

Adnotacje urzędowe:

Nazwa i adres Inwestora:



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

UL. JAGIELLOŃSKA 26, 03-719 WARSZAWA



**Mazowiecki Zarząd
Dróg Wojewódzkich
w Warszawie**

MAZOWIECKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH

UL. MAZOWIECKA 14, 00-048 WARSZAWA

Nazwa i adres jednostki projektowej:



EUROPROJEKT GDAŃSK S.A.

80-680 GDAŃSK UL. NADWIŚLAŃSKA 55

TEL. (058) 323 99 99, FAX. (058) 323 99 98

Zamierzenie budowlane / Obiekt budowlany:

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego „Pruszków” do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa.”

Nazwa opracowania:

PROTOKÓŁ ZE SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH

Lokalizacja/adres inwestycji:

Województwo: Mazowieckie; Powiat: Pruszkowski; Gminy: Pruszków, Piastów, Michałowice

Branża:	Drogowa	Kategoria obiektu:		
Stanowisko:	Imię i nazwisko:	Specjalność i nr uprawnień:	Data:	Podpis:
Główny projektant:	mgr inż. Rafał Klein	POM/0189/POOD/07	04/2024	
Projektant:	mgr inż. Marcin Tomaszewski	WAM/0019/POOD/17	04/2024	
Sprawdzający	mgr inż. Marek Szewczuk	23/Gd/00	04/2024	
Nr archiwalny:	Data opracowania:	Nr tomu	Nr egzemplarza:	
330-EURO/2022	Kwiecień 2024	-		

Spis zawartości

CZĘŚĆ OPISOWA

Spis treści

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	3
1.1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	3
1.2. INWESTOR	3
1.3. JEDNOSTKA PROJEKTOWA	3
1.4. LOKALIZACJA INWESTYCJI	3
1.5. CEL OPRACOWANIA.....	3
1.6. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	4
2. SPOTKANIE INFORMACYJNE.....	7
2.1. GMINA MICHAŁOWICE	7
2.2. MIASTO PRUSZKÓW	18
2.3. MIASTO PIASTÓW.....	22

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego „Pruszków” do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa.

1.2. Inwestor

Zleceniodawcą Dokumentacji Projektowej dla inwestycji jest Województwo Mazowieckie ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa – Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie z siedzibą 00-048 Warszawa, ul. Mazowiecka 14.

1.3. Jednostka projektowa

Dokumentację projektową na potrzeby ww. inwestycji wykonuje Europrojekt Gdańsk S.A. z siedzibą w Gdańsku przy ul. Nadwiślańskiej 55.

Podstawę opracowania stanowi umowa nr 569/MZDW/10/2022/I z dnia 17.10.2022 roku zawarta pomiędzy Województwem Mazowieckim ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa – Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Warszawie z siedzibą 00-048 Warszawa, ul. Mazowiecka 14 a Europrojektem Gdańsk S.A.

1.4. Lokalizacja inwestycji

Zadanie inwestycyjne zlokalizowane jest w części województwa mazowieckiego, na terenie powiatu pruszkowskiego, w gminach Pruszków, Piastów, Michałowice. Początek całego zadania inwestycyjnego znajduje się za skrzyżowaniem ul. 3 Maja z ul. Żbikowską, koniec natomiast znajduje się przed granicą m. st. Warszawa.

1.5. Cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest zebranie uwag mieszkańców gminy Michałowice, Miasta Pruszków oraz Piastów złożonych w trakcie spotkań informacyjnych w zakresie rozwiązań projektowych dla zadania rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego „Pruszków” do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa.

Niniejsze opracowanie będzie podstawą do przeanalizowania uwag mieszkańców, które złożyli w trakcie spotkań informacyjnych w dniu 13.12.2023r. w Gminie Michałowice, w dniu 14.12.2023r. w Mieście Pruszków oraz w dniu 6.02.2024r. w Mieście Piastów.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Zakres prac w ramach projektu obejmuje:

- rozbudowę dróg wojewódzkich nr 718 i 719 o łącznej długości ok. 8,5 km,
- rozbudowę/przebudowę skrzyżowań w ciągu projektowanych dróg wojewódzkich nr 718 i 719,
- przebudowę/budowę krótkich odcinków ulic dojazdowych niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania dróg wojewódzkich nr 718 i 719,
- budowę dodatkowych jezdni,
- przebudowę/budowę dodatkowych pasów ruchu,
- przebudowę/budowę obiektów inżynierskich m.in. mostów, wiaduktów i przepustów,
- przebudowę/budowę chodników,
- przebudowę/budowę ścieżek rowerowych,
- przebudowę/budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych zatok autobusowych,
- wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego,
- przebudowę/budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę/budowę rowów melioracyjnych, kanalizacji deszczowej, urządzeń podczyszczających, drenaży,
- przebudowę/budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego,
- budowę kanału teletechnicznego,
- zagospodarowanie zieleni w granicach pasa drogowego,
- wykonanie docelowego oznakowania ruchu,
- przebudowę/budowę innych obiektów np. schodów, ogrodzeń,
- przebudowę/budowę zjazdów,
- przebudowę/budowę rowów krytych,
- wyburzenia obiektów kolidujących z projektowanym układem,
- wycinka zieleni kolidującej,
- inne.

1.6. Materiały wyjściowe

- Specyfikacja warunków zamówienia (SWZ) w przetargu nieograniczonym na: Opracowanie dokumentacji projektowej dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa;
- Uchwała nr XXXVIII/365/09 z dnia 2009-10-29 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Pruszkowa dla obszaru Żbików II etap 1, zmieniona Uchwałą nr XXVIII.287.2020 z dnia 2020-09-24;

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

- Uchwała nr L/446/10 z dnia 2010-09-30 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Pruszkowa - obszar Żbików IV;
- Uchwała nr LIII.518.2022 z dnia 2022-02-24 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Pruszkowa - Żbików 3-go Maja - Mostowa;
- Uchwała nr LVII.555.2022 z dnia 2022-05-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Pruszkowa – Żbików 3-go Maja – Mostowa;
- Uchwała nr XX.226.2016 z dnia 2016-06-09 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - części obszaru miasta Pruszkowa – Żbików – 3-go Maja;
- Uchwała nr LVII/458/98 z dnia 1998-02-05 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego na terenie miasta Pruszkowa ograniczonego ulicami 3-go Maja, Ciechanowską i Poznańską, zmieniona Uchwałą nr XXXIII/379/05 z dnia 2005-06-29 oraz następnie zmieniona Uchwałą nr XXXVII/419/05 z dnia 2005-11-24;
- Uchwała nr XLVI/437/2014 z dnia 2014-06-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Pruszkowa – część obszaru Żbików IV;
- Uchwała nr X.119.2019 z dnia 2019-08-29 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Pruszkowa – obszaru wyznaczonego granicą rzeki Żbikówki, projektowaną drogą, ulicą Poznańską, granicą terenów ogrodów działkowych i osią korytarza rzeki Utraty;
- Uchwała nr XLVI/436/2014 z dnia 2014-06-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Anielin – część 1;
- Uchwała nr XXXVI/328/09 z dnia 2009-08-27 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kwartał – Przy parku” w Pruszkowie;
- Uchwała nr XLIX/468/2014 z dnia 2014-10-16 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Tworki nad Utratą w Pruszkowie;
- Uchwała nr LVII/456/98 z dnia 1998-02-05 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Pruszkowie ograniczonego ulicami: Partyzantów – Al. Dwudziestolecia – granicą administracyjną miasta – torami kolejki WKD;
- Uchwała nr XXXVI/329/09 z dnia 2009-08-27 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części obszaru miasta Pruszkowa;
- Uchwała nr X/78/2011 z dnia 2011-06-30 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Pruszkowa – obszar Okopowa;
- Uchwała nr XLVIII/354/2001 z dnia 2001-12-20 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Michałowic – „osiedle Michałowice” obejmujący tereny położone w osiedlu Michałowice i wsi Michałowice;
- Uchwała nr LI/377/2002 z dnia 2002-03-21 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Reguły obejmujący tereny położone we wsiach Reguły, Pęcice i w osiedlu Michałowice;
- Uchwała nr XLI/384/2014 z dnia 2014-09-30 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Opacz-Kolonia” w obrębach geodezyjnych Opacz-Kolonia i Michałowice-Osiedle

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

- Uchwała nr VII/50/2015 z dnia 2015-05-12 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Bodycha” w obrębie geodezyjnym Reguły;
- Uchwała nr VII/51/2015 z dnia 2015-05-12 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Orzeszkowej” w obrębie geodezyjnym Reguły;
- Generalny pomiar ruchu - Pomiar ruchu na drogach wojewódzkich w 2020 roku;
- Pomiar ruchu na skrzyżowaniach (Europrojekt 2023r.);
- Mapa do celów projektowych (Plan B 2023r.);
- Wizja lokalna w terenie oraz inwentaryzacja fotograficzna (Europrojekt 2023r.);
- Inwentaryzacja istniejącej zieleni (Europrojekt 2023r.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023r. poz. 645 ze zm.)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. 2023r. poz. 682 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016r. poz. 124 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. RP Nr 63, poz. 735);
- Zarządzeniem nr 38 Ministra Infrastruktury w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury Nr 13 z dnia 28.10.2010 r.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, z dnia 3 lipca 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019r. poz. 2311 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463);
- Wytyczne Projektowania Skrzyżowań Drogowych;
- Katalog konstrukcji obowiązujący w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Warszawie - zamieszczony na stronie internetowej www.mzdw.pl w zakładce Remonty i inwestycje;
- Programy: Civil 3D, AutoCad, GAZnaki.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

2. SPOTKANIE INFORMACYJNE

2.1. Gmina Michałowice

Notatka ze spotkania informacyjnego w Gminie Michałowice

W terminie: **13.12.2023r. godz. 18⁰⁰**

Lokalizacja: Urząd Gminy Michałowice – sala multimedialna

Uczestnicy: Wójt Gminy Michałowice Małgorzata Pachecka, Zastępca Dyrektora MZDW w Warszawie ds. Inwestycji Tomasz Dąbrowski, Główny Projektant Rafał Klein, Projektant Marcin Tomaszewski, mieszkańcy Gminy Michałowice;

Spotkanie z mieszkańcami i przedstawicielami Gminy Michałowice, a także z pozostałymi zainteresowanymi stronami odbyło się w celu poinformowania uczestników spotkania o prowadzonym zamierzeniu inwestycyjnym. Tego typu spotkania pozwalają przedstawicielom lokalnej społeczności na wprowadzenie wniosków i sugestii do opracowywanej dokumentacji, a opracowującym projekt oraz Zarządcy drogi pozwalają na zapoznanie się z oczekiwaniami sąsiadów oraz użytkowników drogi wobec planowanego przedsięwzięcia.

PRZEBIEG SPOTKANIA

- Wójt Gminy Michałowice przywitała wszystkich uczestników spotkania;
- Następnie Projektant omówił założenia do projektu, takie jak: podstawowe parametry techniczne projektowanych dróg, zakres prac objętych projektem, rozwiązania projektowe:
 - Zakłada się rozbudowę dróg wojewódzkich nr 718 i 719 o łącznej długości ok. 8,5 km, a także rozbudowę/przebudowę skrzyżowań w ciągu projektowanych dróg oraz krótkich odcinków ulic dojazdowych. Ponadto zakłada się budowę dodatkowych jezdni, przebudowę/budowę dodatkowych pasów ruchu, przebudowę/budowę obiektów inżynierskich, przebudowę/budowę chodników, budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz przebudowę oraz budowę zatok autobusowych.
 - Dodatkowo planuje się wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego, budowę/przebudowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu.
 - Zakłada się również przebudowę/budowę zjazdów, przebudowę przepustów.
 - Zakresem prac objęto także przebudowę/budowę oświetlenia drogowego, budowę kanału teletechnicznego oraz inne elementy, które są niezbędne aby projektowana droga była bezpieczna.
- Następnie Projektant omówił szczegółowo przebieg trasy ze wskazaniem zastosowanych rozwiązań projektowych;
- Projektant poprosił o opinie do wskazanych rozwiązań, a także ewentualne uwagi/wnioski oraz o przesłanie ich pocztą na adres Zamawiającego lub pocztą elektroniczną na adres dyrekcja@mzdw.pl oraz na adres Urzędu Gminy Michałowice;

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

- W kolejnej części spotkania mieszkańcy zadawali pytania Projektantom. Wywiązała się dyskusja, w której omawiano poniższe problemy:
 - Na prośbę Uczestnika spotkania Przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnił powody i cel przebudowy dróg wojewódzkich nr 718 i 719 oraz poruszył również problemy oraz ograniczenia, które należy uwzględnić i rozwiązać w opracowaniu.
 - Projektant na zapytanie Uczestnika spotkania wyjaśnił czym są elementy uspokojenia ruchu i jaką pełnią rolę w poprawie warunków bezpieczeństwa ruchu na drodze. Projektant podał również przykłady elementów uspokojenia ruchu.
 - Uwagi mieszkańców do zaprojektowanej geometrii włączenia ulicy Ogrodowej dotyczące ograniczenia widoczności dla pojazdów włączających się do ruchu na przedmiotowym skrzyżowaniu oraz wniosek o dodatkowy pas włączenia z ulicy Ogrodowej na drogę wojewódzką nr 719. Projektant wyjaśnił, że w obszarze skrzyżowania nie ma elementów ograniczających pole widoczności a odgięcie włączenia ul. Ogrodowej nie wpłynie negatywnie na widoczność dla pojazdów włączających się do ruchu na drodze wojewódzkiej. Dodatkowo przedstawiciel Inwestora wyjaśnił, że wykonanie dodatkowych pasów włączenia/wyłączenia będzie wiązała się ze znacznym poszerzeniem pasa drogowego oraz zbliżeniem jezdni drogi wojewódzkiej do istniejących w sąsiedztwie budynków. Projektant poinformował, że przeanalizuje w/w uwagi i odniesie się do nich.

Projektant wyjaśnia, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla tego skrzyżowania wynika, że natężenie pojazdów, na relacji która miała by być wyposażona w pas włączenia, jest minimalne i nie daje przesłanek dla wprowadzania takiego pasa.

Uwaga nie została wprowadzona.
 - Wniosek mieszkańców o przeanalizowanie konieczności zaprojektowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej na projektowanych w ciągu dróg wojewódzkich przejściach dla pieszych.

Projektant nie widzi przeciwwskazań do rozbudowy przejść dla pieszych o wzbudzaną sygnalizację świetlną.

Uwaga została wprowadzona.
 - Wniosek mieszkańca o wybudowanie pasa włączenia z ulicy Sosnkowskiego na drogę wojewódzką nr 719 w kierunku miejscowości Pruszków. Projektant poinformował, że przeanalizuje wniosek i odniesie się do niego.

Projektant wyjaśnia, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla tego skrzyżowania wynika, że natężenie pojazdów, na relacji która miała by być wyposażona w pas włączenia, jest małe i nie daje przesłanek dla wprowadzania takiego pasa. Dodatkowo przed przedmiotowym skrzyżowaniem znajduje się przejście dla pieszych wyposażone w sygnalizację świetlną co tworzy przerwy w potokach pojazdów umożliwiające płynne włączenie się do ruchu na drogę główną. Biorąc jednak po uwagę utrudnioną widoczność na w/w skrzyżowaniu oraz niewielką przestrzeń przeznaczoną na oczekiwanie pojazdów do włączenia się do ruchu Projektant przychylił się do prośby ujętej we wniosku o doprojektowanie pasa włączenia w w/w lokalizacji.

Uwaga została wprowadzona.
 - Mieszkaniec zadał pytanie dotyczące lokalizacji ekranów akustycznych.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Projektant wyjaśnia, że Dokumentacja projektowa pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa” aktualnie jest w fazie koncepcyjnej. Po przejściu na dalszy etap prac projektowych zostanie przygotowany wniosek wraz z niezbędnymi materiałami w celu uzyskania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach. W materiałach do decyzji zostanie również wskazany wpływ akustyczny planowanej inwestycji na poszczególne nieruchomości przyległe do istniejącego i projektowanego pasa drogowego dróg wojewódzkich. W przypadku przekroczenia dopuszczalnych wartości dźwięku, które zostały określone w obwieszczeniu Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, dla terenów podlegających ochronie akustycznej ekrany zostaną zaprojektowane. Projektant zwraca jednak uwagę, że na etapie projektowania decyzję o powstaniu ekranów akustycznych w określonej lokalizacji podejmuje organ ochrony środowiska.

- *Wniosek Radnego gminy Michałowice o zaprojektowanie nowego skrzyżowania w celu bezpośredniego połączenia terenów obecnie niezagospodarowanych przeznaczonych w obowiązującym MPZP gminy Michałowice pod funkcję usługową, a w procedowanej zmianie MPZP w większości pod zabudowę mieszkaniową.*

Projektant wyjaśnił, że sprawa skrzyżowania (na wysokości firmy Asmet) Al. Jerozolimskich z drogą oznaczoną w MPZP symbolem 4KUZ (drogi i ulice zbiorcze) była analizowana na spotkaniach w siedzibie Zamawiającego z przedstawicielami lokalnych samorządów. W trakcie w/w spotkań ustalono, że zlokalizowanie nowego skrzyżowania w bliskim sąsiedztwie istniejącego bardzo obciążonego ruchem skrzyżowania DW719 z ul. Regulską, wpłynie negatywnie na warunki bezpieczeństwa i płynności ruchu na funkcjonującym już skrzyżowaniu. Ponadto odległość pomiędzy skrzyżowaniami wyniosła by ok. 270m, co jest niezgodne z warunkami określonymi dla połączeń dróg w § 9 ust. 1 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, który stanowi, że dla drogi klasy G odstęp między skrzyżowaniami na terenie zabudowanym nie powinien być mniejszy niż 400m. Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.

Uwaga nie została wprowadzona.

- *Zapytanie Pełnomocnika właścicieli działki nr 93 obręb 0013 Reguły dotyczące przyjętych rozwiązań projektowych w kontekście wielkości wywłaszczenia nieruchomości pod przedmiotową inwestycję oraz o wykazanie celu publicznego realizacji inwestycji. Przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnił, że projekt ma na celu udrożnienie ruchu na drodze wojewódzkiej oraz zapewnienie bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom poprzez wykonanie chodników i ścieżek rowerowych. Ponadto Projektant wyjaśnił, że droga wojewódzka jest drogą o znaczeniu wyższym niż lokalne drogi i jej przebudowa stanowi cel publiczny. Projektant dodatkowo wyjaśnia, że przebudowa drogi wojewódzkiej jest inwestycją celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i jest ważna zarówno dla ruchu tranzytowego, jak również dla mieszkańców Michałowic, Pruszków i Piastowa dojeżdżających do swoich domów*

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

i miejsc pracy. Bez zmiany parametrów skrzyżowania, a tym samym jego rozbudowy, sytuacja nie tylko nie ulegnie poprawie, ale z każdym rokiem będzie się pogarszała. Wobec powyższego rozbudowa skrzyżowania leży w interesie publicznym. Niemniej jednak wstępne rozwiązania projektowe dot. przedmiotowego skrzyżowania wprowadzają konieczność sporej zajętości terenu oraz ograniczają możliwości komunikacyjne działek położonych bezpośrednio przy skrzyżowaniu do relacji wyłącznie prawoskrętnych co spotyka się ze sporym sprzeciwem społecznym. Biorąc pod uwagę nierównomierne obciążenie skrzyżowania – relacje skrętne z/w kierunku Warszawy są znacznie bardziej obciążone niż te z/w kierunku Pruszkowa, Projektant proponuje likwidację dodatkowych pasów na mniej obciążonych relacjach. Powyższe pozwoli na zachowanie większej części usprawnień ruchowych które zapewniało pierwotne rozwiązanie projektowe, a pozwoli na uwzględnienie części postulatów mieszkańców.

Uwaga została wprowadzona w zakresie likwidacji mniej obciążonych relacji.

- Radna gminy Michałowice zwróciła uwagę, że konieczne jest zapewnienie ścieżek rowerowych i chodników po obu stronach drogi wojewódzkiej, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo oraz rosnące natężenie ruchu pojazdów, pieszych i rowerów na tym odcinku drogi wojewódzkiej. Po wypowiedzi Pani Radnej wywiązała się dyskusja dotycząca zakresu wyłączeń.

Uwaga została wprowadzona.

- Mieszkanka Reguł poprosiła o wyjaśnienie zaplanowanej w projekcie obsługi komunikacyjnej dz. 388/4, tj. w jaki sposób będzie ona mogła dojechać do swojej nieruchomości jadąc od strony Warszawy. Projektant wyjaśnił, że zaprojektowane zjazdy są zaplanowane wyłącznie dla relacji prawoskrętu. Dodatkowo Przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnił, że nie ma możliwości zapewnienia możliwości skrętu w lewo z ul. Regulskiej na teren działki nr 388/4, gdyż w celu udroźnienia ruchu na włączeniu ul. Regulskiej do drogi wojewódzkiej zostały zaplanowane oddzielne pasy ruchu dla relacji skręcających w lewo, na wprost i w prawo.

Projektant dodatkowo wyjaśnia, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla tego skrzyżowania wynika, że największe natężenie pojazdów na tym wlocie jest dla relacji skręcających w prawo z ul. Regulskiej w kierunku Warszawy, co stanowi przesłankę dla wprowadzenia dodatkowego pasa do skrętu w prawo.

- Mieszkaniec gminy Michałowice zapytał o przyjętą szerokość pasów na skrzyżowaniu ul. Regulskiej i drogi wojewódzkiej. Projektant wyjaśnił, że szerokość pasów została przyjęta na podstawie obowiązujących przepisów. Przedstawicielka stacji benzynowej BP zapytała, czy jest możliwe utrzymanie bezpośredniego zjazdu z drogi wojewódzkiej na teren stacji. Projektant wyjaśnił, że zgodnie z przepisami zjazd na stację jest zjazdem publicznym i nie może być zlokalizowany na dodatkowym pasie ruchu. Ponadto Przedstawiciel Zamawiającego zwrócił się do Przedstawiciela stacji BP o przedstawienie Decyzji zezwalającej na lokalizację zjazdu.

Projektant wyjaśnia, że działki nr 217, 218 mają zapewniony dostęp do drogi niższej kategorii ul. Regulskiej istniejącym zjazdem, a sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu umożliwi dojazd do całego terenu nieruchomości od strony tego zjazdu. Wobec powyższego Projektant zgodnie z przyjętym algorytmem przyjął, że obsługa komunikacyjna ww. działek zostanie zapewniona wyłącznie od strony ul. Regulskiej. Ponadto

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na działkach nr 217 i 218 prowadzona jest działalność gospodarcza, konieczne byłoby zaprojektowanie zjazdu typu publicznego. Tymczasem, zgodnie z § 113 ust. 7 pkt 1 w związku z § 78 ust. 1 ww. rozporządzenia, zjazd publiczny nie może być usytuowany w miejscu zagrażającemu bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania.

Uwaga została wprowadzona z zastrzeżeniem, że zjazd zostanie zaprojektowany jako jednokierunkowy i dostępny wyłącznie dla zaopatrzenia. Należy jednak podkreślić, że Minister może nie przychylić się do powyższej argumentacji.

- Uczestnik spotkania zapytał jak zostanie rozwiązane skrzyżowanie ul. Orzeszkowej z ul. Regułą. Projektant wyjaśnił, że to skrzyżowanie znajduje się poza zakresem opracowania.
- Wywiązała się dyskusja na temat obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do drogi wojewódzkiej m. in. terenu niezabudowanego.
- Właściciele działki nr 98 i 99, na których prowadzona jest działalność gospodarcza, złożyli wniosek o nie projektowanie drogi serwisowej na tym terenie i utrzymanie dojazdu do ich nieruchomości na dotychczasowych zasadach. Ponadto właściciele zapytali Przedstawiciela Zamawiającego czy ich działki z uwagi na ich niewielką powierzchnię zostaną wykupione w całości. Przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnił, że wniosek dotyczący zjazdów należy złożyć na piśmie i zostanie on przeanalizowany. Projektant wyjaśnił zasadność wyboru rozwiązania projektowego z wariantem drogi serwisowej w obrębie m.ni. działek nr 98 i 99. Dodatkowo Przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnił, że jeżeli zostanie złożony postulat o pokazanie rozwiązania projektowego z wariantem dodatkowego pasa na drodze wojewódzkiej mającego zapewnić obsługę nieruchomości, zostanie przekazana do Gminy Michałowice taka koncepcja.

Projektant wyjaśnia, że zaproponowane rozwiązanie projektowe mają na celu przede wszystkim poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Zdaniem Projektanta przedstawione rozwiązanie wpłynie korzystnie na płynność oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwaga nie została wprowadzona.

- Padło również pytanie czy istnieje również koncepcja, która uwzględniłaby trzeci pas służący do obsługi nieruchomości sąsiednich w sąsiedztwie skrzyżowania drogi wojewódzkiej z ul. Regułą. Projektant wyjaśnił, że w bliskim sąsiedztwie skrzyżowania przepisy wykluczają takie rozwiązanie.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

- Przedstawiciel Gminy Michałowice wyjaśnił, że gmina Michałowice na spotkaniach w MZDW w Warszawie deklarowała iż jest za rozwiązaniem z dodatkowymi jezdniami, z uwagi na prowadzone działalności gospodarcze prowadzone na nieruchomościach sąsiednich. Uczestnik spotkania poprosił o wyjaśnienie Projektanta w jakim celu została zaprojektowana droga serwisowa na odcinku od km 13+700 do 14+100 do obsługi komunikacyjnych działek sąsiednich, na których w większości prowadzona jest działalność gospodarcza. Projektant wyjaśnił, że droga serwisowa została zaprojektowana w celu zebrania ruchu z tych terenów i włączenia tego ruchu do drogi wojewódzkiej w jednym miejscu. Przedstawiciel Zamawiającego zaproponował, że dla tego odcinka zostanie przeanalizowany i przygotowany wariant z dodatkową jezdnią na tym odcinku.

Projektant wyjaśnia, że zaproponowane rozwiązanie projektowe mają na celu przede wszystkim poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Zdaniem Projektanta przedstawione rozwiązanie wpłynie korzystnie na płynność oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto z uwagi na obowiązujące przepisy oraz zasady BRD nie jest technicznie możliwe wprowadzenia dodatkowych pasów na wszystkich odcinkach dróg wojewódzkich nr 718 i 719. Przeszkodami do wprowadzenia dodatkowego pasa są m.in. obszar oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz lokalizacja istniejących zjazdów w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła. W takim przypadku zastosowanie dodatkowego pasa skutkowałoby brakiem możliwości skomunikowania działek, do których zjazd znajduje się w obszarze oddziaływania skrzyżowania, a które nie mają zapewnionego dostępu do drogi niższej kategorii istniejącym zjazdem lub którego sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu nie umożliwia dojazdu do całego terenu nieruchomości od strony tego zjazdu.

Uwaga nie została wprowadzona.

- Uczestniczka spotkania poprosiła o wyjaśnienie dlaczego do działek nr 223/2 i 212/4 zostały utrzymane bezpośrednie zjazdy na drogę wojewódzką a na odcinku od km 13+700 do 14+100 została zaprojektowana droga serwisowa do obsługi komunikacyjnej nieruchomości sąsiednich. Projektant wyjaśnił, że na spotkaniach z lokalnymi samorządami w MZDW były przedstawione różne warianty rozwiązań projektowych dla inwestycji. Obecny wariant jest efektem prowadzonych rozmów. Projektant również poinformował, że jeżeli zostanie złożony wniosek w/w zakresie udzieli szczegółowej odpowiedzi na zadane pytanie. Przedstawiciel Zamawiającego zaproponował, że na odcinku od km 13+700 do 14+100 zostanie przeanalizowany pas wyłączenia z ulicy Bodycha, dodatkowa jezdnia do obsługi działek sąsiednich w odniesieniu do obowiązujących przepisów.

Projektant wyjaśnia, że zaproponowane rozwiązanie projektowe mają na celu przede wszystkim poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Zdaniem Projektanta przedstawione rozwiązanie wpłynie korzystnie na płynność oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwaga nie została wprowadzona.

- Przedstawicielka właścicieli działki nr 94 obręb Reguły (działka w sąsiedztwie skrzyżowania Regulskiej i DW719) wniosła o zrezygnowanie z projektowanego pasa do skrętu w prawo oraz ciągu pieszo-rowerowego przy ulicy Regulskiej. Wyjaśniła, że przy obecnych założeniach projektowych i planowanym wywłaszczeniu części działki nr 94, działalność gospodarcza prowadzona na tej działce nie będzie mogła być dalej prowadzona. Przedstawiciel Zamawiającego dopuścił możliwość likwidacji ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ulicy Regulskiej po stronie działki 94. Projektant ma przeanalizować możliwość rezygnacji z dodatkowego pasa dla relacji skrętu w prawo z ulicy Regulskiej. Na kolejnym spotkaniu ma zostać przedstawione alternatywne rozwiązanie.

Dodatkowe pasy do skrętu w lewo i prawo na wlotach podporządkowanych na przedmiotowym skrzyżowaniu zostały wprowadzone w celu maksymalizacji jego przepustowości na relacjach skrętnych z ul. Regulskiej. Dodatkowo relacje te zostały wyposażone w pasy włączenia i wyłączenia na zasadzie bajpasów co pozwoliło by na zmniejszenie kolejek na tych relacja, zwiększyło by możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiło by bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowało by konieczność pokonywania przez pieszego więcej niż 3 pasów ruchu w jednym ciągu. Rozwiązanie to wprowadza jednak konieczność sporej zajętości terenu, oraz ogranicza możliwości komunikacyjne działek położonych bezpośrednio przy skrzyżowaniu do relacji wyłącznie prawoskrętnych co spotyka się ze sporym sprzeciwem społecznym.

Biorąc pod uwagę nierównomierne obciążenie skrzyżowania – relacje skrętne z/w kierunku Warszawy są znacznie bardziej obciążone niż te z/w kierunku Pruszkowa, Projektant proponuje likwidację dodatkowych pasów na mniej obciążonych relacjach. Powyższe pozwoli na zachowanie większej części usprawnień ruchowych, które zapewniało pierwotne rozwiązanie projektowe a pozwoli na uwzględnienie części postulatów mieszkańców.

Dodatkowo do rozważenia jest lekka korekta kąta przecięcia osi dróg na skrzyżowaniu. Co prawda zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą w celu poprawy BRD powinno prostować się wszystkie wloty na drogach podrzędnych, jednak przy zachowaniu odpowiedniej widoczności jest to rozwiązanie zgodne z obowiązującymi przepisami (§ 59 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) i pozwoli na dodatkowe ograniczenie zajętości terenu pod rozbudowę skrzyżowania.

Uwaga została wprowadzona w zakresie likwidacji mniej obciążonych relacji.

- Uczestnik spotkania zaproponował aby przesunąć oś ulicy Regulskiej (dotyczy strony południowej) w stronę zachodnią (w lewo). Przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnił, że wloty ulicy Regulskiej po obu stronach DW 719 powinny być w tej samej osi i takie rozwiązanie jest najlepsze ze względów bezpieczeństwa.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Projektant wyjaśnia, że nie ma technicznej możliwości przesunięcia ww. skrzyżowania ze względu na konieczność zachowania odpowiedniego kąta pomiędzy osią drogi wojewódzkiej 719 a osią drogi powiatowej 3114W oraz zachowania odpowiednich parametrów dla dróg publicznych klasy Z, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a także ze względu na konieczność zachowania skrzyżowania czterowłotowego.

Uwaga nie została wprowadzona.

- o Mieszkanka ul. Działkowej, w imieniu mieszkańców ul. Działkowej i Wiejskiej, zapytała o przyczynę likwidacji przejścia dla pieszych w ciągu DW 719, o zmianę lokalizacji przystanków autobusowych oraz wniosła o pozostawienie przejścia dla pieszych w sąsiedztwie ul. Wiejskiej i zlokalizowanie przystanków komunikacji bliżej ulicy Wiejskiej. Projektant wyjaśnił, że zmiana wynika z niewielkich odległości pomiędzy trzema istniejącymi skrzyżowaniami. W toku konsultacji zostało wypracowane rozwiązanie, w którym skrzyżowanie ulicy Platanowej oraz skrzyżowanie ul. H. Sienkiewicza będą miały pełne relacje, ograniczając wyłącznie do relacji skrętu w prawo wjazd/wyjazd z ul. Wiejskiej. Zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych oraz przystanków jest wynikiem w/w zmian oraz wynika z obowiązujących przepisów. Przedstawiciel Zamawiającego dopuścił rozwiązanie, że zatoka (strona północna) zostanie przesunięta w lewo i zostanie zaprojektowane przejście dla pieszych przy ulicy Wiejskiej wyposażone w wzbudzaną sygnalizację świetlną.

Projektant wyjaśnia, że nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu zatoki autobusowej, po stronie południowej, na odcinku pomiędzy ul. Platanową a ul. Wiejską, zgodnie z postulatami mieszkańców ul. Działkowej i ul. Wiejskiej. Co więcej dojazd do zatoki po stronie północnej może zapewniać przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Wiejską, do którego wprowadzenia Projektant również nie widzi przeciwwskazań.

Uwaga została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania wniósł postulat aby z DW719 zaprojektować dodatkowy pasy wyłączenia (dodatkowy pas do skrętu w prawo) w ul. H. Sienkiewicza, ul. Wiejską i ul. Platanową. Wniosek ma zostać przeanalizowany.

Uwaga została wprowadzona w zakresie dodatkowego pasa do skrętu w prawo w ul. Sienkiewicza.

- o Uczestniczka spotkania wniosła o zmianę lokalizację projektowanej zatoki autobusowej (strona południowa) pomiędzy ulicą Platanową a ulicą Wiejską. Wniosek zostanie przeanalizowany.

Projektant wyjaśnia, że nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu zatoki autobusowej, po stronie południowej, na odcinku pomiędzy ul. Platanową a ul. Wiejską.

Uwaga została wprowadzona.

- o Właściciel działek o nr ew. 504 i 505 obręb Reguły, na których prowadzona jest działalność gospodarcza (hotel) wniósł zapytanie o likwidowany bezpośredni zjazd na swoją nieruchomość. Przedstawiciel Zamawiającego zwrócił się do Właściciela w/w działek o przedstawienie Decyzji zezwalającej na lokalizację zjazdu. W przypadku dostarczenia przez Właściciela wspomnianej Decyzji Zamawiający wniósł do Projektantów prośbę o

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

przeanalizowanie możliwości zachowania zjazdu i włącznie z możliwością wystąpienia Ministra Infrastruktury o odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

Projektant informuje, że pozostawienie zjazdu w obrębie skrzyżowania będzie wymagało uzyskania odstępstw od obowiązujących przepisów. Pozostawienie go w istniejącej lokalizacji wymagałoby wprowadzenia poprzedniej uwagi o przeniesieniu zatoki i przejścia dla pieszych. Właściciel działki przekazał decyzję na lokalizację tego zjazdu wydaną MZDW.

Uwaga została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania wniósł propozycję aby DW719 przenieść na poziom -1. Projektant wyjaśnił, że takie rozwiązanie wymagałoby zajęcia dużego terenu i tym samym wiązało by się z dużymi wywłaszczeniami terenów pod pas drogowy. Przedstawiciel Zamawiającego odrzucił takie rozwiązanie.

Projektant wyjaśnia, że zakres zadania określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Zaproponowane rozwiązanie przeniesienia ruchu tranzytowego na poziom -1 wpłynie na zwiększenie kosztów zaprojektowania i budowy przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 719. Projektant zwraca również uwagę, że koszty utrzymania tunelu będą również wyższe niż koszty utrzymania skrzyżowania jednopoziomowego. Ponadto takie rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń i wywłaszczeń, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie.

Uwaga nie została wprowadzona.

- o Mieszkancka gminy Michałowice zapytała o planowaną różnicę wysokości terenu pomiędzy projektowaną jezdnią DW719 a terenem przyległym. Projektant wyjaśnił, że docelowe rozwiązanie wysokościowe niwelety drogi DW719 będzie określone na dalszym etapie prac projektowych.
- o Właścicielka dz. o nr ew. 84 obręb Reguły (za ul. Regulską) wniosła sprzeciw w zakresie likwidacji bezpośredniego zjazdu na jej nieruchomości. Projektant potwierdził, że sprawa zjazdu na działkę nr 84 jest w trakcie konsultacji z Zamawiającym.

Projektant wyjaśnia, że w przypadku wprowadzenia sugerowanych przez niego rozwiązań polegających na likwidacji dodatkowych pasów na mniej odciążonych relacjach (w kierunku Pruszkowa), pozwoli na zachowanie większej części usprawnień ruchowych, które zapewniało aktualne rozwiązanie przy jednoczesnym ograniczeniu zajętości terenu. Ponadto powyższe rozwiązanie pozwoli na przesunięcie projektowanej zatoki autobusowej w kierunku skrzyżowania z Regulską. W opinii Projektanta takie rozwiązanie być może umożliwi bezpośrednie skomunikowanie w/w działki z drogą wojewódzką. Projektant zwraca jednak uwagę, że ostateczną decyzję w zakresie odtworzenia zjazdu będzie można podjąć po przyjęciu docelowych rozwiązań projektowych dla skrzyżowania z ul. Regulską, gdyż dopiero wtedy będzie możliwe określenie czy w/w zjazd będzie znajdował się w obszarze skrzyżowania czy poza nim, a tym samym czy odtworzenie zjazdu będzie wymagało uzyskanie zgody Ministra Infrastruktury na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

Uwaga została uwzględniona – zjazd został odtworzony.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

- o Uczestnik spotkania zapytał o zmianę dróg serwisowych na drogi jednokierunkowe i dodanie pasów wyłączenia. Projektant zapewnił, że przeanalizuje takie rozwiązanie, ale zwrócił uwagę, że takie rozwiązanie będzie wymagało uzyskanie zgody Ministra Infrastruktury na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

Uwaga nie została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania zapytał czemu w projekcie nie zostały uwzględnione rozwiązania zastosowane na Alejach Jerozolimskich przy przebudowie S2. Projektant wyjaśnił, że przedstawione rozwiązania są zgodne z zamówieniem Zamawiającego.
- o Radny Gminy Michałowice wniósł o możliwość wydłużenia pasa dla relacji skrętu w lewo na skrzyżowaniu z ul. Regulską. Projektant zapewnił, że przeanalizuje takie rozwiązanie. *Długość dodatkowego pasa do skrętu w lewo została wyznaczona prawidłowo, adekwatnie do natężeń na tej relacji, jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań w jego dodatkowym wydłużeniu i zwiększeniu jego zdolności akumulacji.*

Uwaga została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania wniósł wniosek, aby każde przejście dla pieszych było wyposażone w sygnalizację świetlną oraz wszystkie przejścia dla pieszych były wyposażone w przejazdy rowerowe. Przedstawiciel Zamawiającego dopuścił takie rozwiązanie.

Uwaga została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania wniósł wniosek o możliwość włączenia ruchu pieszego i rowerowego z ulicy Królewskiej do projektowanej infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż DW719. Projektant wyjaśnił, że przeanalizuje takie rozwiązanie. *Projektant nie widzi przeciwwskazań do zaprojektowania połączenia między drogą rowerową a ul. Królewską (drogą gminną 311245W).*

Uwaga została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania wniósł sprzeciw wobec odstąpienia od projektowania chodnika przy ul. Regulskiej.

Uwaga została wprowadzona częściowo.

- o Uczestniczka spotkania wniosła prośbę o zachowanie przystanków w sąsiedztwie skrzyżowania z ul. Regulską. Projektant wyjaśnił, że zostanie przeanalizuje takie rozwiązanie. *Projektant wyjaśnia, że w przypadku wprowadzenia sugerowanych przez niego rozwiązań polegających na likwidacji dodatkowych pasów na mniej odciążonych relacjach (w kierunku Pruszkowa), pozwoli na zachowanie większej części usprawnień ruchowych, które zapewniało aktualne rozwiązanie przy jednoczesnym ograniczeniu zajętości terenu. Ponadto powyższe rozwiązanie pozwoli na przesunięcie jednej z zatok autobusowych bliżej skrzyżowania z Regulską.*

Uwaga została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania wniósł wniosek aby zrezygnować z pełnych relacji na skrzyżowaniu z ul. Platanową, a skrzyżowanie z ul. Wiejską zaprojektować z pełnymi relacjami a nie jak przedstawiono jako wyłącznie dla relacji skręcających w prawo. *Projektant wyjaśnia, że zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 14.11.2022r., Gmina Michałowice zawnioskowała o zapewnienie wszystkich relacji skrętnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Platanową, co miało się odbyć „kosztem” relacji skrętnych na*

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Wiejską. Ponadto Miasto Piastów zawnioskowało o uwzględnienie wszystkich relacji skrzyżujących na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Sienkiewicza, co nie spotkało się ze sprzeciwem Gminy Michałowice. Należy nadmienić również, że planowana jest przez Gminę Michałowice rozbudowa ul. Platanowej i tym samym zmniejszenie wagi ul. Wiejskiej.

Uwaga nie została wprowadzona.

- Uczestnik spotkania wniósł o wyposażenie przejścia dla pieszych w sąsiedztwie ulicy Królewskiej w sygnalizację świetlną. Projektant potwierdził, że zgodnie z wcześniejszymi ustalaniem przez Zamawiającego w trakcie niniejszego spotkania, przejście dla pieszych zostanie wyposażone w sygnalizację świetlną wzbudzaną.

Uwaga została wprowadzona.

- Uczestnik spotkania wniósł o przedstawienie, na kolejnym spotkaniu, analizy przepływu ruchu na ulicy Reguńskiej oraz przeanalizowanie rozwiązania przekierowania ruchu tranzytowego na inne drogi.

Projektant informuje, że dla zadania zostały sporządzone analizy i prognozy ruchu.

- Pani Wójt Gminy Michałowice wyjaśniła, że biorąc postępującą urbanizację miejscowości Reguły, skrzyżowanie z ul. Platanową jest bardzo potrzebne.
- Na spotkaniu poinformowano zebranych o możliwości przesyłania opinii/wniosków do 15.01.2024r pocztą na adres Zamawiającego lub pocztą elektroniczną na adres dyrekcja@mzdw.pl oraz na adres Urzędu Gminy Michałowice;
- Projektant, Przedstawiciel Zamawiającego oraz Władze gminy Michałowice zachęcali do przekazywania opinii i zapewnili, że zostanie przeanalizowana każda opinia dotycząca omawianej inwestycji;
- Wójt Gminy Michałowice zakończyła spotkanie.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

2.2. Miasto Pruszków

Notatka ze spotkania informacyjnego w Mieście Pruszków

W terminie: **14.12.2023r. godz. 18⁰⁰**

Lokalizacja: Szkoła Podstawowa nr 10 w Pruszkowie – mała sala gimnastyczna

Uczestnicy: Prezydent Miasta Pruszków Paweł Makuch, Zastępca Dyrektora MZDW w Warszawie Tomasz Dąbrowski, Główny Projektant Rafał Klein, Projektant Marcin Tomaszewski, mieszkańcy Pruszkowa;

Spotkanie z mieszkańcami i przedstawicielami Miasta Pruszków, a także z pozostałymi zainteresowanymi stronami odbyło się w celu poinformowania uczestników spotkania o prowadzonym zamierzeniu inwestycyjnym. Tego typu spotkania pozwalają przedstawicielom lokalnej społeczności na wprowadzenie wniosków i sugestii do opracowywanej dokumentacji, a opracowującym projekt oraz Zarządcy drogi pozwalają na zapoznanie się z oczekiwaniami sąsiadów oraz użytkowników drogi wobec planowanego przedsięwzięcia.

PRZEBIEG SPOTKANIA

- Na wstępie Prezydent Miasta Pruszków przywitał wszystkich uczestników spotkania informacyjnego;
- Następnie Projektant omówił założenia do projektu, takie jak: podstawowe parametry techniczne projektowanych dróg, zakres prac objętych projektem, rozwiązania projektowe:
 - Zakłada się rozbudowę dróg wojewódzkich nr 718 i 719 o łącznej długości ok. 8,5 km, a także rozbudowę/przebudowę skrzyżowań w ciągu projektowanych dróg oraz krótkich odcinków ulic dojazdowych. Ponadto zakłada się budowę dodatkowych jezdni, przebudowę/budowę dodatkowych pasów ruchu, przebudowę/budowę obiektów inżynierskich, przebudowę/budowę chodników, budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz przebudowę oraz budowę zatok autobusowych.
 - Dodatkowo planuje się wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego, budowę/przebudowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu.
 - Zakłada się również przebudowę/budowę zjazdów, przebudowę przepustów.
 - Zakresem prac objęto także przebudowę/budowę oświetlenia drogowego, budowę kanału teletechnicznego oraz inne elementy, które są niezbędne aby projektowana droga była bezpieczna.
- Następnie Projektant omówił szczegółowo przebieg trasy ze wskazaniem zastosowanych rozwiązań projektowych;
- Projektant poprosił o opinie do wskazanych rozwiązań, a także ewentualne uwagi/wnioski oraz o przesłanie ich pocztą na adres Zamawiającego lub pocztą elektroniczną na adres dyrekcja@mzdw.pl oraz na adres Urzędu Miasta Pruszków;

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

- W kolejnej części spotkania mieszkańcy zadawali pytania Projektantom. Wywiązała się dyskusja, w której omawiano poniższe problemy:

- Uczestnik spotkania zwrócił uwagę, że jego zdaniem przyjęty kształt węzła (rondo „biskoptowe”) nie zgadza się z rozkładem ruchu, jaki dzisiaj jest na drogach. Dla relacji ze strony Warszawy na A2, gdzie jest mniejsze natężenie ruchu koncepcja przewiduje bezkolizyjny przejazd dwa razy dwa pasy ruchu, a dla ruchu od strony Warszawy w kierunku Grodziska Mazowieckiego, gdzie jest znacznie większe natężenie, proponuje tylko jeden pas ruchu plus skrzyżowanie i nakładanie się jeszcze z jedną relacją skrętną. Uczestnicy przedstawili swoje rozwiązanie. Zmawiający zapewnił, że wszystkie propozycje zostaną przeanalizowane i w szczególności w zakresie obowiązujących przepisów oraz funkcjonalności.

Projektant wyjaśnia, że przedstawione rozwiązanie jest zgodne, w zakresie poprowadzenia głównych kierunków ruchu jako połączenie dróg wojewódzkich 718 i 719 zgodnie z założeniami projektowymi określonymi w specyfikacji technicznej (część IV specyfikacji warunków zamówienia) dla ww. zadania oraz z obowiązującym dla tego obszaru miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru Anielin – część 1 (Uchwała Rady Miejskiej w Pruszkowie Nr XLVI/436/2014 z dnia 26.06.2014).

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do rozwiązania prezentującego zaadaptowane rozwiązania MPZP.

- Uczestnik spotkania zapytał o powód braku poprowadzenia ścieżki rowerowej w poziomie 0 wzdłuż łącznicy. Projektant wyjaśnił, że łącznica będzie w poziomie w poziomie +1. Ponadto ścieżka rowerowa będzie poprowadzona pod łącznicą i będzie zachowana jej ciągłość.
- Uczestnik spotkania zapytał o możliwość, aby łącznica wjazdowa od strony Warszawy na rondo typu „biskopt” była dwupasowa. Projektant odpowiedział, że wniosek zostanie przeanalizowany.

Projektant wyjaśnił, że w przypadku zaprojektowania łącznicy dwupasowej, długość odcinka wyłączenia/włączenia byłaby znacznie wydłużona oraz konieczność zamknięcia istniejących sąsiednich skrzyżowań. Takie rozwiązanie zwiększy zakres terenu niezbędnego do rozbudowy drogi wojewódzkiej oraz ilość i wielkość wywłaszczeń. Tym samym spowoduje kolejne protesty mieszkańców.

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do rozwiązania prezentującego zaadaptowane rozwiązania MPZP.

- Uczestnik spotkania zapytał czy zaproponowane rozwiązania projektowe nie będą generować bardzo dużego ruchu na ul. Prusa w obu kierunkach. Poruszył również temat braku łącznic bezpośrednich między DW719 i DW718 oraz zawniósł o wspomniane łącznice. Wniósł także o poszerzenie przekroju drogi z 1x2 do 2x2 na wjeździe i wyjeździe w kierunku Warszawy. Przedstawiciel Zamawiającego poprosił o złożenie wniosku w/w zakresie i zapewnił, że wszystkie propozycje zostaną przeanalizowane przez Projektantów.

Projektant wyjaśnił, że zaprojektowanie bezpośrednich łącznic między DW718 i DW719 wymagałoby bardzo dużej rozbudowy i tym samym kolejnych wywłaszczeń i wyburzeń. Analogicznie jest w przypadku zaprojektowania łącznicy dwupasowej na wjeździe i wyjeździe w kierunku Warszawy, gdyż takie rozwiązanie spowoduje znaczne wydłużenie długości

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

odcinka wyłączenia/włączenia oraz konieczność zamknięcia istniejących sąsiednich skrzyżowań. Wprowadzenie w/w rozwiązania spowoduje kolejne protesty mieszkańców. **Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do rozwiązania prezentującego zaadaptowane rozwiązania MPZP.**

- Uczestnik spotkania zakwestionował kształt ronda typu „biskopt” oraz zaproponował zmianę kształtu na bardziej owalny, aby tor jazdy był prostszy. Poruszył również kwestię organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu. Zamawiający zapewnił, że kwestia segregacji ruchu na skrzyżowaniu zostanie przeanalizowana.

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do rozwiązania prezentującego zaadaptowane rozwiązania MPZP.

- Padł postulat o zlikwidowanie łącznicy tak, aby pierwszy zjazd z ronda typu „biskopt” był w kierunku autostrady. Zamawiający ponowił prośbę o złożenie wniosku w tym zakresie. **Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do rozwiązania prezentującego zaadaptowane rozwiązania MPZP.**

- Pytanie mieszkańca dotyczące lokalizacji ekranów akustycznych. Projektant wyjaśnił, że na tym etapie zaawansowania prac projektowych nie jest rozstrzygnięta sprawa lokalizacji ekranów i będzie ona szczegółowo analizowana na dalszym etapie prac projektowych. Projektant wyjaśnił, że lokalizacja ekranów zależy od wyników analizy akustycznej. *Projektant dodatkowo wyjaśnia, że dokumentacja projektowa pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa” aktualnie jest w fazie koncepcyjnej. Po przejściu na dalszy etap prac projektowych zostanie przygotowany wniosek wraz z niezbędnymi materiałami w celu uzyskania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach. W materiałach do decyzji zostanie również wskazany wpływ akustyczny planowanej inwestycji na poszczególne nieruchomości przyległe do istniejącego i projektowanego pasa drogowego dróg wojewódzkich. W przypadku przekroczenia dopuszczalnych wartości dźwięku, które zostały określone w obwieszczeniu Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, dla terenów podlegających ochronie akustycznej ekrany zostaną zaprojektowane. Zwracamy jednak uwagę, że na etapie projektowania decyzję o powstaniu ekranów akustycznych, w określonej lokalizacji, podejmuje organ ochrony środowiska.*

Uwaga nie została wprowadzona.

- Uczestnik spotkania zawnioskował o nadziemne przejścia dla pieszych (kładki). Projektant zapewnił, że ta kwestia zostanie przeanalizowana oraz zwrócił uwagę również, że nadziemne przejścia dla pieszych powodują, że część pieszych zamiast korzystać z nadziemnego przejścia przekracza jezdnię w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

Ponadto Projektant wyjaśnia, że zgodnie z obowiązującymi przepisami na drodze klasy G o prędkości dopuszczalnej ≤ 70km/h zalecane są przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną.

Uwaga nie została wprowadzona.

- Uczestnik spotkania poruszył kwestię braku ciągłości chodnika i ścieżki rowerowej po południowej stronie na skrzyżowaniu al. Jerozolimskich z ul. Partyzantów. Projektant

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

odpowiedział, że zrezygnowano z lokalizacji przejścia dla pieszych ze względu na chęć przeprowadzenia dużego potoku ruchu pojazdów za pomocą zielonej strzałki. Przejście dla pieszych uniemożliwiłoby płynny przejazd pojazdów. Takie rozwiązanie zostało zastosowane w porozumieniu z samorządami oraz MZDW.

- Projektant zapytany o możliwość oddzielnego pasa do skrętu w prawo na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich z ul. Partyzantów (południowy wlot), odpowiedział, że ze względu na ograniczenia dostępności terenu nie jest to możliwe.

Uwaga nie została wprowadzona.

- Uczestnik spotkania zapytał o powód braku pasa wyłączenia przy skręcaniu w prawo w ul. Partyzantów (jadąc od strony Pruszkowa): czy z uwagi na brak miejsca czy z warunki ruchu? Projektant odpowiedział, że wynika to z warunków ruchu.
- Zawniosowano o dodatkowe pasy wyłączania i włączania na skrzyżowaniach DW719 z ul. Miejską oraz ul. Wiejską. Projektant wyjaśnił, że takie rozwiązanie nie jest możliwe z uwagi na istniejące zjazdy publiczne, które zgodnie z przepisami nie mogą być zlokalizowane na dodatkowych pasach. Od strony Pruszkowa w celu skomunikowania zjazdów została zaprojektowana dodatkowa jezdnia. Zaś od strony Warszawy zaczyna się dodatkowy pas węzła.

Uwaga nie została uwzględniona. Po wprowadzonych korektach, wynikających z wniesionych uwag mieszkańców, ul. Wiejska zakończona została zawrotką oraz wprowadzono dodatkowy pas od strony Warszawy.

- Poruszono kwestię długości pasów manewrowych. Projektant wyjaśnił, że zaplanowane będą elementy, które będą zapobiegały wykorzystaniu pasa manewrowego jako dodatkowego pasa do wyprzedzania.
 - Uczestnik spotkania zapytał o rodzaj nawierzchni na pasach manewrowych. Projektant wyjaśnił, że ta kwestia wymaga konsultacji z Zamawiającym.
 - Projektant zapytany o los aktualnego zjazdu z DW719 w ul. Wiejską, odpowiedział, że starodroże zostanie rozebrane.
 - Wywiązała się dyskusja na temat możliwości przywrócenia zjazdów bezpośrednich z DW719 do niektórych sklepów wielkopowierzchniowych np. Lidl oraz Biedronka. Kwestia zostanie przeanalizowana w przypadku złożenia konkretnych wniosków.
- Na spotkaniu poinformowano zebranych o możliwości przesyłania opinii/wniosków do 15.01.2024r pocztą na adres Zamawiającego lub pocztą elektroniczną na adres dyrekcja@mzdw.pl oraz na adres Urzędu Miasta Pruszków. Ponadto Przedstawiciel Miasta Pruszków poprosił o możliwość przekazania wniosków, które zostaną złożone do Urzędu Miasta w terminie do 18.01.2024 do MZDW w Warszawie;
 - Projektant, Przedstawiciel Zamawiającego oraz Władze Miasta Pruszków zachęcali do przekazywania opinii i zapewnili, że zostanie przeanalizowana każda opinia dotycząca omawianej inwestycji;
 - Na tym zostało zakończone spotkanie.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

2.3. Miasto Piastów

Notatka ze spotkania informacyjnego w Mieście Piastów

W terminie: **06.02.2024r. godz. 17⁰⁰**

Lokalizacja: Miejski Ośrodek Kultury w Piastowie – sala kinowa

Uczestnicy: Burmistrz Miasta Piastów Grzegorz Szuplewski, Projektant Marcin Tomaszewski, Asystentka Projektanta Marzena Trynda, mieszkańcy Pruszkowa;

Spotkanie z mieszkańcami i przedstawicielami Miasta Piastów, a także z pozostałymi zainteresowanymi stronami odbyło się w celu poinformowania uczestników spotkania o prowadzonym zamierzeniu inwestycyjnym. Tego typu spotkania pozwalają przedstawicielom lokalnej społeczności na wprowadzenie wniosków i sugestii do opracowywanej dokumentacji, a opracowującym projekt oraz Zarządcy drogi pozwalają na zapoznanie się z oczekiwaniami sąsiadów oraz użytkowników drogi wobec planowanego przedsięwzięcia.

PRZEBIEG SPOTKANIA

- Na wstępie Burmistrz Miasta Piastów przywitał wszystkich uczestników spotkania informacyjnego;
- Następnie Projektant omówił założenia do projektu, takie jak: podstawowe parametry techniczne projektowanych dróg, zakres prac objętych projektem, rozwiązania projektowe:
 - Zakłada się rozbudowę dróg wojewódzkich nr 718 i 719 o łącznej długości ok. 8,5 km, a także rozbudowę/przebudowę skrzyżowań w ciągu projektowanych dróg oraz krótkich odcinków ulic dojazdowych. Ponadto zakłada się budowę dodatkowych jezdni, przebudowę/budowę dodatkowych pasów ruchu, przebudowę/budowę obiektów inżynierskich, przebudowę/budowę chodników, budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz przebudowę oraz budowę zatok autobusowych.
 - Dodatkowo planuje się wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego, budowę/przebudowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu.
 - Zakłada się również przebudowę/budowę zjazdów, przebudowę przepustów.
 - Zakresem prac objęto także przebudowę/budowę oświetlenia drogowego, budowę kanału teletechnicznego oraz inne elementy, które są niezbędne aby projektowana droga była bezpieczna.
- Następnie Projektant omówił szczegółowo przebieg trasy ze wskazaniem zastosowanych rozwiązań projektowych;
- W kolejnej części spotkania mieszkańcy zadawali pytania Projektantom. Wywiązała się dyskusja, w której omawiano poniższe problemy:
 - Uczestnik spotkania zwrócił uwagę na projektowane skrzyżowanie z ul. Wiejską, zwłaszcza na brak przejścia dla pieszych w kierunku kolejki WKD, które jest w stanie istniejącym. Zwrócono również uwagę na brak możliwości skrętu w lewo, bezpośrednio z ul. Wiejskiej na al. Jerozolimskie. Projektant wyjaśnił, że z uwagi na przepisy w zakresie odległości

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

skrzyżowań nie można w tak niewielkich odległościach wybudować trzech skrzyżowań o pełnych relacjach. Na spotkaniach w siedzibie Zamawiającego z przedstawicielami lokalnych samorządów ustalono, że skrzyżowanie DW719 z ul. Wiejską będzie wyłącznie dla relacji prawoskrętnych a skrzyżowanie z DW719 z ul. Platanową oraz skrzyżowanie DW719 z ul. Sienkiewicza będą skrzyżowaniami o pełnych relacjach. Ponadto Projektant wyjaśnił, że ruch z ul. Wiejskiej w przyszłości ma być przeniesiony na ul. Platanową, gdyż jest planowana rozbudowa ul. Platanowej. Projektant wyjaśnił, że kwestia przejścia dla pieszych przy ul. Wiejskiej zostanie rozpatrzona.

*Projektant wyjaśnia, że nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia wnioskowanego przejścia dla pieszych w okolicy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 i ul. Wiejskiej. **Uwaga została wprowadzona w zakresie przejścia dla pieszych.***

- o Uczestnik spotkania wniósł o rozważenie zaprojektowania prawoskrętu na ul. Sienkiewicza z al. Jeruzolimskich oraz możliwość skrętu w lewo z ul. Sienkiewicza w kierunku Warszawy z dwóch pasów tj. lewy pas tylko do skrętu w lewo, prawy pas do skrętu w lewo i w prawo. Uczestnik zwrócił uwagę na prognozowany zwiększony ruch na ul. Sienkiewicza, z uwagi na rozwój urbanistyczny obszaru wzdłuż ul. Sienkiewicza; Projektant wyjaśnił, że powyższa kwestia zostanie rozpatrzona.

Uwaga została wprowadzona w zakresie prawoskrętu z Al. Jeruzolimskich.

- o Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę na budynek, który nie jest zaznaczony na mapach geodezyjnych, a w rzeczywistości istnieje. W miejscu owego budynku zaprojektowana jest droga serwisowa w pobliżu ul. Sienkiewicza;
- o Uczestnik spotkania zapytał o to czy będą możliwe zjazdy z dróg wewnętrznych na drogę serwisową wzdłuż al. Jeruzolimskich. Projektant potwierdził, że drogi wewnętrzne dochodzące do projektowanej drogi serwisowej będą z nią połączone;
- o Uczestnik spotkania zapytał o możliwość zaprojektowania kładki dla pieszych przy istniejących zatokach autobusowych „Norwida 01” i „Norwida 02” w Piastowie. Projektant wyjaśnił, że ta kwestia wymaga konsultacji z Zamawiającym.

Uwaga nie została wprowadzona.

- o Uczestnik spotkania zapytał o możliwość podłączenia drogi serwisowej (na prawo od ul. Sienkiewicza) do al. Jeruzolimskich. Projektant wyjaśnił, że nie ma takiej potrzeby, ze względu na mały, lokalny ruch na danej drodze serwisowej (zaplanowano połączenie drogi serwisowej z ul. Sienkiewicza). Ponadto padło pytanie o połączenie ul. Godebskiego z drogą serwisową. Aktualnie pomiędzy ul. Godebskiego a DW719 znajduje się ok. 100 m niezagospodarowanego terenu. Projektant wyjaśnił, że z uwagi na powyższe, ul. Godebskiego nie będzie połączona z drogą serwisową.
- o Uczestnik spotkania zawnioskował o dodanie do projektu zatoki autobusowej na al. Tysiąclecia, przy zjeździe na ul. Grunwaldzką;

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do pierwotnego rozwiązania projektowego dla ww. skrzyżowania.

- o Uczestnik spotkania zapytał o możliwość, aby łącznica z al. Jeruzolimskich w stronę ronda (Al. Jeruzolimskie – Al. Tysiąclecia) była „quasi-dwupasowa”. Zapytano również o szerokość planowanej łącznicy jednopasowej – udzielono odpowiedzi, że szerokość wynosi 4,5m.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Uczestnik zaproponował, aby zmodyfikować rozwiązanie wjazdu na rondo, tak aby można było wjechać na nie z dwóch pasów.

Projektant wyjaśnił, że w przypadku zaprojektowania łącznicy dwupasowej, długość odcinka włączenia/wyłączenia byłaby znacznie wydłużona. Takie rozwiązanie zwiększy zakres terenu niezbędnego do rozbudowy drogi wojewódzkiej oraz ilość i wielkość wywłaszczeń. Tym samym spowoduje kolejne protesty mieszkańców.

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do pierwotnego rozwiązania projektowego dla ww. skrzyżowania.

Zawnioskowano o usunięcie wlotów na rondo z ul. Harcerskiej i ul. Dolnej a tym samym o przesunięcie ronda w lewo. Projektant wyjaśnił, że wraz z rondem przesuną się pasy włączenia i wyłączenia, co wpływa niekorzystnie na sąsiadujące skrzyżowania.

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do pierwotnego rozwiązania projektowego dla ww. skrzyżowania.

- Uczestnik spotkania zapytał o wysokość wiaduktu. Projektant odpowiedział, że wynosi ona około 5,5m w świetle.
- Uczestnik spotkania zapytał o miejsca podnoszenia się i opuszczania wiaduktu. Projektant w odpowiedzi wskazał miejsca, w którym rozpoczyna się wiadukt na jezdni głównej. Uczestnik wniósł o rozważenie możliwości wprowadzenia takiej organizacji ruchu na rondzie DW719 z ul. Tysiąclecia aby powstało rondo turbinowe. Projektant wyjaśnił, że jest taka możliwość i będzie ona rozważana na późniejszym etapie projektowym.

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do pierwotnego rozwiązania projektowego dla ww. skrzyżowania.

- Uczestnik spotkania zapytał o sens wlotu na rondo z ul. Harcerskiej, jeśli teraz jest to ślepa ulica. Wyjaśniono, iż w przyszłości we wskazanym miejscu planowana jest budowa sklepu wielkopowierzchniowego, a dany wlot umożliwi dojazd do sklepu; Projektant wyjaśnił, że jest możliwość zlikwidowania wlotu na ul. Harcerską, kwestia wymaga konsultacji z Zamawiającym.
- ***Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do pierwotnego rozwiązania projektowego dla ww. skrzyżowania.***
- Uczestnik spotkania zaproponował zamknięcie jednego wlotu na rondo z ul. Piastowskiej lub z ul. Dolnej. Projektant wyjaśnił, że powyższa kwestia wymaga konsultacji z Zamawiającym.

Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do pierwotnego rozwiązania projektowego dla ww. skrzyżowania.

- Zapytano o termin wykonania projektu. Projektant poinformował, że zgodnie z harmonogramem termin zakończenia projektu ustalono na rok 2025, ale biorąc pod uwagę aktualne przesunięcia to szacunkowy termin to rok 2026;
- Uczestnik spotkania zapytał Projektanta czy w procesie projektowym miał dostęp do MPZP oraz badań natężenia ruchu i dostęp do badań w zakresie natężeń hałasu. Projektant wyjaśnił, że miejscowe plany zagospodarowania terenu stanowiły załączniki do zamówienia i do OPZ oraz zostały wykonane pomiary natężenie ruchu zgodnie z wymogami określonymi przez Zamawiającego. Na podstawie badań natężenia ruchu zostały wykonane analizy ruchu. Po zakończeniu etapu koncepcyjnego zostaną wykonane analizy akustyczne.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

- Uczestnik spotkania zapytał czy analizy ruchu dostępne są do wglądu. Projektant odpowiedział, że analizy ruchu zostały przekazane do Zamawiającego;
 - Uczestnik spotkania zapytał czy w analizach ruchu uwzględniono prognozowany wzrost ruchu. Projektant wyjaśnił, że w analizie ruchu uwzględniono prognozowany wzrost ruchu. Ponadto wyjaśnił, że ruch w przyszłości zwiększy się, a niniejsza inwestycja ma pomóc w lepszym rozłożeniu prognozowanego ruchu;
 - Uczestnik spotkania zawnioskował o rozważenie rozwiązania, w którym DW719 zostanie poprowadzona na poziomie -1, przez tunel.
Projektant wyjaśnia, że zakres zdania określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Zaproponowane rozwiązanie przeniesienia ruchu tranzytowego na poziom -1 wpłynie na zwiększenie kosztów zaprojektowania i budowy przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 719. Projektant zwraca również uwagę, że koszty utrzymania tunelu będą również wyższe niż koszty utrzymania skrzyżowania jednonożowego. Ponadto takie rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń i wywłaszczeń, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie.
Uwaga nie została wprowadzona.
 - Uczestnik spotkania zapytał czy jezdnia będzie w jakiś sposób odseparowana od chodników. Projektant wyjaśnił, że w miejscach niebezpiecznych zastosowana będzie separacja w postaci np. barier;
 - Uczestnik spotkania zaproponował zmianę oddzielnych dróg dla rowerów oraz chodników na całej długości planowanej rozbudowy na ciągi pieszo-rowerowe.
Projektant wyjaśnia, że biorąc pod uwagę, że rowery coraz częściej wykorzystywane są jako alternatywny środek dojazdu do pracy czy szkoły, odrębna droga rowerowa będzie ważnym elementem w układzie komunikacyjnym dla tego terenu. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów.
Uwaga nie została wprowadzona.
 - Uczestnik spotkania zawnioskował, aby nie przesuwając runda w lewą stronę, z uwagi na zwiększony hałas przy istniejących zabudowaniach.
Uwaga nie została wprowadzona – powrócono do pierwotnego rozwiązania projektowego dla ww. skrzyżowania.
 - Uczestnik spotkania zwrócił uwagę na brak skomunikowania posesji przy ul. Tysiąclecia. Projektant odpowiedział, że w takiej sytuacji posesje będą skomunikowane za pomocą drogi serwisowej, możliwe, że zakończoną zawrotką;
- Na spotkaniu poinformowano zebranych o możliwości przesyłania opinii/wniosek do 16.02.2024 r. pocztą na adres Projektanta lub pocztą elektroniczną na adres europrojekt@europrojekt.pl oraz na adres Urzędu Miasta Piastów a także na adres MZDW w Warszawie.
 - Projektant oraz Burmistrz Miasta Piastów zachęcali do przekazywania opinii i zapewnili, że zostanie przeanalizowana każda opinia dotycząca omawianej inwestycji.
 - Na tym zostało zakończone spotkanie.