania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola - Karsznice	1:10 000

WSTĘP

Dokument przygotowany został przez konsorcjum firm: MCONNECTION Sp. z o.o. i Łódzką Agencję Rozwoju Regionalnego S.A. na zlecenie Powiatu Zduńskowolskiego – Lidera projektu „Wyznaczenie miejskiego obszaru funkcjonalnego o charakterze transportowo – przemysłowym na terenie Powiatu Zduńskowolskiego i Powiatu Łaskiego wokół węzła drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice oraz magistrali kolejowej Śląsk - Porty”. Koncepcja Zagospodarowania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice (zwana dalej również Koncepcją MOF lub Koncepcją) powstała przy współpracy MAU Mycielski Architecture and Urbanism.

Realizacja niniejszego projektu jest możliwa dzięki współpracy samorządów: Powiatu Zduńskowolskiego, Powiatu Łaskiego, Miasta Zduńska Wola, Gminy Zduńska Wola oraz Gminy Sędziejowice.

Projekt realizowany jest w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013 przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Celem projektu jest przede wszystkim wyznaczenie zintegrowanego przestrzennie i funkcjonalnie obszaru wraz z takim określeniem kierunków jego rozwoju, które przyczyni się do zwiększenia spójności terytorialnej wszystkich jednostek samorządu terytorialnego biorących udział w projekcie. W wyniku realizacji projektu powstaną dokumenty studyjno – koncepcyjne (Plan Rozwoju i Koncepcja Zagospodarowania) oraz dokumenty wykonawcze (studium wykonalności, dokumentacja budowlana – wykonawcza wybranych inicjatyw inwestycyjnych). Okres realizacji projektu to lata 2013 – 2014, a jego wartość to blisko 1 500 000 zł przy dofinansowaniu ze środków EFRR i budżetu państwa na poziomie 90% kosztów kwalifikowanych.

1 CEL PROJEKTU

Koncepcja Zagospodarowania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice to dokument studyjno–konceptyjny, którego celem jest przedstawienie wizji zagospodarowania obszaru w granicach wyznaczonych w Planie Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice zawierający m.in.: ocenę stanu istniejącej infrastruktury technicznej i lokalnej sieci dróg oraz analizę kosztów uzbrojenia terenu i skomunikowania potencjalnych obszarów inwestycyjnych z węzłem drogi ekspresowej S8, drogą krajową nr 12 (14) i Karsznickim Węzłem Kolejowym stanowiącym element magistrali kolejowej Śląsk-Porty (linia kolejowa nr 131).

Głównym celem dokumentu jest przedstawienie wypracowanej wizji zagospodarowania obszaru w granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice. Koncepcja bazuje bezpośrednio na celach strategicznych wyznaczonych w Planie Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice – dokumencie o charakterze strategicznym sporządzonym w pierwszym etapie prac nad projektem.

W toku tworzenia Koncepcji wypracowany został sposób zagospodarowania obszaru poprzez umiejscowienie korytarza przebiegu łącznika drogowego pomiędzy węzłem drogi S8 Zduńska Wola Karsznice a drogą krajową nr 12 (14) wraz z siecią dróg lokalnych. W celu wyboru optymalnego przebiegu łącznika przeanalizowano jego 3 różne warianty. Łącznik w oparciu o który powstały ostateczne rozwiązania projektowe wypracowany został w oparciu o szczegółowe analizy funkcjonalno – przestrzenne. Zapewnia możliwość najlepszego zagospodarowania obszaru a poprzez uwzględnienie ukształtowania terenu pozwala na ograniczenie do niezbędnego minimum prac makroniwelacyjnych.

Wskazywany w niniejszym dokumencie sposób zagospodarowania obszaru zakłada realizację celów strategicznych wskazywanych w dokumencie Planu Rozwoju MOF Zduńska Wola – Karsznice na lata 2013 - 2020.

Koncepcja jest dokumentem wyznaczającym kierunki zagospodarowania MOF - uwzględniając aktualny stan zainwestowania obszaru oraz wytyczne wynikające z dokumentów planistycznych pełni funkcję **zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego**. Jest też podstawą prowadzenia inwestycji realizowanych na podstawie **przepisów odrębnych**. Dokument z załącznikami rysunkowymi stanowić będzie podstawę delimitacji możliwych interwencji inwestycyjnych wynikających z Planu Rozwoju MOF Zduńska Wola – Karsznice. Powyższe dokumenty sporządzane będą w odrębnym trybie wynikającym z obowiązujących ustaw.

Zaplanowany sposób zagospodarowania obszaru w pełni uwzględnia **zasadę zrównoważonego rozwoju**. Świadomie kształtowane są relacje pomiędzy planowanymi procesami inwestycyjnymi a zachowaniem struktury dotychczasowego zagospodarowania. Realizacja założeń Koncepcji Zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice zapewni wykorzystanie potencjału gospodarczego obszaru przy jednoczesnej dbałości o zachowanie i ochronę walorów środowiska przyrodniczego. Szczególnie ważnym zagadnieniem projektowym jest przedstawienie takich rozwiązań, które w najwyższy sposób przyczynią się do poprawy jakości życia i zdrowia mieszkańców obszaru.

Przyjęcie Planu Rozwoju wraz z Koncepcją Zagospodarowania nie zamyka możliwości wprowadzania zmian ani wskazywania nowych kierunków rozwoju obszaru.

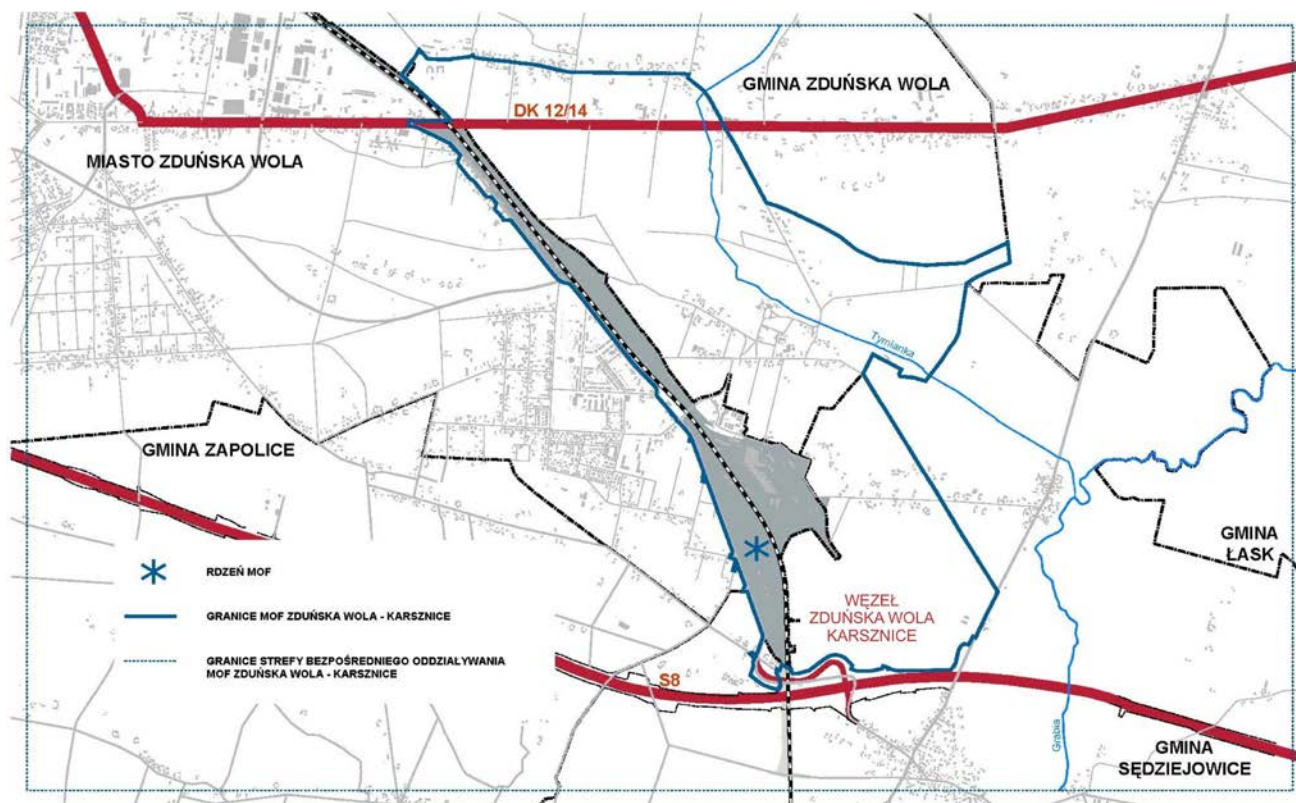
2 DELIMITACJA MOF ZDUŃSKA WOLA - KARSZNICE

W wyniku przeprowadzonego etapowo procesu delimitacji, wyznaczono następujące obszary związane z rozwojem Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice:

MOF Zduńska Wola – Karsznice wraz z obszarem bezpośredniego oddziaływania MOF

Centrum obszaru MOF stanowi teren na obszarze miasta Zduńska Wola – miejsce realizacji Portu multimodalnego – kluczowej inwestycji warunkującej rozwój MOF. Obszar MOF położony na styku jednostek administracyjnych: Miasta Zduńska Wola i Gminy Zduńska Wola (Powiat Zduńskowski) oraz Gminy Sędziejowice (Powiat Łaski), od północy ograniczony pasem zabudowy położonej na północ od DK 12/14, na wschodzie granica przebiega po gruntach Gminy Zduńska Wola (obszar umożliwiający realizację inwestycji drogowej – drogi powiatowej), na południu granicą inwestycji jest realizowana droga ekspresowa S8, od zachodu ul.Karsznicka i grunty bezpośrednio do niej przyległe.

Granice Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice wraz z obszarem bezpośredniego oddziaływania przedstawia poniższy schemat:



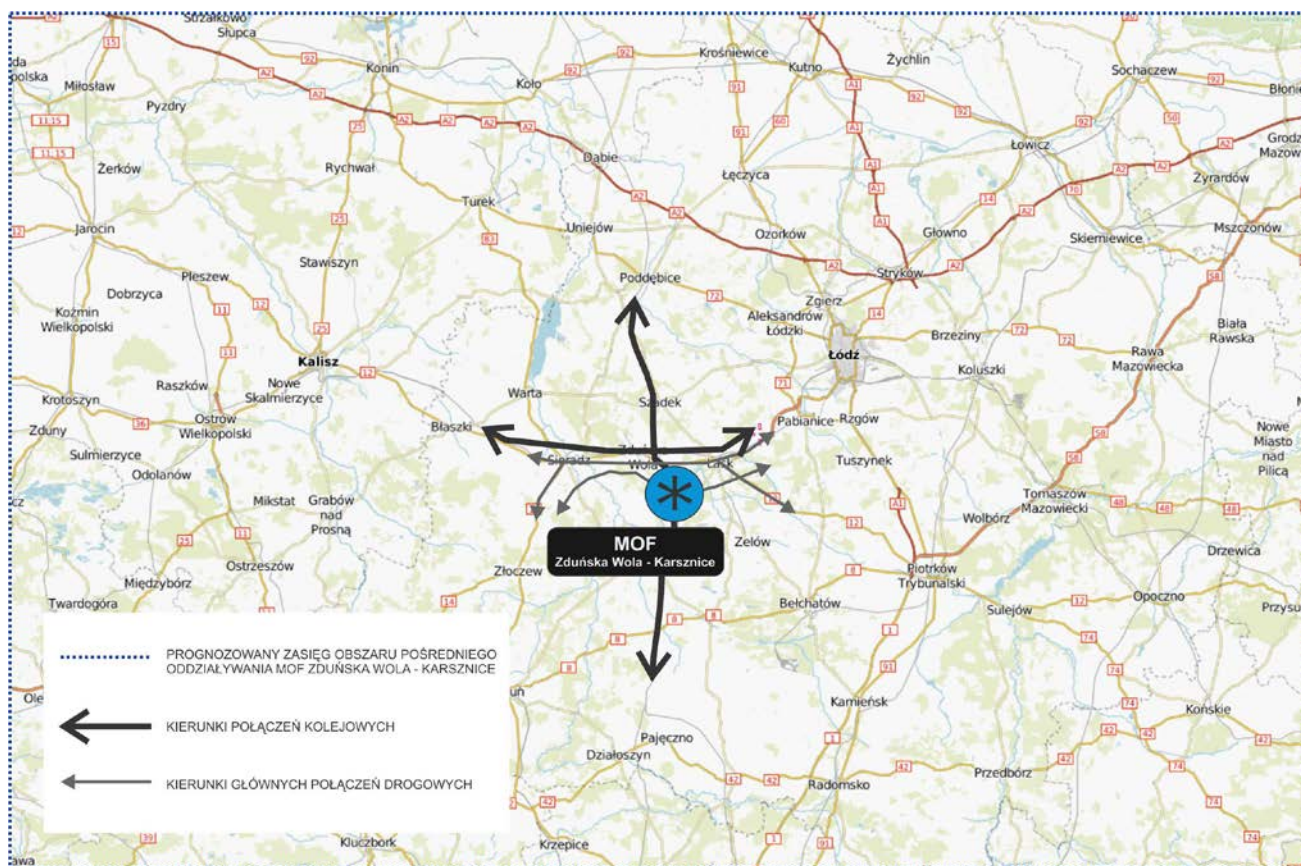
RYS: Wskazanie granic Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice wraz z zasięgiem obszaru jego bezpośredniego oddziaływania

Obszar strefy bezpośrednio wspomagającej funkcjonowania MOF to obszar, dla którego rozwój MOF będzie znacznym czynnikiem rozwoju. Wyznaczona strefa obejmuje Miasto Zduńska Wola i znaczną część Powiatu Łaskiego (głównie miejscowości Bilew, Marzenin, Wrzesiny).

obszar pośredniego oddziaływania MOF

Obszar pośredniego oddziaływania MOF Zduńska Wola - Karsznice to obszar, na którego funkcjonowanie MOF może mieć znaczny wpływ. Obejmuje m. inn. takie ośrodki miejskie jak Sieradz i Łask.

Zasięg obszaru pośredniego oddziaływania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice przedstawia poniższy schemat:



RYS: Wskazanie obszaru pośredniego oddziaływania
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice

* * *

Proces i metodologia delimitacji zostały szczegółowo przedstawione w dokumencie Planu Rozwoju MOF Zduńska Wola – Karsznice.

3 METODOLOGIA PRACY NAD KONCEPCJĄ ZAGOSPODAROWANIA

3.1 ETAP WSTĘPNY

3.1.1 ZAWIADOMIENIE INSTYTUCJI

W etapie poprzedzającym prace nad częścią projektową Konceptji Zagospodarowania wysłano zawiadomienie o przystąpieniu prac nad projektem (Konceptją Zagospodarowania poprzedzoną sporządzeniem Planu Rozwoju) do wybranych instytucji. Kluczem wyboru powyższych instytucji była ich rola jako uzgadniających bądź opiniujących dokumenty planistyczne, do których wytyczne ma stanowić niniejsza Konceptcja. Przekazane wnioski zostały rozpatrzone, a następnie wzięte pod uwagę w toku tworzenia dokumentu (w zakresie dostosowanym do jego specyfiki). Poniżej – wykaz powiadomionych instytucji wraz z treścią przekazanych wniosków.

TAB 1: Wykaz wniosków instytucji

l.p.	nazwa instytucji	data wpływu wniosku	treść wniosku
1.	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi ul. Traugutta 25 90-113 Łódź	13.01.2014	<ul style="list-style-type: none"> — przedmiotowy dokument może wymagać przeprowadzenia strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko (może stwarzać ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, gdyż zarówno porty multimodalne jak i drogi mogą być do takich przedsięwzięć zaliczane), — realizacja przedmiotowego dokumentu będzie powodować bezpośrednie oddziaływanie na obszar mający znaczenie dla Wspólnoty PHL100021 Grabia;
2.	Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi ul. Piotrkowska 104 90-926 Łódź	23.01.2014	<ul style="list-style-type: none"> — jako podstawę działań planistycznych przy sporządzeniu przedmiotowej koncepcji należy przyjąć ład przestrzenny, czyli takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne, stanowiący nieodłączny atrybut zrównoważonego rozwoju, — zagospodarowanie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego należy poprzedzić wnikliwymi i rzetelnymi analizami uwarunkowań środowiskowych, infrastrukturalnych, ekonomicznych przestrzennych oraz społecznych, w celu zapewnienia optymalizacji przyjętych rozwiązań, — wyznaczając nowe tereny przeznaczone pod zabudowę należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby rozwojowe i możliwości ekonomiczne gmin, na obszarach których planuje się realizację przedmiotowej inwestycji; nadmierna urbanizacja może bowiem nie tylko powodować degradację krajobrazu przyrodniczego i kulturowego oraz konflikty przestrzenne, ale również generować olbrzymie koszty dla samorządów terytorialnych,

l.p.	nazwa instytucji	data wpływu wniosku	treść wniosku
3.	Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Łodzi Delegatura w Sieradzu ul. Kościuszki 3 98-206 Sieradz	24.01.2014	<ul style="list-style-type: none"> — przy tworzeniu koncepcji MOF należy dążyć do osiągnięcia równowagi pomiędzy szeroko pojętym dobrem publicznym, a partykularnym dobrem indywidualnym - pogodzenia wymagają zatem rozwiązania stwarzające optymalne uwarunkowania dla lokalizacji inwestycji na terenie MOF z jednoczesnym przeciwdziałaniem uciążliwościom, mogącym oddziaływać na sąsiednie obszary, — należy zaplanować strefę buforową, która zapobiegnie negatywnemu wpływowi nowego zamierzenia na tereny zurbanizowane, — planując budowę łącznika drogowego pomiędzy drogą ekspresową S8 a DK 12/14, należy kierować się maksymalizacją korzyści, wynikających z aktywizacji terenów przyległych, przy jednoczesnym zastosowaniu odpowiednich narzędzi planistycznych, przeciwdziałających liniowemu rozwojowi zabudowy wzdłuż w/w drogi; — w koncepcji należy uwzględnić ochronę zabytków zlokalizowanych na obszarach powiatów zduńskowolskiego i łaskiego, na terenie miasta Zduńska Wola oraz gminy Sędziejowice, zabytków nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków i ich otoczenia oraz innych zabytków nieruchomości wpisanych do wojewódzkiej i gminnej ewidencji, — w gminnej ewidencji powinny być ujęte: zabytki nieruchome wpisane do rejestru, inne zabytki nieruchome wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków oraz inne zabytki nieruchome wyznaczone przez Wójta w porozumieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, — należy ustalić zasady zapewniające ochronę zabytków również archeologicznych, w tym ich ekspozycji, — w celu zapewnienia ochrony zabytkom nieruchomym (w tym archeologicznym) należy określić rozwiązania zgodne z art.18 ust.3 pkt 2, pkt 3, art. 5 oraz art. 19 ust. 3 ustawy o ochronie zabytków, — należy uwzględnić również krajobrazową rolę zabytków oraz fakt, iż opieka nad nieruchomościami stanowiącymi zabytki jest celem publicznym;
4.	Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi Terenowy Inspektorat w Sieradzu ul. Warneńczyka 1 98-200 Sieradz	17.01.2014	<ul style="list-style-type: none"> — na obszarze objętym przedmiotowym opracowaniem, występuje: śródlądowa woda powierzchniowa - rzeka Tymianka oraz urządzenia melioracji wodnych - rowy melioracyjne, drenowania, — należy wprowadzić zapisy uwzględniające ochronę wód (rzeki Tymianki) i urządzeń melioracji wodnych (rowów melioracyjnych i drenowań) wynikającą z obowiązujących przepisów ustawy Prawo wodne wnosząc o ich uwzględnienie w przedmiotowym opracowaniu a mianowicie : <ul style="list-style-type: none"> - dla rzeki Tymianki: zapewnienie pasa gruntu

l.p.	nazwa instytucji	data wpływu wniosku	treść wniosku
			<p>wolnego od trwałych naniesień i nasadzeń od rzeki Tymianka w celu umożliwienia jej prawidłowej eksploatacji; rozwiązanie kolizji inwestycji z rzeką Tymianką powinno być dokonane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dla urządzeń melioracji wodnych - rowów melioracyjnych: zachowanie rowów melioracyjnych dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania urządzeń melioracji wodnych szczegółowych i właściwych warunków odbioru wód powierzchniowych; zapewnienie pasa gruntu, wolnego od otwartych naniesień i nasadzeń, od rowów melioracyjnych w celu umożliwienia ich prawidłowej eksploatacji; rozwiązanie kolizji inwestycji z rowami melioracyjnymi powinno być dokonane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne; - dla urządzeń melioracji wodnych - drenowań: rozwiązanie kolizji z istniejącymi urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych - drenowaniami powinno być dokonane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne; po zmianie sposobu użytkowania gruntów zmeliorowanych – w celu wykreślenia z ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów powierzchni zajętej pod zabudowę, zgodnie z § 6 ust. 2 pkt 2a Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 30 grudnia 2004 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 7, poz. 55)- inwestor winien przesłać pisemną informację o zakończeniu inwestycji wraz z decyzją właściwego organu - pozwoleniem wodnoprawnym na przebudowę lub rozbiórkę urządzeń do Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Łodzi Terenowy Inspektorat w Sieradzu; - na przedmiotowym obszarze występują zrealizowane w XIX wieku drenowania - nie figurujące w ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów prowadzonej przez Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Łodzi - podczas robót ziemnych związanych z wykonywaniem inwestycji na tym terenie może nastąpić uszkodzenie istniejących rurociągów drenarskich co grozi podtopieniem obiektów budowlanych i zakłóceniem stosunków wodnych na gruntach sąsiednich - w związku z powyższym inwestor zobowiązany jest we własnym zakresie do rozwiązania kolizji w sposób zapewniający prawidłowy odpływ wód; <p>— wnosi się o zaznaczenie na załączniku graficznym w koncepcji Zagospodarowania rzeki Tymianka,</p>

l.p.	nazwa instytucji	data wpływu wniosku	treść wniosku
5.	Zarząd Województwa Łódzkiego al. Piłsudskiego 8 90-051 Łódź	23.01.2014	<p>rowów melioracyjnych i terenów drenowanych zgodnie z ewidencją wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów prowadzoną przez Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Łodzi, jako uwarunkowań, co jest podstawą do zachowania ich ochrony przy wyznaczeniu zagospodarowania przedmiotowego obszaru oraz drenowania - nie figurującego w ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów prowadzonej przez Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Łodzi;</p> <ul style="list-style-type: none"> — zakładany dla wyznaczonego obszaru rozwój oparty na funkcji logistyczno-transportowej jest zgodny z kierunkami rozwoju wyznaczonymi w strategicznych dokumentach Województwa Łódzkiego; — zapisy aktualizacji <i>Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego (2010)</i> w zakresie rozwoju intermodalnego transportu towarowego i logistyki wskazuje na zintensyfikowanie wykorzystania istniejącej stacji kontenerowo-przeładunkowej Zduńska Wola (Karsznice) jako terminalu multimodalnego; — w <i>Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 (2013)</i>: w ramach celu operacyjnego 7, strategicznego kierunku działań 7.1, działania 7.1.3 rozwój proekologicznego transportu towarowego, w tym węzłów intermodalnych i logistyki transportowej wskazuje się procesy przekształcenia istniejących stacji kontenerowo-przeładunkowych oraz wspieranie budowy nowych terminali; — w ramach celu operacyjnego 3, strategicznego kierunku działań 3.1, działania 3.1.4 prowadzenie kompleksowej polityki „przyciągania” inwestorów wskazuje się m.in. opracowanie pełnej oferty terenów inwestycyjnych oraz wspieranie przygotowania strategicznych terenów inwestycyjnych; — w ramach Obszarów Strategicznej Interwencji wynikających z polityki rozwoju województwa łódzkiego - rejonów będących w strefie bezpośredniego oddziaływania sieci TEN-T wskazuje się na rozwój gospodarczy oparty na wykorzystaniu położenia w sąsiedztwie Transeuropejskiej Sieci Transportowej; — konieczność utrzymania i ochrony zlokalizowanego w omawianym obszarze skansenu, mającego powiązanie z planowaną funkcją terenu;
6.	Wojewódzki Sztab Wojskowy w Łodzi ul. Źródłowa 52 91-735 Łódź	17.01.2014	<ul style="list-style-type: none"> — wprowadzenie zapisu o konieczności zgłoszenia przed wydaniem pozwolenia na budowę, do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, Wydział Lotniskowy, poprzez WSzW w Łodzi. wszystkich obiektów (wież, kominów, masztów, słupów itp.) o wysokości 50 m n.p.t i większej w celu

l.p.	nazwa instytucji	data wpływu wniosku	treść wniosku
			uzgodnienia lokalizacji i ustalenia sposobu oznakowania przeszkodowego tych terenów;
7.	PGE Dystrybucja S.A Oddział Łódź Teren Region Energetyczny Sieradz ul.Wojska Polskiego 98 98-200 Sieradz	13.01.2014	<ul style="list-style-type: none"> — należy umieścić zapisy dotyczące zasad obsługi w infrastrukturę techniczną, w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną, — należy sporządzić bilans potrzeb energetycznych oraz na jego podstawie określić zakres budowy i rozbudowy infrastruktury elektroenergetycznej, — w przypadku wystąpienia kolizji z istniejącymi urządzeniami i liniami należy przewidzieć ich przebudowę, z umożliwieniem dostępu od istniejących i projektowanych dróg publicznych oraz przystosowanie w przypadku linii napowietrznych ich konstrukcji do wymagań Polskich Norm;
8.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi ul. Sienkiewicza 3 90-113 Łódź	13.01.2014	— dany teren nie obejmuje swym zasięgiem dróg administrowanych przez Zarząd - brak uwag;
9.	Polska Spółka Gazownictwa sp z oo Oddział w Warszawie Zakład w Łodzi ul. Targowa 18 90-042 Łódź	16.01.2014	<ul style="list-style-type: none"> — gazyfikacja obszarów będzie możliwa jeśli zaistnieją techniczne i ekonomiczne warunki budowy odcinków sieci gazowych, — linia ogrodzeń powinna przebiegać w odległości min. 0,5 m od gazociągu w rzucie poziomym, — dla budownictwa jednorodzinnego szafki gazowe lokalizowane od strony ulicy powinny być lokalizowane w linii ogrodzeń a w pozostałych przypadkach w miejscu uzgodnionym z zarządzającym siecią gazową;
10.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Zduńskiej Woli ul. Długa 4 98-220 Zduńska Wola	- brak odpowiedzi;	
11.	Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Łodzi ul. Wodna 40 90-046 Łódź	- brak odpowiedzi;	
12.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi ul. Irysowa 2 91-857 Łódź	- brak odpowiedzi;	
13.	Regionalny Zarząd	- brak odpowiedzi;	

l.p.	nazwa instytucji	data wpływu wniosku	treść wniosku
	Gospodarki Wodnej Zarząd Zlewni Górnej Warty w Skęczniewie Skęczniew 57 62-730 Dobra		
14.	Regionalny Konserwator Przyrody ul. Traugutta 25 90-113 Łódź	- <i>brak odpowiedzi;</i>	
15.	Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska ul. Lipowa 16 90-743 Łódź	- <i>brak odpowiedzi.</i>	

* Kopie powyższych pism stanowią ZAŁĄCZNIK NR 3 do RAPORTU *

W prowadzonych w odrębnym trybie procedurach sporządzania aktualizacji studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nastąpi niezależne zawiadomienie o przystąpieniu do ich sporządzania – zgodnie z regulacjami Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

3.1.2 ZEBRANIE MATERIAŁÓW WEJŚCIOWYCH

Prace mające na celu zebranie materiałów wejściowych rozpoczęte zostały w listopadzie 2013 roku. W początkowym etapie prac (październik 2013) odbyło się spotkanie inauguracyjne projektu. Na spotkaniu z udziałem Partnerów poruszono najważniejsze zagadnienia, zwrócono uwagę na problematykę i omówiono kluczowe zadania projektu.

W miesiącach listopad – grudzień 2013 zgromadzono niezbędne materiały do przeprowadzenia prac analitycznych, prowadzono rozmowy z Partnerami oraz przedstawicielami instytucji, szeroko konsultowano przyjęte założenia. Dokonane zostały również szczegółowe wizje terenów objętych projektem. Na wizyty na terenach zamkniętych (kolejowych) uzyskano stosowne zezwolenia wymagane przepisami prawa.

* * *

W toku prac powstały analizy, których efektem są następujące rysunki (załączone do niniejszego Raportu na nośniku elektronicznym – ANALIZY):

TAB 2: Wykaz analiz sporządzonych na potrzeby Koncepcji Zagospodarowania

nr rys	tytuł rysunku	skala	format pliku
RYS A_01	Delimitacja MOF Zduńska Wola – Karsznice	1:10 000	.pdf
RYS A_02	Stan zainwestowania obszaru	1:10 000	.pdf
RYS A_03	Kierunki rozwoju obszaru	1:10 000	.pdf
RYS A_04	Schemat uwarunkowań przyrodniczych i kulturowych wraz z kierunkami rozwoju	1:10 000	.pdf
RYS A_05	Uwarunkowania planistyczne oraz projektowe	1:10 000	.pdf

UWAGA:

Treści opracowań sporządzonych przed tworzeniem Konceptcji Zagospodarowania przedstawiają stan na styczeń 2014 (rozpoczęcie głównych prac projektowych).

* * *

W grudniu 2013 odbyło się spotkanie mające na celu weryfikację treści materiałów zgromadzonych na potrzeby projektu. Skonsultowano treść przedstawionych dokumentów, wspólnie z Partnerami projektu sformułowano wnioski projektowe.

Wyniki powyższych analiz zostały szczegółowo wzięte pod uwagę w etapie przygotowań do etapu projektowego.

3.2 ETAP PROJEKTOWY

3.2.1 WARSZTATY CHARRETTE

Projekt został stworzony przy wykorzystaniu metodologii skutecznego wdrożenia zrównoważonej urbanistyki - warsztatów urbanistycznych *charrette*. Przeprowadzenie warsztatów powierzono specjalistom zrównoważonej urbanistyki - prekursorom „nowej urbanistyki” w Polsce - MAU Mycielski Architecture and Urbanism. Metoda warsztatów *charrette* pozwala na osiągnięcie właściwych rozwiązań planistycznych poprzez **stworzenie płaszczyzny porozumienia** z decydentami i lokalnym społeczeństwem oraz uporządkowanie **priorytetów rozwojowych**. Jednym z kluczowych zadań jest **podniesienie wartości terenów** i atrakcyjności miejsc.

*Warsztaty urbanistyczne charrette są narzędziem planistycznym i projektowym. Termin został przyjęty z tradycji francuskich Akademii Sztuk Pięknych, gdzie pod koniec XIX w. określał małe wózki używane przez asystentów do zbierania rysunków na egzaminach. Profesjonalne Warsztaty Charrette pojawiły się w Stanach Zjednoczonych pod koniec lat 80-tych XX w. i zmieniły podejście planistyczne w tym kraju, obecnie są również stosowane w Europie. Znajdują zastosowanie przy rewitalizacji terenów przemysłowych, tworzeniu przestrzeni publicznych, zachowaniu tkanki historycznej śródmieść, zagospodarowaniu arterii komunikacyjnych, planowaniu nowych dzielnic i poprawy funkcjonowania istniejących wsi, dzielnic, miast lub nawet całych regionów. Metoda ta pozwala osiągnąć w krótkim czasie **porozumienie między stronami**, całościowy projekt zagospodarowania terenu oraz ustalić strategię realizacji projektu. (źródło informacji: mau.com.pl)*

Pracownia MAU należy do Council for European Urbanism (Rady Urbanistyki Europejskiej) oraz INTBAU. Twórca i główny projektant pracowni Maciej Mycielski jest też członkiem Towarzystwa Urbanistów Polskich.

Warsztaty przeprowadzone zostały w Zduńskiej Woli w dniach 14. – 16. stycznia 2014 r. Zaproszeni na nie zostali zarówno przedstawiciele instytucji, lokalnych samorządów jak i mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz przedstawiciele działających w Karsznicach spółek kolejowych.

Koncepcja projektowa MOF Zduńska Wola – Karsznice wypracowana została w wyniku trzydniowej dyskusji warsztatowej, w której - oprócz specjalistów ze strony Partnerów projektu, przedstawiciele potencjalnych inwestorów i spółek kolejowych (m. in. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Cargo Tabor Karsznice Sp. z o.o., PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami) oraz lokalnej społeczności – udział wzięli przedstawiciele instytucji takich jak: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych

i Autostrad Oddział w Łodzi, Łódzki Urząd Wojewódzki czy Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego.

Niniejsza Koncepcja Zagospodarowania stanowi zatem dokument, którego celem jest spełnienie oczekiwań Partnerów, wypracowany w porozumieniu z przedstawicielami instytucji oraz wszelkich zainteresowanych podmiotów.

Poniżej szczegółowy plan przeprowadzonych warsztatów:

WTOREK 14 STYCZNIA

SESJE ROBOCZE-MERYTORYCZNE

zaproszeni: partnerzy, akcjonariusze, inwestorzy, eksperci, inni

9.00 - 10.45 Sesja 1: Wytyczne dla Portu Multimodalnego

Omawianie wytycznych, założeń inwestycji

Analizy, pierwsze koncepcje

11.00 - 13.00 Sesja 2: Koncepcje zagospodarowania MOF

Analizy komunikacyjne, pierwsze koncepcje

Uwarunkowania prawne i ekonomiczne

PREZENTACJA PUBLICZNA

zaproszeni: wszyscy zainteresowani

16.00 Uroczyste otwarcie warsztatów

powitanie przez Lidera Projektu

16.10 Zagadnienia w zagospodarowaniu MOF

prezentuje Maciej M. Mycielski, MAU

17.00-18.00 Dyskusja publiczna Q&A

głos społeczny - mieszkańców

ŚRODA 15 STYCZNIA

SESJE PROJEKTOWE

9.00-11.00 Sesja 3: Koncepcje Zagospodarowania MOF

zaproszeni: partnerzy, kluczowi interesariusze

Trzy warianty, strategia realizacji

14.00 - 18.00 Warsztat otwarty dla zainteresowanych

możliwość zobaczenia prac na warsztacie,

zgłoszenia uwag i pomysłów (dla chętnych osób)

CZWARTEK 16 STYCZNIA

PREZENTACJA FINALNA: WYNIKI WARSZTATÓW

zaproszeni: wszystkich zainteresowani

16.00 Podsumowanie wyników warsztatów

prezentacja Koncepcji Zagospodarowania MOF

prezentuje Maciej Mycielski, MAU

17.00 Dyskusja Publiczna Q&A

17.30 Uroczyste zamknięcie warsztatów

17.45 konferencja prasowa



[FOT 1]
Prezentacja publiczna podczas Sesji 2 – prezentuje M. Mycielski (MAU)



[FOT 2]
Prace projektowe w trakcie warsztatów - M. Mycielski, D. Piotrowski (MAU)



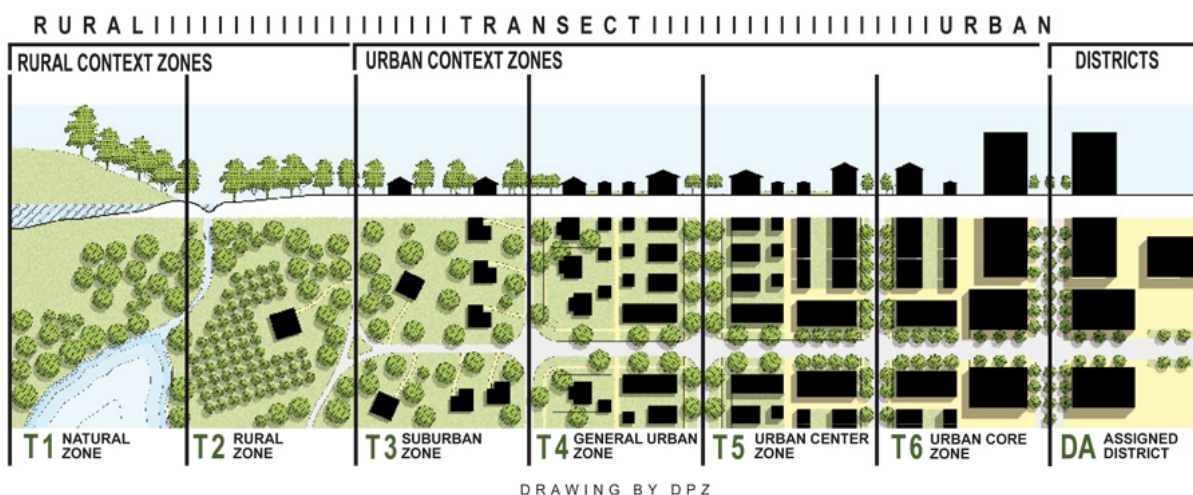
[FOT 3]
Dyskusja podsumowująca prace - prowadzi M. Mycielski (MAU)



[FOT 4]
Prezentacja wyników warsztatów – Starosta Zduńskowolski - p. Wojciech Rychlik wraz ze specjalistami, przedstawiciele Pheno Horizon oraz ekipa MAU – prowadzący warsztaty charrette MOF Zduńska Wola-Karsznice

3.2.2 METODOLOGIA TRANSECT

Złożona struktura funkcjonalna, ekologiczna oraz urbanistyczno-ruralistyczna obszaru wymaga przestrzennego usystematyzowania. Aby w wyniku projektu osiągnąć pożądany ład przestrzenny oraz harmonijną koegzystencję różnorodnych funkcji (aktywność gospodarcza, logistyka, osady mieszkalne, tereny cenne przyrodniczo) autorzy koncepcji za najwłaściwszą metodę uznali podział obszaru na **strefy o określonych wytycznych zagospodarowania przestrzeni**, według metodologii *transect*.



RYS: Wyjaśnienie metodologii transect (źródło: mau.com.pl)

Transect w naukach przyrodniczych służył do opisu spektrum organizmów żyjących w ekosystemach o określonym charakterze. Do urbanistyki *transect* wprowadzony został jako narzędzie planistyczne, które może służyć zarówno analizie przestrzeni jak też organizowaniu środowiska zbudowanego poprzez podział na specyficznie rozumiane strefy z konkretnymi wytycznymi. Strefy opisują spektrum zróżnicowania ludzkich habitatów, które rozciąga się pomiędzy środowiskiem naturalnym a przestrzenią najintensywniej zurbanizowaną. Wyznaczają też strefy aktywności gospodarczej nie nadające się do bezpośredniej integracji z zabudową mieszkalną. Strefy *transectu* opisują charakter przestrzeni, dają wytyczne odnosząc się do określonego na danym terenie charakteru zabudowy, wskazując jednocześnie na wachlarz dopuszczalnych funkcji. Strefy wyznaczane są w taki sposób, aby płynnie przejść od środowiska naturalnego, obszarów ekologicznych, przez obszary rolne, zabudowę ekstensywną, do zabudowy miejskiej. Porządkują i harmonizują przestrzeń.

Transect dzieli przestrzeń według standardowej kategoryzacji na strefy od T1 do T6 oraz SP według zasad:

T1 – STREFA NATURY

Składa się z obszarów zbliżonych charakterem do stanu naturalnego albo przywróconych do takiego stanu. Jest to strefa nieodpowiednia do zabudowy ze względu na warunki topograficzne, hydrologiczne, wegetacyjne, istniejącą lub planową ochronę. Mogą to być na przykład istniejące lub planowane korytarze ekologiczne, użytki ekologiczne, doliny rzek, lasy, obszary chronione przyrodniczo (np. Natura 2000).

T2 – STREFA ROLNA

Składa się na nią ziemia uprawna i nieużytki, pastwiska, łąki, niektóre obszary leśne, sady, zadrzewienia śródpolne. Strefę rolną może stanowić też zabudowa wiejska, zabudowa zagrodowa, budynki gospodarcze, domy letniskowe, wille, ekstensywna zabudowa jednorodzinna na styku ze strefą podmiejską.

T3 – STREFA PODMIEJSKA

Składa się z obszarów zabudowy mieszkaniowej o małej gęstości i niedużej ilości obiektów handlowych, lokalizowanych najczęściej przy skrzyżowaniach. Na tych obszarach nieregularnie rozmieszczone mogą być przydomowe warsztaty i budynki gospodarcze. Roślinność ma formę „naturalistyczną”, miękka. Linia zabudowy budynków jest nieco cofnięta względem ulicy. Układy drogowe są nieregularne, miękko prowadzone, podporządkowane warunkom naturalnym.

T4 – STREFA OGÓLNOMIEJSKA

Składa się z obszarów funkcjonalnie zróżnicowanych, z przewagą funkcji mieszkaniowej. Zawiera szeroką gamę typów budynków: sklepów, domów jednorodzinnych, bliźniaczych, szeregowych, niewielkich kamienic i apartamentowców. Obowiązuje nieprzekraczalna linia zabudowy, w strefach wyznaczających przestrzeń publiczną może być to linia obowiązująca. Roślinność jest zróżnicowana, ulice przestrzennie zdefiniowane i ukształtowane. Zabudowa posiada strukturę kwartałową.

T5 – STREFA ŚRÓDMIEJSKA

Gęsta zabudowa o zróżnicowanej funkcji. Sklepy, biura, w zwartej zabudowie pierzejowej, apartamentowce. Ulice wyposażone są w szerokie chodniki, regularne bulwary drzew. Linia zabudowy obowiązująca.

T6 – STREFA WIELKOMIEJSKA

Cechuje ją największa gęstość i wysokość zróżnicowanych funkcjonalnie budynków. Jest to miejsce lokalizacji wielkomiejskich kwartałów i gmachów publicznych o znaczeniu regionalnym. Przestrzeń charakteryzują zwarte pierzeje, szerokie chodniki i uliczne drzewa. Strefa charakterystyczna dla centrów największych miast.

SP – STREFA SPECJALNA (ang. Special District)

Strefy specjalne wyznacza się tam, gdzie określone funkcje przestrzenne nie mogą być w bezpośredni sposób powiązane lub zintegrowane z wielofunkcyjną zabudową o zróżnicowanym charakterze w ramach stref T2-T6 lub o niestandardowej morfologii zabudowy. Obszary specjalne często zajmują większą przestrzeń, stanowią obszar koncentracji monofunkcyjnej zabudowy, mogą też stanowić strefę powodującą dla otoczenia rozmaite uciążliwości. Przykładowo strefą specjalną może być lotnisko, oczyszczalnia ścieków, wielkopowierzchniowe bazy logistyczne i przemysłowe, cmentarz, tereny kolejowe. Inny charakter strefy specjalnej stanowić może np. duży kampus uniwersytecki.

W ramach dostosowania do specyficznych warunków danego terenu można tworzyć dodatkowe substrefy *transectu* lub różne strefy specjalne. W przedmiotowej koncepcji koncepcji nie przewiduje się stref T4, T5, T6.

4 KONCEPCJA

4.1 OKREŚLENIE STRUKTURY WŁASNOŚCI TERENÓW W OBRĘBIE GRANIC MOF

Na potrzeby koncepcji szczegółowo przeanalizowano strukturę własności gruntów na obszarze znajdującym się w granicach MOF. Celem analizy było m. in. uwzględnienie struktury własności zarówno przy analizach dotyczących wariantowego przebiegu łącznika drogowego, jak i wskazanie najbardziej atrakcyjnych terenów inwestycyjnych.

Na rysunku wskazano nieruchomości stanowiące zasób nieruchomości Skarbu Państwa, powiatów i gmin, nieruchomości pozostające w dyspozycji spółek kolejowych oraz osób fizycznych. Dodatkowo wskazano nieruchomości będące w dyspozycji Agencji Nieruchomości Rolnych, nieruchomości zajęta przez Polski Związek Działkowców oraz nieruchomości będące we władaniu przedsiębiorstw.

Wyniki analiz przedstawiono na **RYS I - Struktura własności terenów w obrębie granic MOF** (skala 1:5000) stanowiącym integralną część niniejszej Koncepcji Zagospodarowania.

W wyniku analiz przebiegu łącznika o wybranym wariantcie, realizowanego jako droga powiatowa, konieczny będzie wykup gruntów wg tabeli poniżej:

TAB 3: Szacunkowa powierzchnia gruntów do wykupu w celu realizacji łącznika drogowego

WARIANT III	ETAP I	ETAP II
	[m ²]	[m ²]
grunty do wykupu - gminne	~ 5690	~ 2900
grunty do wykupu - pozostałe	~ 106160	~ 60200
łącznie:	~ 111850	~ 63100

Łącznie powierzchnia gruntów do wykupu przy realizacji łącznika w pierwszym etapie wynosi około 11,20 ha w drugim zaś około 6,30 ha. Daje to łączną powierzchnię około 17,50 ha. Szczegółowo powierzchnia drogi zostanie określona na etapie tworzenia projektu wykonawczego – wtedy też możliwe będzie precyzyjne wskazanie nieruchomości zajętych na potrzeby jej realizacji.

4.2 INWENTARYZACJA UPROSZCZONA ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

■ uwarunkowania

Jedną z analiz poprzedzających prace projektowe była inwentaryzacja istniejącej infrastruktury transportowej. Wyniki analiz przedstawiono na **RYS IV - Inwentaryzacja uproszczona istniejącej infrastruktury transportowej** (skala 1:10000). Na rysunku przedstawiono sieć połączeń obszaru z obszarami przyległymi (główne połączenia za pośrednictwem dróg powiatowych), wskazano podłączenia do układu drogowego podstawowego (DK 12/14 oraz S8 – w trakcie realizacji) oraz wskazano sieć dróg gminnych stanowiących wewnętrzną sieć połączeń obszaru MOF Zduńska Wola – Karsznice.

■ wnioski projektowe

W zakresie zasad obsługi komunikacyjnej obszaru zagospodarowanego zgodnie z wytycznymi zawartymi w dokumencie Planu Rozwoju MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

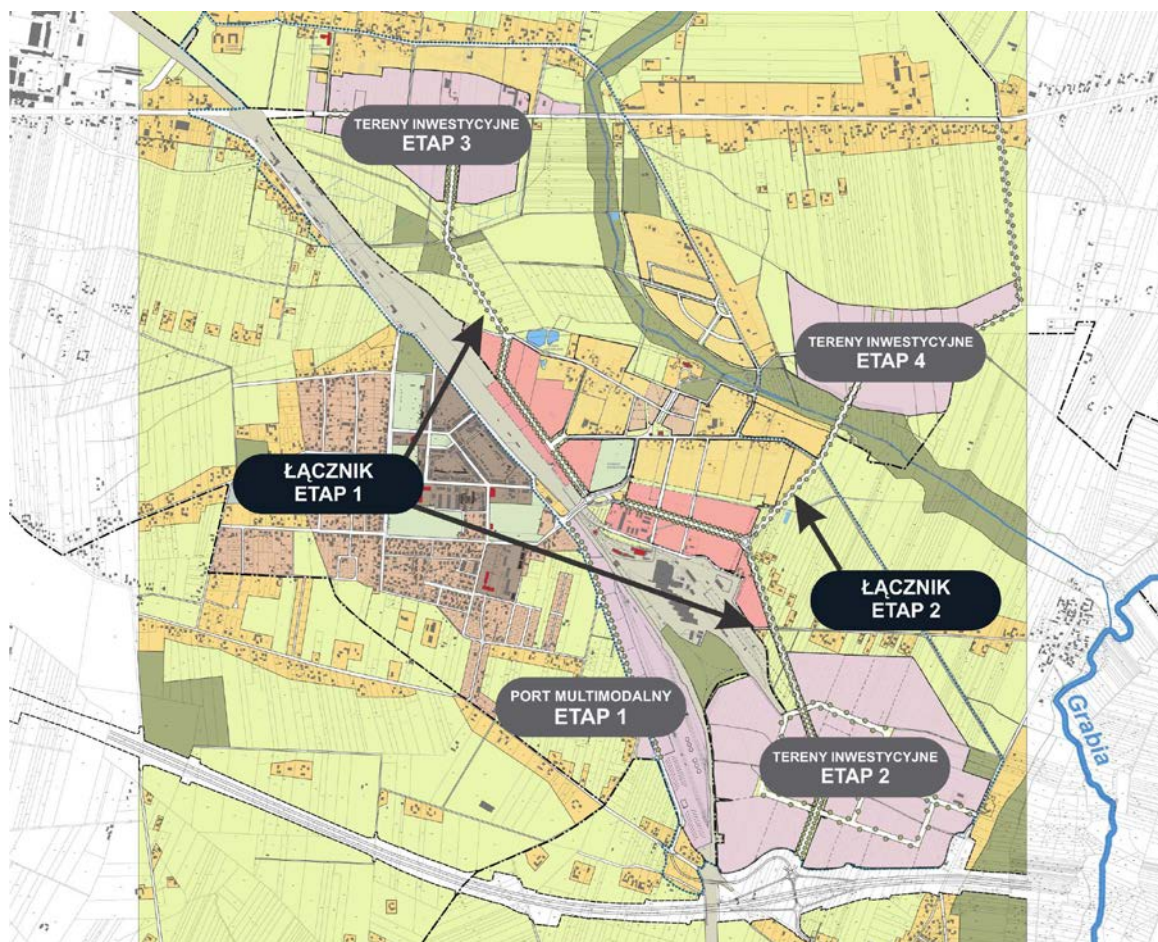
- 1) remont tych dróg, które w stanie istniejącym nie spełniają warunków technicznych wynikających z przepisów odrębnych (takich jak zmiana nawierzchni, realizacja oświetlenia, uzupełnienie ciągów pieszych – chodników);

- 2) konieczność uzupełnienia sieci dróg w celu zapewnienia możliwości funkcjonowania obszaru:
 - a) realizacja drogi klasy zbiorczej (Z) stanowiącej łącznik drogowy pomiędzy DK 12/14 a węzłem S8 – jako drogi stanowiącej element podstawowego układu drogowego obszaru,
 - b) realizacja układu uzupełniającego o charakterze sieci dróg lokalnych dróg klasy L i D – w celu zapewnienia obsługi obszaru;
- 3) szczególnie zasady obsługi komunikacyjnej poszczególnych nieruchomości określone zostaną na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

4.3 KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA MIEJSKIEGO OBSZARU **FUNKcjONALNEGO ZDUŃSKA WOLA – KARSZNICE**

4.3.1 ETAPOWY CHARAKTER INWESTYCJI

Wypracowana koncepcja zagospodarowania jest koncepcją rozwojową - zakłada możliwość etapowej realizacji inwestycji. Poniżej - schemat koncepcji wypracowanej w trakcie warsztatów projektowych *charrette* z oznaczeniem propozycji etapowania realizacji inwestycji. Etapowanie dotyczy zarówno realizacji inwestycji o charakterze „dzielnic przemysłowych” jak i budowy układu drogowego oraz uzbrojenia terenu w infrastrukturę techniczną. Zakładane są dwa główne etapy realizacji łącznika drogowego (wg schematu poniżej).



RYS: Koncepcja Zagospodarowania z oznaczeniem etapów realizacji inwestycji na obszarze MOF
(opracowanie warsztatowe)

W wyniku realizacji założeń koncepcji na obszarze MOF może powstać kompleksowa oferta inwestycyjna:

TAB 4: Zestawienie powierzchni nowych terenów inwestycyjnych

ETAP 1	PORT MULTIMODALNY	ok 22 ha
ETAP 2	TERENY INWESTYCYJNE	ok 94 ha
ETAP 3	TERENY INWESTYCYJNE	ok 24 ha
ETAP 4	TERENY INWESTYCYJNE	ok 34 ha

Łącznie – realizacja założeń niniejszej koncepcji zagospodarowania pozwoli utworzyć na obszarze powiatów: zduńskowolskiego i łaskiego terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni ok 150 ha – w tym Portu Multimodalnego o znacznych parametrach.

Zamieszczony schemat określający etapowość realizacji zarówno łącznika drogowego, jak i terenów inwestycyjnych stanowi jedynie propozycję i sygnalizuje możliwość etapowania inwestycji. Decyzja w zakresie kolejności realizacji poszczególnych inicjatyw inwestycyjnych wykracza poza właściwości niniejszego dokumentu.

4.3.2 OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROGRAMOWO – PRZESTRZENNYCH

4.3.2.1 CHARAKTERYSTYKA STREF MOF

Obszar Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola Karsznice (o łącznej powierzchni ok. 650 ha) w wyniku prac warsztatowych został podzielony na strefy: T1 (strefa natury), T2R (strefa rolna i zabudowy zagrodowej), T2 (strefa zabudowy jednorodzinnej ekstensywnej), T3 (strefa zabudowy jednorodzinnej zwartej), oraz SP1 (tereny kolejowe), SP2 (strefa lokalizacji usług i nieuciążliwych małych i średnich przedsiębiorstw), SP3 (strefa lokalizacji dużych przedsiębiorstw i funkcji magazynowych).

Specyfika każdej strefy opisana poniżej, pozwala m. in. na obszarowe przyporządkowanie ramowych wytycznych planistycznych w ramach każdej ze stref, które mogą być dalej rozwijane przy opracowaniu nowych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i mpzp, w oparciu o przyjęte dla każdej strefy rodzaje morfologii zabudowy (jak dopuszczone typy, intensywność, wysokość zabudowy), typy dróg (kategoria, szerokość, charakter, sposób zagospodarowania, itp.) i inne czynniki.

W strefie T1 znalazła się dolina rzeki Tymianki wraz z pasem korytarza ekologicznego oraz kompleks leśny na terenach pokolejowych o powierzchni ok. 6 ha. W strefie tej obowiązuje zakaz realizacji budynków. Obowiązuje zachowanie i ochrona istniejących kompleksów zieleni naturalnej, łąk, zakrzewień. Dopuszcza się lokalizację urządzeń infrastruktury technicznej - w niezbędnym zakresie. Tereny strefy T1 – w szczególności dolina rzeki Tymianki - powinny stanowić powszechnie dostępną przestrzeń. W obrębie strefy T1 dopuszcza się lokalizację urządzeń rekreacyjnych takich jak ścieżki spacerowe oraz rowerowe. Szczególnej ochrony wymagają powiązania przyrodnicze z doliną i korytarzem ekologicznym rzeki Grabi oraz położonym tam obszarem ochrony Natura 2000. Na terenie kompleksu leśnego położonym na obszarze pokolejowym dopuszcza się zachowanie pozostałości historycznej infrastruktury kolejowej i utworzenie ścieżki edukacyjnej, powiązanej ze skansenem kolejowym (obrotnica parowozów etc.).



RYS: Widok na obszar objęty Koncepcją Zagospodarowania od strony północnej – stan istniejący (opracowanie warsztatowe)

Strefa natury z rzeką Grabią tworzy podstawowy element kompozycji krajobrazowej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola Karsznice, ważny dla tożsamości lokalnej i funkcji rekreacyjnych, służący mieszkańcom.

Ze względu na specyfikę projektu strefę T2 podzielono na strefy **T2R** oraz **T2**.

W strefie T2R dominuje rolnicza przestrzeń produkcyjna – kompleksy pól uprawnych, łąk, sadów, zadrzewienia śródpolne, ogrody przydomowe. Podobnie jak w przypadku strefy T1 są to obszary cenne przyrodniczo - istotne jest tam zachowanie spójności i ciągłości przestrzennej oraz otwartych powiązań ze strefą T1. Projekt przewiduje pozostawienie istniejących na wyznaczonym obszarze zabudowy o niskiej intensywności, przeważnie zabudowy zagrodowej o funkcji mieszkaniowej i rolniczej. Dopuszcza się uzupełnianie ekstensywnej zabudowy zagrodowej na działkach o powierzchni co najmniej ok.0,3 ha. Postuluje się rozwój i wzmacnianie rolniczych funkcji produkcyjnych, a zwłaszcza rolnictwa ekologicznego.

Strefa T2 powinna rozwijać się w synergii ze strefą T2R. Strefa T2 - zabudowy ekstensywnej jednorodzinnej - stanowić będzie bufor pomiędzy zwartą zabudową jednorodziną centrum wsi Karsznice a terenami rolnymi. Na pozostałych terenach wyznaczać będzie strefy koncentracji ekstensywnej zabudowy jednorodzinnej celem ochrony przed zabudową otwartych terenów rolnych. W strefie tej dopuszcza się zabudowę jednorodziną wolnostojącą i bliźniaczą na większych działkach. Uzupełnienie zabudowy stanowić mogą wolnostojące obiekty usługowe (sklepy) obsługujące lokalnych mieszkańców. We wsi Karsznice dopuszcza się zachowanie istniejącego zakładu produkcji dzianin z możliwością rozbudowy obiektu – zgodnie z potrzebami jego funkcjonowania (z uwzględnieniem obowiązujących dokumentów planistycznych). Do strefy tej zaliczono m. in. rozwojowe obszary wsi Karsznice po północnej stronie doliny Tymianki, obszary rozwojowe poza proponowanym centrum wsi Karsznice, obszary wsi Kolonia Bilew i Krobanów. Rozwijająca się w obrębie wsi zabudowa nie może zaburzać zachowanych tam historycznych układów przestrzennych, drogowych i kompozycji krajobrazowych.

Strefę T3 wyznaczono w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym jako centrum wsi Karsznice. Obecnie centralna część wsi Karsznice nie jest zagospodarowana, w znacznej części składa się z gruntów należących do gminy Zduńska Wola. Proponuje się wyznaczenie centrum wsi w rejonie skrzyżowania ulic Kosynierów i Leśmiana - przy kapliczce stanowiącej symboliczny punkt na mapie wsi. Proponuje się wytyczenie zielonego placyku, którego głównym punktem mogłaby być kapliczka, a wokół którego skupione będą lokalne usługi potrzebne mieszkańcom – np. sklep, piekarnia. Przy placyku postuluje się wyznaczenie działki pod obiekt o funkcji oświatowej, kulturalnej lub sakralnej, który stanowić będzie miejsce spotkań okolicznych mieszkańców. Postuluje się rewaloryzację historycznego dworu oraz wytyczenie zielonej osi wiodącej z dworu do centrum wsi. Zabudowa centrum wsi powinna mieć możliwie zwarty i zorganizowany charakter. W strefie dopuszcza się zabudowę jednorodziną, bliźniaczą, szeregową a także niskie domy mieszkalne posiadające do 8 - 10 mieszkań, nie przekraczające wysokości 2 kondygnacji z poddaszem użytkowym. Charakter nowej zabudowy musi być spójny z charakterem wsi. Na terenie strefy T3 ulice mają przyjazny i uspokojony charakter, mogą posiadać alejowe nasadzenia.

Strefę SP1 stanowią tereny kolejowe. Na terenie strefy znajdują się tory szlakowe linii kolejowej nr 131, stacja kolejowa Zduńska Wola Karsznice, system bocznic, rozjazdów i pozostałej infrastruktury kolejowej. Na terenie strefy znajduje się również zakład naprawczy taboru. Na terenie strefy zakłada się zachowanie funkcji infrastrukturalnych z dopuszczeniem szeregu interwencji poza niezbędnymi do funkcjonowania kolei obszarami. Na terenie zakładu naprawczego taboru dopuszcza się realizację obiektów magazynowych i produkcyjnych, obiektów o funkcji biurowej. Teren na wschód od istniejących obiektów stanowi rezerwę terenową dla rozwoju zakładu. Dodatkowo postuluje się realizację na tym terenie centrum badawczo-rozwojowego związanego z kolejnictwem, w branży taboru, energetyki, telekomunikacji kolejowej czy innej.

Strefa SP2 to wyznaczone w koncepcji obszary lokalizacji usług i nieuciążliwych małych i średnich przedsiębiorstw. Wiele firm nie potrzebuje wielohektarowych przestrzeni magazynowych czy produkcyjnych. Znaczna ilość miejsc pracy generowana jest właśnie przez firmy z sektora małych i średnich przedsiębiorstw (ang. SME – *Small Medium Enterprises*). Firmy takie nie potrzebują terenów większych niż ok. 0,4 – 1 ha. Wówczas, przyjmując proponowany charakter zabudowy na takich działkach, możliwa jest integracja terenów strefy SP2 i harmonijne sąsiedztwo ze strefą mieszkaniową T2. W strefie dopuszcza się zabudowę usługową, nieuciążliwą zabudowę magazynową oraz produkcyjną – na działkach o wielkości do ok. 1 ha. Przykładowe dopuszczalne obiekty to np. zakład mechaniczny, nieduży zakład produkcji dzianin, sklep o powierzchni sprzedaży do 2000 m², zakład garmażeryjny etc. W strefie sąsiedowania ze strefami T2R, T2 postuluje się wprowadzanie nasadzeń o charakterze zieleni izolacyjnej.

Strefa SP3 stanowi wyznaczone w koncepcji tereny rozwojowe o funkcjach przemysłowych, produkcyjnych, magazynowych i logistycznych. W obrębie strefy SP3 wyznacza się lokalizację multimodalnego portu przeładunkowego. Tereny strefy SP3 stanowią najlepiej skomunikowane obszary, położone w sąsiedztwie węzła z trasą S8 lub skrzyżowania z obecną drogą krajową nr 12 (14) w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego łącznika drogowego pomiędzy tymi drogami. Wyjątek stanowi strefa SP3 położona w sąsiedztwie Kolonii Bilew, stanowiąca rezerwę inwestycyjną, zależną od perspektyw realizacji uzupełniającego układu drogowego oraz stopnia zainwestowania lepiej położonych terenów SP3 - terenów przy węźle z trasą S8 oraz skrzyżowaniem z obecną drogą krajową nr 12 (14). W strefie SP3 zakłada się lokalizację wszelkich wielkopowierzchniowych obiektów produkcyjnych, zakładów przemysłowych, baz logistycznych i magazynowych, funkcjonujących całkowicie niezależnie, bądź częściowo związanych z multimodalnym portem przeładunkowym. Dopuszcza się na tym terenie również zabudowę usługową, zwłaszcza o specyfice wymagającej większej terenochłonności. Drogi dojazdowe i lokalne, wiodące do dróg wyższej kategorii powinny mieć parametry umożliwiające wygodną eksploatację przez duże samochody ciężarowe. W strefie sąsiedowania z pozostałymi strefami postuluje się wprowadzanie nasadzeń zieleni izolacyjnej.

4.3.2.2 OPIS KONCEPCJI

Kluczowym aspektem koncepcji zagospodarowania było zapewnienie możliwości rozwoju obszaru jako miejskiego obszaru funkcjonalnego o charakterze transportowo – przemysłowym przy jednoczesnym ograniczeniu ingerencji w obszar zajęty pod osadnictwo wiejskie oraz obszary zielone.

OBSZARY INWESTYCYJNE

Realizacja założeń koncepcji zagospodarowania pozwoli utworzyć tereny inwestycyjne o łącznej powierzchni ok 150 ha – w tym Portu multimodalnego o powierzchni ok 22 ha. Lokalizacja terenów inwestycyjnych pozwala na ich etapową realizację. Decyzje o ich realizacji będą wynikać z aktualnych potrzeb i poprzedzone będą rachunkiem ekonomicznym. Wytyczne w zakresie kształtowania tych obszarów zapewniają ich realizację jako w najmniejszym stopniu ingerujących w stan środowiska.

WIEŚ KARSZNICE

Istotnym wyzwaniem było stworzenie takich wytycznych przestrzennych, które zapewnią harmonijny rozwój wsi Karsznice stanowiącej centralnie położone skupisko zabudowy mieszkaniowej (w tym zarówno mieszkaniowej jednorodzinnej jak i zabudowy zagrodowej). W wyniku realizacji ustaleń koncepcji zachowany zostanie historyczny układ wsi z zachowaniem cech założenia parkowego wraz z zabudową – Dwór Karsznice. W celu podkreślenia jego lokalizacji od południowej strony zaprojektowano zieloną aleję o szczególnym znaczeniu funkcjonalno – kompozycyjnym. Zapewniając czytelne połączenie funkcjonalne od strony miasta Zduńska Wola nadaje ona nieruchomości wyjątkowego znaczenia i znacznie podnosi jej wartość. Stanowi ważny element kształtowania przestrzeni publicznej miejscowości. Innym terenem o takiej funkcji jest plac zaprojektowany w rejonie skrzyżowania ulic Kosynierów i Leśmiana. Koncepcja zakłada realizację w tym rejonie obiektów niezbędnych do zapewnienia dobrych warunków życia mieszkańców miejscowości - takich jak sklepy i obiekty oświaty. Obszarem o charakterze „buforowym” – oddzielającym obszar wsi od terenów kolejowych i produkcyjno-usługowych są obszary realizacji usług nieuciążliwych.

OTWARTE OBSZARY ZIELONE

Koncepcja zakłada zachowanie i najwyższy możliwy stopień ochrony środowiska naturalnego. Obszary inwestycyjne zaprojektowane zostały w sposób nie ingerujący w naturalne korytarze ekologiczne (w tym dolinę Tymianki). W najwyższym stopniu chronione są: zieleń, powietrze i zasoby wodne obszaru. Niezanieczyszczone obszary zielone są atutem obszaru MOF Zduńska Wola – Karsznice.



RYS: Widok na obszar objęty koncepcją zagospodarowania od strony północnej – stan projektowany
(opracowanie warsztatowe)

4.3.2.3 PORT MULTIMODALNY

W celu stworzenia wytycznych rozwoju Portu multimodalnego dokładnej analizie poddano przykłady portów już funkcjonujących – w szczególności na obszarze Europy. Poniższe zdjęcia ukazują sposób zagospodarowania wybranych z nich. Dla porównania - czerwoną obwiednią wskazano zasięg podstawowego obszaru realizacji portu w obrębie MOF Zduńska Wola – Karsznice.



RYS: Widok portu multimodalnego - Bilk Kombiterminal - Budapeszt (Węgry)



RYS: Widok portu multimodalnego - Frankfurt / Oder – Frankfurt (Niemcy)



RYS: Widok portu multimodalnego - Köln Eifelort - Kolonia (Niemcy)

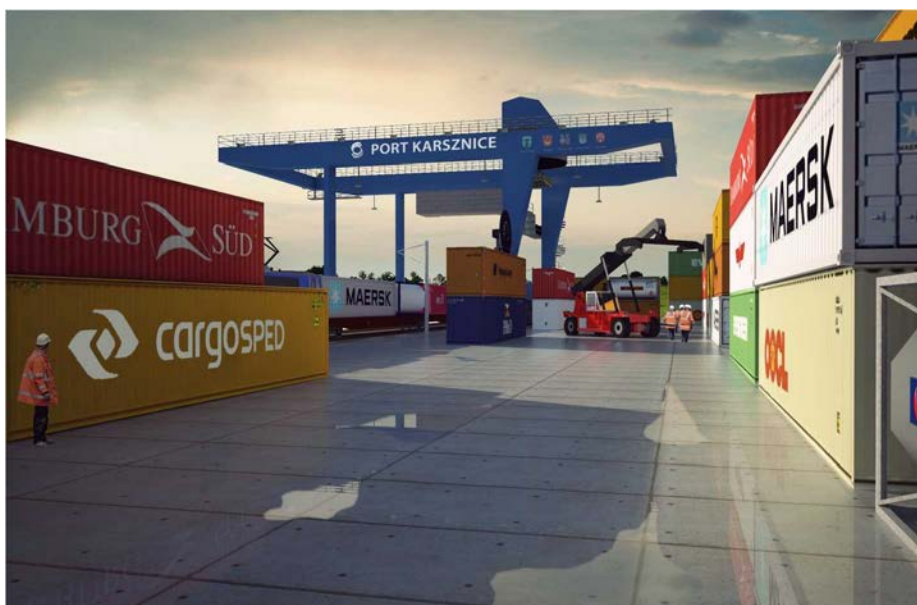
Na uwagę zasługuje również nowoczesny terminal kontenerowy PCC Intermodal funkcjonujący w Kutnie. Port obsługuje ładunki napływające i wysyłane z centralnej Polski w relacjach wschód – zachód oraz północ – południe.



RYS: Widok portu multimodalnego - Kutno (Polska)

Teren przewidziany pod realizację multimodalnego portu przeładunkowego na obszarze MOF Zduńska Wola – Karsznice ma powierzchnię ok. 22 ha. Jako wnioski wynikające z warsztatowych dyskusji, przyjęto następujące parametry dla planowania jego zagospodarowania:

- bocznicę powinny mieć długość co najmniej 750 m aby móc prowadzić obsługę „całokładową” będąc konkurencyjne wobec podobnych obiektów,
- port powinien być portem przejazdowym a nie czołowym w celu przyspieszenia obsługi składów tranzytowych,
- port powinien obsługiwać pełen wachlarz usług intermodalnych – kontenery, przewóz naczepek etc.,
- koncepcja powinna zakładać etapowanie realizacji portu z dobudową bocznic/urządzeń dźwigowych, rozbudową placów składowych wraz ze wzrostem rocznego wolumenu przeładunków,
- wskazana jest realizacja zelektryfikowanego toru „przejazdowego” dla odciążenia stacji Zduńska Wola Karsznice,
- rezerwa terenu powinna umożliwić realizację docelowo 6-8 torów,
- należy rozważyć zachowanie możliwości rozszerzenia funkcji portu o np. niewielką bazę przeładunku paliw.



RYS: Wizualizacja Portu multimodalnego (opracowanie warsztatowe)

Wstępnie rozważano potencjalne etapowanie inwestycji. Przedstawione etapowanie ma charakter czysto ilustracyjny i będzie podlegać weryfikacji w dalszych etapach przygotowania inwestycji oraz opracowywania koncepcji programowo-użytkowej i samej budowy Portu multimodalnego. Etapowanie przygotowano również z myślą o łatwym dostosowaniu koncepcji do realnego potencjalnego zapotrzebowania i chłonności rynku przeładunków kontenerowych w Karsznicach związanych z ruchem towarowym na linii kolejowej nr 131. Zapotrzebowanie to określone zostanie w kolejnych fazach przygotowania projektu portu.

W etapie pierwszym należy przygotować niezbędną dla funkcjonowania portu infrastrukturę: zmodernizować istniejący rozjazd na linii kolejowej nr 131 w kierunku terenu planowanego portu, wybudować dwie bocznicę oraz rozjazd pozwalający na wjazd składów na linię kolejową nr 131 w kierunku południowym. W pierwszym etapie należy również wybudować płytę do składowania kontenerów, strefę wjazdową i wyjazdową dla samochodów ciężarowych oraz zapewnić odwodnienie terenu również dla przyszłych etapów a także zakupić samobieżny sprzęt załadunkowo-rozładunkowy czyli pojazd typu reachstacker o udźwigu ok. 40 T. Drugi etap zakłada dobudowę kolejnych dwóch bocznic oraz montaż suwnicy bramowej, dla przyspieszenia obsługi składów. Trzeci etap rozwoju portu zakłada podwojenie powierzchni składowej dla kontenerów, a także przygotowanie dużego parkingu dla

samochodów ciężarowych a także np. punktu obsługi kontenerów. W zależności od potrzeb, budowa zelektryfikowanego toru przejazdowego dla przyspieszenia obsługi składów i odciążenie stacji Zduńska Wola Karsznice może mieć miejsce w trzecim lub czwartym etapie. W czwartym etapie przewidziano teren pod dwie bocznice kolejowe i teren dla zbiorników na paliwa dla umożliwienia potencjalnego przeładunku paliw płynnych w ramach niewielkiej bazy przeładunkowej. Ostatni etap rozbudowy portu zakłada wykorzystanie pozostawionej rezerwy dla wybudowania kolejnych 4 torów bocznicy, nowego placu składowego i drugiej suwnicy. Część terenu najbliższa zmodernizowanej ulicy Karsznickiej ze względu na dużą różnicę poziomów zostanie zachowana jako kolejna rezerwa rozwojowa portu lub będzie mogła być wykorzystana w przyszłości na inne cele.



RYS: Wizualizacja Portu multimodalnego (opracowanie warsztatowe)

Poniżej przedstawiono koncepcję etapowania rozbudowy Portu multimodalnego w formie tabelarycznej:

TAB 5: Etapowanie budowy Portu multimodalnego – przykładowe dane funkcjonalne

ETAP	ILOŚĆ TORÓW PORTU MULTIMODALNEGO	ILOŚĆ TORÓW POZOSTAŁYCH	DŁUGOŚĆ UŻYTKOWA BOCZNIC	POWIERZCHNIA SKŁADOWA	ILOŚĆ POJAZDÓW SAMOBIEŻNYCH	ILOŚĆ SUWNIC RMG	SZACUNKOWA POJEMNOŚĆ SKŁADOWA TEU	PARKING TIR	BAZA PALIW	TOR PRZEJAZDOWY
I	2	-	1500	13125	2	0	1100	-	-	-
II	4	-	3000	13125	3	1	1100	-	-	-
III	4	1	3000	26250	4	1	2200	x	-	x
IV	4	3	3700	26250	4	1	2200	x	x	x
V	8	3	6100	40000	6	2	3300	x	x	x

Poniższy schemat obrazuje możliwości rozwoju Portu multimodalnego w uwzględnieniu etapowości, o której mowa powyżej.



RYS: Schemat etapowej realizacji Portu multimodalnego (opracowania warsztatowe)

4.3.2.4 ŁĄCZNIK DK 12/14 – S8

Elementem projektu były przygotowanie i analiza wariantów przebiegu planowanego łącznika pomiędzy istniejącą drogą krajową nr 12 (14) oraz budowaną trasą ekspresową S8.

Przygotowano trzy potencjalne warianty przebiegu łącznika. Ostateczny wybór został dokonany w oparciu o wyniki prac warsztatowych – poprzez eliminację poszczególnych podwariantów o słabszych walorach funkcjonalno-użytkowych.

Elementem wspólnym dla wszystkich trzech analizowanych wariantów jest konieczność podłączenia drogi łącznika do węzła Zduńska Wola Karsznice w ciągu drogi ekspresowej S8. Budowany obecnie węzeł nie przewiduje podłączenia drogi klasy Z stanowiącej łącznik do drogi krajowej nr 12(14), zakładając dojazd do węzła jedynie przedłużeniem ul. Karsznickiej. W ramach opracowania koncepcji trasowania nowego łącznika uznano, że najwłaściwszym merytorycznie rozwiązaniem byłaby przebudowa budowanego ronda (1 wlot pojazdów zjeżdżających z S8, 1 wylot pojazdów wjeżdżających na S8 w kierunku Wrocławia, wlot i wylot z przedłużenia ul. Karsznickiej, wlot i wylot ulicy do ronda po południowej stronie S8 umożliwiającego wjazd na S8 w kierunku Łodzi). Ze względu na topografię (odbiegając od ronda przedłużenie ul. Karsznickiej wznosi się aby przejść nad torami magistrali kolejowej) i konieczność zachowania odległości między skrzyżowaniami, przebudowa ronda wydaje się jedynym możliwym i zarazem optymalnym rozwiązaniem dla wszystkich wariantów. Słuszność tej koncepcji została potwierdzona również w czasie spotkania z udziałem przedstawicieli GDDKiA Oddział w Łodzi podczas warsztatów *charrette*. Formalne przygotowanie do przygotowania inwestycji, kwestie możliwości oraz zezwolenia na przebudowę wymagają ustaleń z GDDKiA.

Odrębne zagadnienie stanowi sposób podłączenia wariantów do drogi krajowej nr 12 (14). Rodzaj skrzyżowania nie jest przedmiotem niniejszego projektu. Rozstrzygnięcie w tej materii winno nastąpić w porozumieniu z docelowym zarządcą tej drogi, po oddaniu do użytkowania trasy S8. Obniżeniu ulegnie również klasa tej drogi, co wpłynie na parametry projektowe skrzyżowania.

Innym elementem wspólnym dla wszystkich wariantów jest waga powiązania drogowego łącznika z Osiedlem Karsznice po zachodniej stronie magistrali kolejowej. Ze względów funkcjonalnych i użytkowych mieszkańców wsi Karsznice i Osiedla Karsznice na terenie miasta Zduńska Wola połączenie to musi zostać zachowane. Rejon wiaduktu jest to optymalnym miejscem dla przebiegu łącznika ze względu na funkcjonowanie sieci ulic i równomierne dociążenie sieci z obu stron Karsznic. Wiadukt znajduje się w złym stanie technicznym i wymagał będzie przebudowy w ramach projektu budowy łącznika.

Podłączenia planowanego łącznika do sieci dróg lokalnych zostaną zaprojektowane na zasadach zgodnych z rozporządzeniem o warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dla poprawienia dostępności drogi w sąsiedztwie wsi Karsznice i planowanej strefy przemysłowej postuluje się dopuszczenie skrzyżowań co 150 m, na pozostałych obszarach – 300 m.

Wariant pierwszy zakłada jak najmniej kolizyjny przebieg łącznika w sąsiedztwie wsi Karsznice przy torach kolejowych. Wariant drugi przecina wieś Karsznice, zaś wariant trzeci zakłada mało kolizyjny przebieg w sąsiedztwie wsi Karsznice, zakładając dodatkowo możliwe wykonanie w drugim etapie odnogi łącznika kierunku północno-wschodnim, aktywizując dodatkowe tereny inwestycyjne. Proponowany przebieg wariantów przedstawiono na rysunkach.

Ocenę wariantów przeprowadzono według poniższego wzoru:

$$S = \sum_{i=1}^n w_i x_i$$

gdzie:

S = przydatność, W_i = waga przypisana kryterium i , X_i = punktacja kryterium i

Punktację kryteriów przeprowadzono według kryteriów eksperckich (niwelacja), zero-jedynkowych (możliwość rozbudowy), maksymalizacyjnych (powierzchnia aktywizowanych terenów inwestycyjnych), minimalizacyjnych (długość trasy).

Punktację kryteriom maksymalizacyjnym i minimalizacyjnym przydzielono według wzorów:

Dla kryterium maksymalizacyjnego:

$$x_i = \frac{(R_i - R_{\min})}{(R_{\max} - R_{\min})}$$

Dla kryterium minimalizacyjnego:

$$x_i = \frac{(R_{\max} - R_i)}{(R_{\max} - R_{\min})}$$

Gdzie:

R = wartość czynnika,

Wyniki znormalizowano i przedstawiono w formie tabelarycznej.

TAB 6: ANALIZA WIELOKRYTERIALNA: ŁĄCZNIK DK 12/14 – S8

lp	cecha	wariant I	wariant II	wariant III	waga cechy (%)
1	długość łącznika (m)	4174	4479	4203	10
2	aktywizowane przemysłowe i usługowe tereny inwestycyjne bezpośrednio przy łączniku (ha)	152,9	134,8	153,1	25
3	możliwość budowy rozwidlenia łącznika do Ostrówka i Kolonii Bilew	nie	nie	tak	5
4	potencjalnie aktywizowane przemysłowe i usługowe tereny inwestycyjne (ha)	0	0	35,2	10
5	problemy związane z niwelacją terenu	brak obszarów problemowych	brak obszarów problemowych	brak obszarów problemowych	5
6	ilość nowych nasypów do wykonania	3	1	3	5
7	uciążliwość drogi dla zabudowy mieszkalnej (orientacyjna ilość domów strefie 150m od drogi)	30	50	30	10
8	ilość niezbędnych wyburzeń domów mieszkalnych	0	0	0	5
9	ilość gruntów do wykupu od osób prywatnych (ha)	10,6	10,9	10,6	10
10	szacunkowa zajętość terenuwa gruntów pochodzenia organicznego - murszowych (ha)	0,22	1,05	0,22	5
11	ilość skupisk drzew (powyżej 0,1ha) do usunięcia	0	1	0	5
12	ingerencje w strefy ochrony konserwatorskiej	0	1	0	5

TAB 7: ANALIZA WIELOKRYTERIALNA: ŁĄCZNIK DK 12/14 – S8 po standaryzacji (max 1, min 0)

lp	cecha	wariant I	wariant II	wariant III	waga cechy (%)
1	długość łącznika (m)	1	0	0,90	10
2	aktywizowane przemysłowe i usługowe tereny inwestycyjne bezpośrednio przy łączniku (ha)	0,99	0	1	25
3	możliwość budowy rozwidlenia łącznika do Ostrówka i Kolonii Bilew	0	0	1	5
4	potencjalnie aktywizowane przemysłowe i usługowe tereny inwestycyjne (ha)	0	0	1	10
5	problemy związane z niwelacją terenu	1	1	1	5
6	ilość nowych nasypów do wykonania	0	1	0	5
7	uciążliwość drogi dla zabudowy mieszkalnej (orientacyjna ilość domów strefie 150m od drogi)	1	0	1	10
8	ilość niezbędnych wyburzeń domów mieszkalnych	1	1	1	5
9	ilość gruntów do wykupu od osób prywatnych (ha)	1	0	1	10
10	szacunkowa zajętość terenuwa gruntów pochodzenia organicznego - murszowych (ha)	1	0	1	5
11	ilość skupisk drzew (powyżej 0,1ha) do usunięcia	1	0	1	5
12	ingerencje w strefy ochrony konserwatorskiej	1	0	1	5

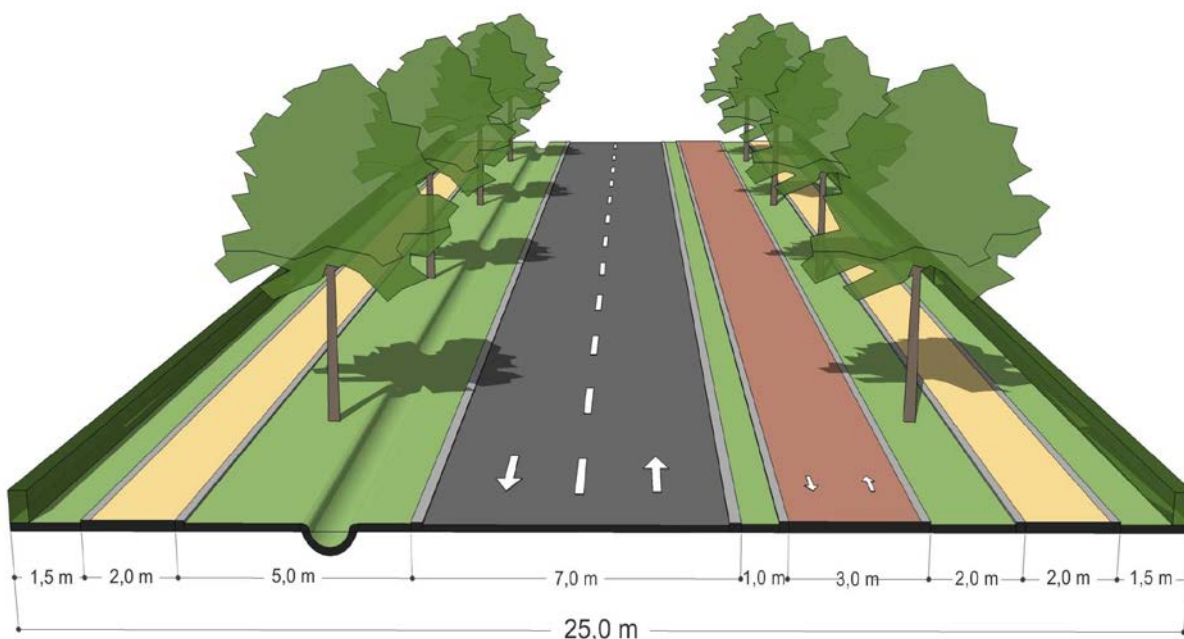
TAB 8: ANALIZA WIELOKRYTERIALNA: ŁĄCZNIK DK 12/14 – S8 punktacja po przemnożeniu przez wagi (łączna punktacja maksymalna = 1)

lp	cecha	wariant I	wariant II	wariant III	waga cechy (%)
1	długość łącznika (m)	0,1	0	0,90	10
2	aktywizowane przemysłowe i usługowe tereny inwestycyjne bezpośrednio przy łączniku (ha)	0,247	0	0,25	10
3	możliwość budowy rozwidlenia łącznika do Ostrówka i Kolonii Bilew	0	0	0,05	25
4	potencjalnie aktywizowane przemysłowe i usługowe tereny inwestycyjne (ha)	0	0	0,1	5
5	problemy związane z niwelacją terenu	0,05	0,05	0,05	10
6	ilość nowych nasypów do wykonania	0	0,05	0	5
7	uciążliwość drogi dla zabudowy mieszkalnej (orientacyjna ilość domów strefie 150m od drogi)	0,1	0	0,1	5
8	ilość niezbędnych wyburzeń domów mieszkalnych	0,05	0,05	0,05	10
9	ilość gruntów do wykupu od osób prywatnych (ha)	0,1	0	0,1	5
10	szacunkowa zajętość terenuwa gruntów pochodzenia organicznego - murszowych (ha)	0,05	0	0,05	10
11	ilość skupisk drzew (powyżej 0,1ha) do usunięcia	0,05	0	0,05	5
12	ingerencje w strefy ochrony konserwatorskiej	0,05	0	0,05	5
		0,80	0,15	0,94	100

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono największą przydatność **wariantu 3**. Wariant uzyskał najwyższą ocenę, m. in. ze względu na fakt aktywizowania największej powierzchni potencjalnych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod przemysł, logistykę i różne rodzaje usług. Wariant pełni funkcję łącznika, zachowując jednocześnie możliwość utworzenia odnogi do Ostrówka i Kolonii Bilew, co pozwoli na zaktywizowanie dalszych terenów inwestycyjnych w kolejnych etapach. Wariant nie przecina stref ochrony konserwatorskiej, skupisk drzew, w minimalnym tylko stopniu przebiega przez grunty pochodzenia organicznego.

PARAMETRY DROGI

Rekomenduje się powstanie łącznika w parametrach drogi klasy zbiorczej (Z) w przekroju jednojezdniowym (1x2), prędkości projektowej 50 km/h. Szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3,5 m a szerokość jezdni 7m. Kategoria ruchu powinna zostać określona po przeprowadzeniu prognoz ruchu, pozwalających określić dobową liczbę osi obliczeniowych 100 kN na dobę na pas obliczeniowy. Dobór odpowiedniej kategorii jest szczególnie istotny z jednej strony ze względu na osiągnięcie pożądanej trwałości inwestycji, z drugiej zaś ze względu na konieczność uniknięcia zbędnych kosztów przy przewymiarowaniu przekroju.



Postuluje się wyznaczenie korytarza drogowego łącznika w pasie o szerokości 25 m. Pozwoli to na umieszczenie w przekroju drogi: jezdni, odwodnienia, pasów zieleni, ścieżki rowerowej, obustronnych chodników. Taka rezerwa terenowa pozwoli też na umieszczenie odpowiednich sieciowych elementów infrastrukturalnych.

4.3.3 WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH

4.3.3.1 WYJŚCIOWA SYTUACJA PLANISTYCZNA

Przedstawiona koncepcja w znacznej mierze uwzględnia ustalenia obowiązujących studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin. Niemniej, część interwencji wymagać będzie wprowadzenia korekt tych dokumentów, w zakresie dostosowania przebiegu granic funkcji poszczególnych terenów, bądź zmian w przypadku większych interwencji, takich jak powiększenie terenów pod działalność gospodarczą w sąsiedztwie węzła z drogą S8 oraz wskazanie przebiegu łącznika pomiędzy drogą krajową nr 12 i trasą ekspresową S8.

4.3.3.2 MOF - WYTYCZNE W ZAKRESIE PRZEZNACZENIA TERENÓW

Wytyczne w zakresie przeznaczenia terenów objętych Koncepcją Zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice przedstawiono w układzie tabelarycznym w załącznikach do niniejszego RAPORTU:

ZAŁĄCZNIK NR 1	Wytyczne przestrzenne dla stref zagospodarowania – podstawowe (tabela)
ZAŁĄCZNIK NR 2	Wytyczne przestrzenne dla wybranych stref zagospodarowania – najbardziej atrakcyjnych inwestycyjnie (tabela)

Wytyczne zawarte w tabelach są wskazaniem możliwości zagospodarowania obszaru – ulegną doprecyzowaniu w toku sporządzania dokumentów planistycznych z zachowaniem regulacji Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

4.3.3.3 WYTYCZNE W ZAKRESIE WSKAZANIA OBSZARÓW INTERWENCJI W REJONACH WARUNKUJĄCYCH FUNKCJONOWANIE I ROZWÓJ MOF

Warunkiem realizacji inwestycji na obszarze MOF Zduńska Wola – Karsznice oraz jego zakładanego rozwoju jest przeprowadzenie działań interwencyjnych – w tym w strefie bezpośredniego oddziaływania MOF. Celem interwencji jest zapewnienie połączenia funkcjonalnego obszaru MOF z obszarami przyległymi oraz możliwości rozwoju MOF w obrębie jego zakładanej specyfiki.

Poniżej przedstawiono wykaz rejonów interwencji (numeracja wg oznaczeń na **RYS VI - Koncepcja zagospodarowania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice** (skala 1:10000) stanowiącym integralną część niniejszej Koncepcji Zagospodarowania.

TAB 9: Wykaz rejonów interwencji zapewniających funkcjonowanie i rozwój MOF

l.p.	PRZEDMIOT INTERWENCJI
1	<p>obszar wymagający realizacji układu drogowego niezbędnego dla funkcjonowania i rozwoju MOF</p> <p>charakter interwencji</p> <ul style="list-style-type: none"> — obszar wymaga realizacji układu podstawowego i uzupełniającego, — realizację należy poprzedzić szczegółową analizą możliwości trasowania oraz zasadności przebiegu dróg wynikającej z potrzeb obsługi obszaru, — zasięg obszaru i kierunki połączeń komunikacyjnych wskazane zostały orientacyjnie – ulegać będą doprecyzowaniu w toku sporządzanych analiz; — celem realizacji układu jest poprawa komunikacji istniejącego układu drogowego oraz jego rozbudowa skierowana na sprawne funkcjonowanie obszaru, stworzenie możliwości jego rozwoju oraz możliwość skomunikowania obszaru MOF z obszarem jego bezpośredniego funkcjonowania (w tym wzrost atrakcyjności inwestycyjnej obszaru), — cechy realizowanego układu drogowego: kanalizacje deszczowa i sanitarna na całej długości realizowanych dróg, ciągi pieszo -rowerowe, dostosowanie nawierzchni dróg do ich funkcji i obowiązujących norm w tym zakresie, wyposażenie w oświetlenie uliczne, wskazanie lokalizacji miejsc parkingowych (w tym niezbędnych do funkcjonowania obszarów już zainwestowanych), — konieczna jest przebudowa ciągu ulic: Świerkowa - Jodłowa – Staszica - Spółdzielcza wraz z uzbrojeniem – konieczna jest realizacja w ciągu w/w dróg infrastruktury technicznej - w tym ciągów rowerowych i pieszych, oświetlenia, sieci wodociągowej oraz kanalizacyjnej, rozwój sieci energetycznej; <p><i>Na RYS VI zaznaczono orientacyjny zasięg obszaru jaki powinien zostać poddany analizie oraz główne kierunki powiązań komunikacyjnych miasto Zduńska Wola – węzeł Zduńska Wola Karsznice, miasto Zduńska Wola – MOF Zduńska Wola – Karsznice.</i></p>
2	<p>rozjazd w szlaku linii kolejowej nr 131 do naprawy</p> <p>charakter interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> — rozjazd wymaga przebudowy (wzmocnienia) w celu zapewnienia możliwości wjazdu na teren Portu multimodalnego, — inwestycję należy poprzedzić szczegółową analizą techniczną i funkcjonalną;
3	<p>rozjazd w szlaku linii kolejowej nr 131 do realizacji</p> <p>charakter interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> — realizacja rozjazdu wymagana jest w przypadku decyzji o realizacji Portu multimodalnego o charakterze portu przejazdowego;
4	<p>dolina rzeki Tymianki</p> <p>charakter interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zapewnienie ochrony przed powodzią – na podstawie przepisów ustawy Prawo wodne (w tym sporządzenie wymaganej w tym zakresie dokumentacji);
5	<p>układ komunikacyjny miejscowości Marzenin</p> <p>charakter interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> — analiza uciążliwości funkcjonowania układu i zapewnienia dostępności komunikacyjnej miejscowości w obliczu realizacji inwestycji w obszarach przyległych;
6	<p>obszary rozwojowe</p> <p>charakter interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> — analiza kierunków rozwoju, powiązań komunikacyjnych i zasięgu nowych terenów inwestycyjnych (obszar Gminy Zapolice);

l.p.	PRZEDMIOT INTERWENCJI
7	Osiedle Karsznice charakter interwencji: — wskazanie i przeprowadzenie działań mających na celu rewitalizację osiedla.

4.3.3.4 WYTYCZNE W ZAKRESIE ZASAD MODERNIZACJI, ROZBUDOWY I BUDOWY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Poniższe wytyczne stanowią wskazanie możliwości rozbudowy i budowy systemu uzbrojenia obszaru MOF. Szczegółowy przebieg sieci musi wynikać z planowanych etapów realizacji zainwestowania obszaru i podlegać szczegółowym uzgodnieniom z gestorami sieci i być realizowany z zachowaniem regulacji wynikających z obowiązujących przepisów odrębnych.

Schematy obrazujące możliwości rozbudowy sieci infrastruktury na obszarze MOF Zduńska Wola – Karsznice obrazuje **RYS III_w3 - Wariantowe umiejscowienie inicjatyw inwestycyjnych - przebieg łącznika drogowego - wariant 3** (skala 1:5000).

4.3.3.4.1 OGÓLNE ZASADY UZBROJENIA TERENU W INFRASTRUKTURĘ TECHNICZNĄ

Dla obszaru zagospodarowanego zgodnie z KZ MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

- 1) prowadzenie budowy sieci uzbrojenia wzdłuż ciągów komunikacyjnych w liniach rozgraniczających dróg po uzgodnieniu z dostawcami mediów i zarządcą drogi;
- 2) lokalizowanie urządzeń infrastruktury na wydzielonych działkach o powierzchni wynikającej z technologii lub w ciągach dróg istniejących i projektowanych;
- 3) realizację sieci i urządzeń wyprzedzająco w stosunku do realizacji zabudowy;
- 4) w przypadku wystąpienia kolizji planowanego zagospodarowania z istniejącymi urządzeniami nadziemnego lub podziemnego uzbrojenia – możliwość przebudowy tych urządzeń w uzgodnieniu z ich gestorami.

4.3.3.4.2 ZAOPATRZENIE W WODĘ

■ uwarunkowania

Aktualnie zasilenie w wodę obszaru położonego w wyznaczonych granicach MOF Zduńska Wola – Karsznice realizowane jest:

- 1) dla obszaru położonego na obszarze miasta Zduńska Wola oraz części obszaru położonego na obszarze Gminy Zduńska Wola – wieś Karsznice (sieć mogąca wymagać modernizacji) – z wodociągu miejskiego miasta Zduńska Wola z ujęciem na terenie wsi Opiesin;
- 2) dla pozostałego obszaru położonego na obszarze Gminy Zduńska Wola – z wodociągu gminnego Gminy Zduńska Wola – z ujęcia Krobanów;
- 3) dla obszaru położonego na obszarze Gminy Sędziejowice – z wodociągu gminnego Gminy Sędziejowice (ujęcia Sędziejowice, Pruszków, Siedlce).

■ wnioski

Na powyższych obszarach występuje pełna dostępność do sieci wodociągowej – z możliwością jej rozwoju. Dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania sieci konieczna jest jej częściowa modernizacja – między innymi na obszarze wsi Karsznice (Gm. Zduńska Wola). W przypadku realizacji

inwestycji zgodnie z KZ MOF Zduńska Wola – Karsznice sieć wodociągowa może wymagać rozbudowy.

■ wytyczne projektowe

W zakresie zaopatrzenia w wodę dla obszaru zagospodarowanego zgodnie z Konceptcją Zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

- 1) zaopatrzenie do celów bytowo-gospodarczych, technologicznych a także przeciwpożarowych w oparciu o wodociągi: miejski i gminne, odpowiednio:
 - a) dla terenów MOF położonych w granicach miasta Zduńska Wola oraz części obszaru położonego na obszarze Gminy Zduńska Wola z wodociągu miejskiego – z ujęcia zlokalizowanego na terenie wsi Opiesin - za pośrednictwem magistrali o średnicy 200 mm zlokalizowanej w ulicy Karsznickiej na obszarze miasta Zduńska Wola – z prowadzeniem nowych odcinków sieci z wykorzystaniem istniejącego przepustu kolejowego,
 - b) dla pozostałego obszaru położonego na obszarze Gminy Zduńska Wola – z wodociągu gminnego Gminy Zduńska Wola - ujęcie Krobanów poprzez rozbudowę sieci,
 - c) dla obszaru położonego na obszarze Gminy Sędziejowice – z wodociągu gminnego Gminy Sędziejowice poprzez rozbudowę sieciprzy czym istnieje możliwość zasilania z innych sieci – na zasadach uzgodnionych z gestorem;
- 2) poprawę stanu istniejącej sieci magistral z wymianą starej sieci wodociągowej; dostawę wody po wykonaniu sieci w drogach projektowanych, wykonaniu wewnętrznych sieci zakładowych, przyłączy do budynków bądź hydrantów przeciwpożarowych nadziemnych;
- 3) realizację elementów wodociągu stanowiącego źródło wody do celów przeciwpożarowych dla zakładów przemysłowych jako zapewniających wydajność wynoszącą co najmniej $40,0 \text{ dm}^3/\text{s}$;
- 4) realizację sieci wodociągowych przeciwpożarowych jako sieci obwodowych o wydajności co najmniej $10 \text{ dm}^3/\text{s}$ z możliwością budowy rozgałęzień w celu zasilania hydrantów zewnętrznych;
- 5) możliwość wykonywania otworów studziennych na terenach zakładów produkcyjnych, przy uwzględnieniu regulacji wynikających z przepisów odrębnych z zachowaniem zasad:
 - a) wykonanie ujęć wody musi zostać poprzedzone badaniami geologicznymi oraz uzyskaniem pozwolenia wodnoprawnego,
 - b) wykonanie ujęć wody, o których mowa wyżej, obejmuje wiercenie otworów studziennych (według zatwierdzonego projektu robót geologicznych), standardowe przebadanie wody oraz wykonanie dokumentacji hydrogeologicznej),
 - c) lokalizacja ujęć wraz ze strefami bezpośredniej ochrony sanitarnej dla poszczególnych otworów ujęcia, w ramach nieruchomości, do której inwestor posiada tytuł prawny, przy zachowaniu przepisów odrębnych.

4.3.3.4.3 ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW SANITARNYCH

■ uwarunkowania

Aktualnie odprowadzanie ścieków sanitarnych z analizowanego obszaru realizowane jest:

- 1) dla terenów MOF położonych w granicach miasta Zduńska Wola poprzez miejską sieć kanalizacyjną (kolektorem „Północ” od przepompowni przy ul. Spółdzielczej do MOŚ w Tymienicach);
- 2) dla obszaru położonego na obszarze Gminy Sędziejowice – do oczyszczalni ścieków Marzenin na obszarze Gminy Sędziejowice.

■ wnioski

Na powyższym obszarze istnieją warunki rozbudowy systemu kanalizacji sanitarnej. Będzie to konieczne w przypadku realizacji inwestycji zgodnie z KZ MOF Zduńska Wola – Karsznice.

■ wytyczne projektowe

W zakresie odprowadzenia ścieków sanitarnych dla obszaru zagospodarowanego zgodnie z Konceptcją Zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

- 1) rozwiązanie gospodarki ściekowej w oparciu o system kanalizacji miejskiej i gminnej – odpowiednio:

- a) dla terenów MOF położonych w granicach miasta Zduńska Wola oraz części obszaru położonego na obszarze Gminy Zduńska Wola - poprzez rozbudowę systemu doprowadzenia ścieków do Kolektora „Północnego” (z prowadzeniem sieci z wykorzystaniem istniejącego przepustu kolejowego) przebiegającego przez obszar miasta Zduńska Wola – odprowadzający ścieki do oczyszczalni Tymienice,
 - b) dla obszaru położonego na obszarze Gminy Sędziejowice – poprzez rozbudowę systemu i do oczyszczalni ścieków Marzenin na obszarze Gminy Sędziejowice przy czym istnieje możliwość odprowadzenia ścieków do innych oczyszczalni na zasadach uzgodnionych z gestorem sieci;
- 2) wykonanie sieci w ulicach projektowanych oraz wykonaniu wewnętrznych sieci zakładowych;
 - 3) podczyszczanie na terenach własnych zakładów ścieków o charakterze przemysłowym, których stężenia zanieczyszczeń przekraczają wartości dopuszczalne dla wprowadzenia do sieci komunalnej.

4.3.3.4.4 ZASADY ODWODNIENIA TERENU

■ uwarunkowania

Obszar w granicach MOF pozbawiony jest zasadniczo sieci kanalizacji deszczowej. Dominuje odwodnienie powierzchniowe na grunty sąsiadujące z pasami drogowymi. Elementy sieci występują jedynie na obszarze miasta Zduńska Wola – sieć wewnętrzna na terenach PKP. Na odcinku ulicy Karsznickiej – zlokalizowany jest rów odwadniający.

Obszar położony w północnej części obszaru MOF Zduńska Wola – Karsznice jest obszarem zmeliorowanym. W skład systemu melioracji wchodzi urządzenie melioracji wodnych szczegółowych i podstawowych. W „Ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów” prowadzonej przez Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi – Terenowy Inspektorat w Sieradzu występują:

- śródlądowa woda powierzchniowa – rzeka Tymianka,
- urządzenia melioracji wodnych – rowy melioracyjne i drenowania.

Zasięg obszaru zmeliorowanego oraz lokalizację urządzeń melioracyjnych pokazano na **RYS V - Inwentaryzacja uproszczona istniejącej infrastruktury technicznej w tym na terenach będących własnością PKP w Zduńskiej Woli-Karsznice** (skala 1:5000). Na analizowanym obszarze występują również drenowania zrealizowane w latach XIX w. - nie figurujące w ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów prowadzonej przez Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi.

■ wnioski

Każda inwestycja na obszarze winna zostać poprzedzona szczegółową analizą dot występowania urządzeń melioracyjnych. W celu odprowadzenia wód deszczowych rozbudowie powinny podlegać: sieć kanalizacji deszczowej oraz system przydrożnych rowów odwadniających.

■ wytyczne projektowe

W zakresie odwodnienia terenu dla obszaru zagospodarowanego zgodnie z Koncepcją Zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

- 1) jako odbiorniki wód opadowych:
 - a) śródlądowe wody powierzchniowe - rzeka Tymianka oraz rzeka Grabia (w strefie bezpośredniego oddziaływania MOF),
 - b) urządzenia melioracji wodnych - rowy melioracyjne, drenowania;
- 2) w celu ochrony wód i urządzeń melioracji:
 - a) zapewnienie pasa gruntu wolnego od trwałych naniesień i nasadzeń wzdłuż rzek w celu umożliwienia jej prawidłowej eksploatacji,
 - b) rozwiązanie kolizji inwestycji powinno być dokonane zgodnie z przepisami ustawy Prawo wodne,
 - c) zachowanie rowów melioracyjnych dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania urządzeń melioracji wodnych szczegółowych i właściwych warunków odbioru wód powierzchniowych,

- d) zapewnienie pasa gruntu, wolnego od otwartych naniesień i nasadzeń, od rowów melioracyjnych w celu umożliwienia ich prawidłowej eksploatacji,
 - e) z uwagi na fakt występowania na przedmiotowym obszarze zrealizowanych w XIX w. drenowań - nie figurujących w ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz gruntów zmeliorowanych prowadzonej przez Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi - podczas prowadzenia robót ziemnych związanych z wykonywaniem inwestycji na tym terenie może nastąpić uszkodzenie istniejących rurociągów drenarskich co grozi podtopieniem obiektów budowlanych i zakłóceniem stosunków wodnych na gruntach sąsiednich – w związku z powyższym inwestor zobowiązany jest do rozwiązania kolizji we własnym zakresie w sposób zapewniający prawidłowy odpływ wód;
- 3) warunki realizacji założeń koncepcji zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice:
- a) możliwość przebudowy urządzeń melioracji na terenie działki inwestycyjnej pod warunkiem zapewnienia prawidłowego odpływu wód oraz właściwego funkcjonowania ewentualnych urządzeń melioracji na terenach sąsiednich, przy konieczności zgłoszenia przedsięwzięcia odpowiedniemu Zarządowi Melioracji i Urządzeń Wodnych,
 - b) po zmianie sposobu użytkowania gruntów zmeliorowanych - w celu wykreślenia z ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów powierzchni zajętej pod zabudowę - inwestor winien przesłać pisemną informację o zakończeniu inwestycji wraz z decyzją właściwego organu - pozwoleniem wodnoprawnym na przebudowę lub rozbiórkę urządzeń do odpowiedniego Inspektoratu Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi;
- 4) odwodnienie terenów przemysłowych oraz powierzchni utwardzonych poprzez:
- a) realizację kanalizacji deszczowej w liniach rozgraniczających dróg – z kanałem głównym w projektowanej drodze powiatowej („łączniku”) poza jezdnią, przy czym budowa przyłączy do poszczególnych nieruchomości położonych wzdłuż projektowanej drogi winna następować po uzgodnieniu z zainteresowanymi właścicielami tych nieruchomości (uwzględniając sposób zagospodarowania tych nieruchomości),
 - b) realizację sieci zakładowych,
 - c) przed wprowadzeniem do systemu kanalizacji podczyszczanie lub neutralizowanie wód opadowych pochodzących z terenów przemysłowych (na terenach zakładów je wytwarzających), dróg i parkingów,
 - d) zachowanie i konserwację występujących na obszarze rowów melioracyjnych jako przejmujących wody wprowadzane doń powierzchniowo oraz z ciągów kanalizacji deszczowej i kierujących je do rzeki Tymianki.

4.3.3.4.5 ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

■ uwarunkowania

Zasilanie obszaru w energię elektryczną odbywa się w oparciu o istniejące linie: linię napowietrzną relacji: Bełchatów – Adamów o napięciu 110 kV (GPZ-y w Zduńskiej Woli oraz w Szadku) oraz linię napowietrzną relacji: Pabianice – Sieradz o napięciu 110 kV (GPZ-y w Zduńskiej Woli). Na obszarze MOF zlokalizowane są linie elektroenergetyczne średniego napięcia – na obszarze Gminy Zduńska Wola linia jest częściowo skablowana.

■ wnioski

Istnieją warunki rozbudowy systemu zasilania obszaru w energię elektryczną. Sieć podlegać powinna rozbudowie – w zależności od etapu rozwoju obszaru, w zależności od zapotrzebowania. Rozwój sieci winien być poprzedzony sporządzeniem bilansu potrzeb elektroenergetycznych w zakresie wymaganych wielkości mocy i zapotrzebowania na energię elektryczną

■ wytyczne projektowe

W zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną dla obszaru zagospodarowanego zgodnie z KZ MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

- 1) zasilanie terenów za pośrednictwem istniejących i projektowanych średniego i niskiego napięcia, kablowych lub napowietrznych z przewodami izolowanymi, zlokalizowanych w miarę możliwości

- w pasach drogowych ulic;
- 2) realizację przyłączy do budynków jako napowietrznych z przewodami izolowanymi lub jako kablowych w zależności od wniosków klientów i możliwości technicznych ich realizacji;
 - 3) lokalizację stacji transformatorowych przy uwzględnieniu najdogodniejszego do nich dojazdu z projektowanych i istniejących dróg, z uregulowaniem stanu prawnego gruntu pod urządzeniami technicznymi poprzez notarialne ustanowienie służebności gruntowej czy też służebności przesyłu lub w inny sposób prawnie dozwolony;
 - 4) realizację oświetlenia ulicznego z odrębnych linii prowadzonych w liniach rozgraniczających dróg;
 - 5) dla linii napowietrznych strefy ochronne według zasad określonych przez gestorów sieci;
 - 6) alternatywnie – możliwość wykorzystania odnawialnych źródeł energii – zgodnie z przepisami odrębnymi;
 - 7) w przypadku wystąpienia kolizji z istniejącymi urządzeniami i liniami należy przewidzieć ich przebudowę, z umożliwieniem dostępu od istniejących i projektowanych dróg publicznych oraz przystosowanie w przypadku linii napowietrznych ich konstrukcji do wymagań przepisów odrębnych.

4.3.3.4.6 ZAOPATRZENIE W GAZ

■ uwarunkowania

Obszar objęty Koncepcją Zagospodarowania nie był dotychczas objęty gazyfikacją. Gazociąg wysokiego ciśnienia DN 300 relacji Pabianice – Sieradz zlokalizowany jest na północ od północnej granicy MOF. Od istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego przewidywane jest m.in. odgałęzienie w kierunku Sędziejowic co może dawać możliwość realizacji podłączenia do sieci. Najbliżej położony obszar objęty siecią gazową znajduje się na terenie miasta Zduńska Wola – w ul. Struga. Według danych przekazanych przez gestora - rozbudowa sieci na tym obszarze jest planowana.

■ wnioski

Gazyfikacja obszaru jest możliwa pod warunkiem zaistnienia technicznych i ekonomicznych warunków budowy odcinków sieci gazowych. Wg danych przekazanych przez gestora na etapie sporządzania niniejszego dokumentu – w najbliższej perspektywie planowana jest rozbudowa sieci o kolejne 5 km.

■ wytyczne projektowe

W zakresie zasilenia w gaz obszaru zagospodarowanego zgodnie z Koncepcją Zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

- 1) realizację gazyfikacji obszaru MOF jako zależną od zaistnienia technicznych i ekonomicznych warunków budowy odcinków sieci gazowych;
- 2) realizację ogrodzeń z zachowaniem odległości od gazociągu w rzucie poziomym wynoszącej co najmniej 1,0 m;
- 3) dla obiektów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – lokalizacja szafek gazowych w linii ogrodzeń (od strony ulicy), w pozostałych przypadkach – w uzgodnieniu z zarządcą sieci;
- 4) preferencja lokalizacji sieci gazowych w liniach rozgraniczających dróg.

4.3.3.4.7 ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

■ uwarunkowania

Aktualnie obszar zasilany jest w ciepło w oparciu o indywidualne źródła ciepła oraz za pośrednictwem lokalnych kotłowni. Istnieje techniczna możliwość oparcia ucieplwienia obszaru również o funkcjonujące elektrociepłownie: na terenie miasta Zduńska Wola (Elektrociepłownia Zduńska Wola Sp z o.o.) oraz na terenie administrowanym przez PKP Cargo – Tabor Karsznice Sp z oo (po rozbudowie).

■ **wnioski**

Budowa sieci ciepłej na obszarze jest możliwa pod warunkiem zaistnienia technicznych i ekonomicznych warunków jej budowy.

■ **wytyczne projektowe**

W zakresie zasilenia w gaz obszaru zagospodarowanego zgodnie z Koncepcją Zagospodarowania MOF Zduńska Wola – Karsznice ustala się:

- 1) realizację systemu zaopatrzenia w ciepło obszaru MOF jako zależną od zaistnienia technicznych i ekonomicznych warunków budowy odcinków sieci;
- 2) realizację głównej magistrali ciepłowniczej obszaru w terenie projektowanej drogi – łącznika z możliwością zasilenia z elektrociepłowni:
 - a) funkcjonującej na obszarze miasta Zduńska Wola,
 - b) zlokalizowanej na terenie PKP CARGO – Tabor Karsznice Sp. z o.o.

przy dostosowaniu wydajności elektrociepłowni do zakładanych potrzeb, z możliwością rozbudowy i zwiększenia mocy elektrociepłowni istniejących;

- 3) możliwość zapewnienia zasilenia w ciepło w oparciu o lokalne źródła ciepła wykorzystujące ekologiczne nośniki energii i produkujące czynniki grzejne dostosowane do wymogów technologii poszczególnych obiektów.

4.3.3.4.8 KOSZTY UZBROJENIA TERENÓW WRAZ Z OSZACOWANIEM ILOŚCI OŚWIETLENIA

Poniżej przedstawiono szacunkowe potrzeby dotyczące sieci podlegającej rozbudowie (zgodnie ze schematem przedstawionym na **RYS III_w3 - Wariantowe umiejscowienie inicjatyw inwestycyjnych - przebieg łącznika drogowego - wariant 3** (skala 1:5000) przedstawiającym schemat budowy infrastruktury po wyborze wariantu przebiegu łącznika wraz z siecią dróg lokalnych.

TAB 10: Potrzeby w zakresie uzbrojenia terenów (dane wyjściowe do szacowania kosztów)

obszar realizacji sieci	magistrale główne			sieci uzupełniające	
	wodociąg	kanalizacja sanitarna	odwodnienie	wodociąg	kanalizacja sanitarna
	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]
Gmina Zduńska Wola	4570	2600	4430	2100	7900
Miasto Zduńska Wola	555	430	200	-	-
Gmina Sędziejowice	2400	2850	2180	1950	1960

Szczegółowo koszty uzbrojenia terenów nowych terenów inwestycyjnych objętych projektem MOF Zduńska Wola – Karsznice będą mogły zostać określone na etapie decyzji o rozpoczęciu realizacji inwestycji – przy tworzeniu dokumentów wykonawczych. Uzależnione będą szczegółowo od wybranej technologii.

W celu podniesienia standardu funkcjonowania terenów dróg oraz realizacji nowych konieczne będzie uzupełnienie oświetlenia. Poniżej przedstawiono szacunkowe wyliczenia potrzeb w powyższym zakresie. *Szczegółowe parametry oświetlenia i jego rozmieszczenie będą przedmiotem projektów wykonawczych poszczególnych odcinków łącznika.*

TAB 11: Potrzeby w zakresie uzupełnienia oświetlenia dróg na obszarze MOF

drogi	odległość między słupami oświetleniowymi [m]	długość wzdłuż osi [m]	liczba opraw	orientacyjna wysokość umiejscowienia opraw
	[m]	[m]	[szt]	[m]
Łącznik I etap	40	4205	105	12
Łącznik II etap	40	2595	65	12
Drogi uzupełniające i istniejące	30	15052	502	10
Centrum wsi	25	1673	67	8
Suma:		23525	739	

4.3.4 WYTYCZNE W ZAKRESIE ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW KOLEJOWYCH

4.3.4.1 STAN ISTNIEJĄCY - INFORMACJE OGÓLNE

Tereny kolejowe na obszarze MOF Karsznice pozostają w dyspozycji następujących przedsiębiorstw:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - dane kontaktowe: Sekcja Eksploatacji Zduńska Wola, Karsznice – ul. Karsznicka 62, Zduńska Wola, www.plk-sa.pl;
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami – dane kontaktowe: PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Łodzi – dane kontaktowe: ul. Tuwina 28, Łódź, www.pkp-nieruchomosci.pl;
- PKP Cargo S.A. - dane kontaktowe: Centralny Zakład I. J.G. Bolcha 15, Łódź, www.pkp-cargo.pl;
- PKP Cargo Tabor Karsznice Sp z o.o. - dane kontaktowe: ul. Kolejowa 6, Zduńska Wola, www.tabor-karsznice.pl .

oraz Miasta Zduńska Wola (część użytkowana przez Skansen Taboru Kolejowego w Karsznicach).

Obszar jest aktualnie w trakcie przeobrażeń. Wskazane są działania służące wykorzystaniu w pełni dostępnego potencjału – lokalizacyjnego, funkcjonalnego a także infrastrukturalnego (w szczególności w zakresie infrastruktury kolejowej). Istniejący układ torowy, m.in. za sprawą łącznic kolejowych znajdujących się na północ od MOF, zapewnia sprawne połączenie kolejowe w każdej z relacji: Wrocław, Łódź, Gdynia, Katowice.



[FOT 5]
Zduńska Wola – Karsznice - układ torowy



[FOT 6]
Stacja Zduńska Wola - Karsznice

Nieruchomości o łącznej powierzchni ok 22 ha położone na obszarze miasta Zduńska Wola przy ul.Karsznickiej 39 zwane „Nową Grupą” - wyznaczone są pod inwestycję budowy portu przeładunkowego. W związku z realizacją niniejszego projektu – PKP S.A. z siedzibą w Warszawie w lipcu 2013 r wyraziła zgodę na dysponowanie przez Miasto Zduńska Wola powyższą nieruchomością na potrzeby analityczne i studyjne w celu określenia możliwości zagospodarowania.

Obecnie funkcjonuje jako zaplecze budowy drogi ekspresowej S8. Dawne torowiska zostały w całości zdemontowane - do granicy z PKP PLK do toru nr 217 Konsorcjum „Pol-Aqua”- Dragados dobudowało własną bocznice kolejową na potrzeby dostarczania materiałów sypkich na plac budowy.

Wzdłuż torów – od strony toru nr 1 zlokalizowany jest przewód TKD (telekomunikacyjny kabel daleko-siężny), od strony toru nr 2 – kabel SBL (samoczynnej blokady liniowej) – infrastruktura wykorzystywana na potrzeby funkcjonowania linii kolejowej.



[FOT 7]
Rozjazd na Nową Grupę

Na obszarze MOF zlokalizowane są dwa przystanki kolejowe: Dworzec Kolejowy Zduńska Wola Karsznice oraz Przystanek Osobowy Zduńska Wola Karsznice Południe.

Na obszarze MOF zlokalizowany jest Skansen Taboru Kolejowego w Karsznicach. Obszar skansenu wymaga podjęcia działań rewitalizacyjnych. Należy przewidzieć rozwiązania mające na celu przebudowę układu torowego skansenu oraz stworzenia zaplecza technicznego oraz użytkowego jego funkcjonowania.



[FOT 8]
Teren kolejowy - obrotnica

Stacja Zduńska Wola - Karsznice

Stacja Zduńska Wola Karsznice stanowi ważny węzeł komunikacyjny na skrzyżowaniu linii kolejowych nr 131(Chorzów Batory – Tczew) i linii nr 14 (Łódź Kaliska – Tuplice). Przez stację przejeżdża średnio około 80 pociągów towarowych na dobę.

Stacja Zduńska Wola Karsznice jest stacją wyznaczoną w Dodatku 1 do Wewnętrznego Rozkładu Jazdy Pociągów do wydawania pociągom ostrzeżeń doraźnych, dlatego każdy pociąg towarowy musi zatrzymać się na 5 ÷ 10 minut w celu ich pobrania. Dodatkowo w większości pociągów dokonywana jest zmiana drużyn trakcyjnych co również wymaga zajęcia torów stacyjnych na czas 30 ÷ 60 minut. Po likwidacji górki rozrządowej i zamknięciu torów rozrządowych cała praca manewrowa na stacji odbywa się na torach głównych dodatkowych, co powoduje znaczne utrudnienia w manewrach i przyjmowaniu pociągów tranzytowych.

Stacja Zduńska Wola Karsznice jest w znacznym stopniu wykorzystana dla postoju pociągów tranzytowych i taboru przewoźników co niejednokrotnie powoduje brak torów na przyjęcie pociągów kończących bieg na tej stacji. Problem taki występuje obecnie w szczególności dla pociągów przeznaczonych do rozładunku na funkcjonującej bocznicy „Pol-Aqua – Dragados” (tor nr 217), gdzie podstawić można jednorazowo tylko 25 wagonów gdy pozostałe muszą oczekiwać na podstawienie w stacji zajmując tory i uniemożliwiając przez to przyjęcie pociągów innych przewoźników. Rozwiązaniem powyższych problemów oraz problemów, które w przyszłości mogą niekorzystnie wpływać na funkcjonowanie "portu przeładunkowego" jest kompleksowa naprawa torów 103 i 104, co w znacznym stopniu usprawniłoby prowadzenie ruchu pociągów na stacji Zduńska Wola Karsznice.

Torowiska wyłączone obecnie z obsługi ruchu kolejowego - nr 120-129 (120-123 częściowo rozebrane), pozostające w dyspozycji PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami mogą zostać skomercjalizowane z wykorzystaniem potencjału lokalizacyjnego - usytuowania pomiędzy projektowanym łącznikiem pomiędzy drogą ekspresową S8 a drogą krajową 12(14) a torami kolejowymi (bezpośrednie przyleganie do toru nr 119).

4.3.4.2 CHARAKTERYSTYKA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Szczegółowy schemat infrastruktury technicznej zlokalizowanej na terenach PKP przedstawiony został na **RYS V: Inwentaryzacja uproszczona istniejącej infrastruktury technicznej w tym na terenach będących własnością PKP**.

Poniżej wybrane informacje dotyczące możliwości przekształceń w zakresie infrastruktury – kluczowych dla rozwoju funkcji MOF:

1. Tor szlakowy nr 1 Kozuby - Zduńska Wola Karsznice ujęty jest w planie inwestycyjnym na rok 2014 – przeznaczony do naprawy głównej wg projektu "Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 na odcinku Chociw Łaski – Kozuby - Zduńska Wola Karsznice w ramach zadania inwestycyjnego pod nazwą "Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna-Zduńska Wola - Chorzów Batory" (w trakcie procedury) - planowana jest naprawa toru do rozjazdu nr 203 w stacji Zduńska Wola Karsznice.
2. Przy naprawie toru nr 1 w roku 2014 - planowana jest również naprawa odwodnienia na odcinku administrowanym przez ISE Zduńska Wola Karsznice.
3. Na rok 2015 planowana jest naprawa toru nr 2 szlaku Zduńska Wola Karsznice - Kozuby od rozjazdu nr 201 w stacji Zduńska Wola Karsznice (tory szlakowe nr 2 oraz nr 1).
4. W 2014 roku planowana jest kompleksowa naprawa toru nr 2 wraz z budową odwodnienia toru nr1.
5. W 2015 r planowana jest kompleksowa naprawa toru nr 1 w na odcinku od rozjazdu nr 203 - Kozuby.
6. Tory 120-129 wyłączane są aktualnie z obsługi ruchu kolejowego.
7. Na obszarze terenów kolejowych zlokalizowane są 4 przepusty infrastrukturalne, w następujących odległościach (licząc od Chorzowa):
 - na 166,045 km,
 - na 168,042 km,
 - na 166,680 km,
 - na 166,681 km,
 - na 168,042 km,
 - na 169,045 km;
8. Na części obszaru pozostającego w dyspozycji PKP Cargo Tabor istnieje oczyszczalnia ścieków oraz zmodernizowany w 2014 r. węzeł ciepłowniczy.

4.3.4.3 MOŻLIWOŚCI PRZEKSZTAŁCENŃ OBSZARU WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ

Na **RYS V: Inwentaryzacja uproszczona istniejącej infrastruktury technicznej w tym na terenach będących własnością PKP** wskazano szczegółowo obiekty i obszary kolejowe o potencjale inwestycyjnym. W poniższej tabeli wykaz – według numeracji na rysunku.

TAB 12: Wykaz obiektów i obszarów kolejowych o znacznym potencjalne rozwojowym

I.p.	opis potencjału	możliwość rozwoju
1	obszar wyłączony z czynnego ruchu pociągów	komercjalizacja – np. tereny usługowe związane z funkcjonowaniem MOF;
2	hale	adaptacja - np. na potrzeby funkcjonowania Skansenu Kolejowego;
3	elektrociepłownia	rozbudowa - np. na cele uciepłwienia przyległego obszaru;
4	dawny układ torowy	przebudowa - np. na potrzeby funkcjonowania Portu Multimodalnego;

l.p.	opis potencjału	możliwość rozwoju
5	hala przegladów	częściowa zmiana użytkowania – np. adaptacja części budynku (hale nr 2 i 3) na potrzeby Skansenu Kolejowego, (należy przewidzieć rezerwę terenową/lokalową pod rozwój skansenu);
6	teren nieużytkowany	adaptacja - np. na cele uzupełnienia funkcjonowania MOF – komunikacja publiczna – dworzec/przystanek autobusowy z infrastrukturą uzupełniającą (możliwość zagospodarowania terenów dawnej samochodowni na potrzeby budowy dworca autobusowego obsługującego obszar;
7	dawny układ torowy	przebudowa - np. na potrzeby funkcjonowania Skansenu Kolejowego;
8	funkcjonujący układ torowy	adaptacja - na potrzeby realizacji początkowego układu torowego Portu Multimodalnego, po dokonaniu ekspertyzy technicznej, z zapewnieniem wymaganych parametrów technicznych;
9	tory do przebudowy	przebudowa - na potrzeby funkcjonowania Portu Multimodalnego „poczekalnia dla składów” przed rozładunkiem w porcie (kompleksowa naprawa torów nr 103 i 104)

* * *

Poniżej ilustracja obrazująca możliwość adaptacji części terenu na potrzeby funkcjonowania Skansenu Kolejowego:



RYS: Wizualizacja terenu zaplecza Skansenu Kolejowego (opracowanie warsztatowe)

5 PODSUMOWANIE

Koncepcja Zagospodarowania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola – Karsznice to dokument o charakterze kierunkowym – obrazujący potencjał obszaru i wskazujący możliwości jego rozwoju w oparciu o specyficzną funkcję. Zagospodarowania obszaru jako obszaru funkcjonalnego o charakterze przemysłowo – transportowym pozwoli na pełne wykorzystanie jego uwarunkowań – wynikających zarówno z lokalizacji jak i tradycji i potencjału ludzkiego.

Przy ogromnym zaangażowaniu Partnerów projektu, po analizie możliwości lokalizacyjnych, zasad funkcjonowania obszaru oraz uwarunkowań planistycznych - przy zapewnieniu pełnej partycypacji społecznej, w konsultacji w przedstawicielami instytucji – w tym decydujących o rozwoju regionu – wypracowano kierunki projektowe pozwalające na dynamiczny rozwój obszaru przy ochronie jego obecnych wartości – bez ingerencji w skupiska zabudowy, w obszary cenne przyrodniczo i kulturowo.

Efektom stworzenia Koncepcji Zagospodarowania jest wskazanie kierunków rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego – obszaru o łącznej powierzchni wynoszącej ok 650 ha. Efektem realizacji założeń koncepcji będzie podniesienie wartości terenów aktualnie zainwestowanych oraz stworzenie nowych terenów inwestycyjnych – o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym – o powierzchni łącznej ponad 170 ha.

