

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
1.	<p>Postulat o zachowanie przeznaczonych do likwidacji zjazdu służącego do obsługi istniejącego składu drewna i stolarni.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zastrzeżenia do możliwości zachowania wymaganych dla prowadzonej działalności gospodarczej warunków bezpieczeństwa PPOŻ w przypadku likwidacji zjazdu;• Zastrzeżenia do możliwości dojazdu do terenu firmy tirami i dłużycami.• Bez zjazdu od strony Alej Jerozolimskich zagrożone jest dalsze działanie firmy.	92	Reguły	15+997,84	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwia dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Działka nr 92 ma zapewniony dostęp do drogi niższej kategorii ul. Orzeszkowej istniejącym zjazdem, a sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu umożliwia 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. Orzeszkowej.</p> <p>Ponadto odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na działce nr 92 prowadzona jest działalność gospodarcza, tj. skład drewna i stolarnia, 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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						W opinii projektanta zagospodarowanie terenu działki (lokalizacja budynków) pozwala na zawrócenie pojazdu na drodze pożarowej a co za tym idzie zamknięcie jednego ze zjazdów nie zwiększa zagrożenia w zakresie PPOŻ. Wymaga to jednak zmiany systemu magazynowania materiału w obrębie posesji. W przypadku braku takiej możliwości należy rozważyć przywrócenie zjazdu i uzyskanie odstępstwa od przepisów technicznych z zastrzeżeniem że przejazd nie będzie już używany do celów prowadzenia działalności, a jedynie w przypadku interwencji straży – co mogło być istotnym argumentem dla ministra za udzieleniem odstępstwa. WPROWADZONO DO UŻYTKU JEDYNIEM W PRZYPADKU INTERWENCJI STRAŻY
2.	<p>Postulat o zachowanie przeznaczonego do likwidacji zjazdu</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> W przypadku likwidacji zjazdu nie będzie możliwe podzielenie działki na dwie odrębne nieruchomości (jedna działka z dojazdem od ul. Miejskiej, druga z dojazdem od Al. Jerozolimskich) i swobodne korzystanie z obu nieruchomości, Brak zjazdu od strony Al. Jerozolimskich spowoduje obniżenie wartości nieruchomości. Działka miała dojazd od strony Al. Jerozolimskich od zawsze. 	433	Pruszków	18+297,38	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 niższej klasy. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwia dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Działka nr 433 ma zapewniony dojazd od strony ul. Miejskiej istniejącym zjazdem. Ponadto aktualnie działka nr 433 od strony Al. Jerozolimskich jest zabudowana budynkiem usługowo-handlowym, który w części znajduje się również na 432/2. Obsługa komunikacyjna istniejącej zabudowy od strony Al. Jerozolimskich na ww. działkach odbywa się poprzez dwa zjazdy - jeden na działkę 432/2 i jeden na działkę nr 433.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						Zatem biorąc pod uwagę faktyczne zagospodarowanie działki nr 433 tj. lokalizację budynku, drogi wewnętrznej i parkingu oraz możliwość dojazdu do działki nr 433 od strony ul. Miejskiej, Projektant przyjął, że obsługa komunikacyjna działki 433 może odbywać się poprzez jeden wspólny zjazd z działką nr 432/2 lub/i od strony ul. Miejskiej. Projektant dopuszcza możliwość zmiany lokalizacji projektowanego zjazdu tj. z zamiast zjazdu oznaczonego symbolem 35L może zostać odtworzony zjazd oznaczony 36L. NIE WPROWADZONO
3.1	Postulat o zachowanie przejścia dla pieszych w okolicach skrzyżowania DW719 i ul. Wiejskiej Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Istniejące przejście przy ul. Wiejskiej dla mieszkańców osiedla w regułach jest to najkrótsze i najlepsze połączenie z Piastowem; Istniejące przejście jest głównym dojściem dla wielu mieszkańców Reguł do kościoła, sklepów, przechodni; Przesunięcie przejścia wydłuży dojście, co jest komplikacją dla wielu mieszkańców 	-	Reguły	16+787	Mieszkańcy ul. Działkowej i Wiejskiej	Projektant informuje, że nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia wnioskowanego przejścia dla pieszych w okolicy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 i ul. Wiejskiej. WPROWADZONO
3.2	Postulat o pozostawienie przystanków autobusowych jak najbliżej skrzyżowania DW719 i ul. Wiejskiej		Reguły	ok. 16+700		Projektant informuje, że nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu zatoki autobusowej, po stronie południowej, na odcinku pomiędzy ul. Płatanową a ul. Wiejską, zgodnie z postulatami mieszkańców ul. Działkowej i ul. Wiejskiej. Co więcej dojście 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. WPROWADZONO
4.	Zapytanie o możliwość realizacji zjazdu w ramach inwestycji	360/2	Opacz Kolonia	13+710	Osoba prywatna	Dojazd do działki o nr ew. 360/2 odbywa się istniejącym zjazdem zlokalizowanym w obrębie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 i ul. Bodycha, co znajduje się poza zakresem inwestycji.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zjazd do działki 360/2 znajduje się w obszarze skrzyżowania ul. Bodycha i DW719 i wnioskodawca nie wie w kompetencjach którego zarządcy leży zapewnienie dojazdu do jego działki 					NIE WPROWADZONO
5.	<p>Postulat o zmianę przyjętych rozwiązań dla projektowanego węzła dróg wojewódzkich nr 718 i 719 nad koleją nr 1 i 447 tj. propozycja poprowadzenia ruchu tranzytowego w kierunku Warszawy i Pruszkowa wiaduktem</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przedstawione przez wnioskodawcę rozwiązanie skrzyżowania w Pruszkowie pozwoli na mieszkańcom Pruszkowa zmierzającym do Warszawy pojechanie bezpośrednio w kierunku stolicy omijając rondo biskoptowe, dzięki czemu zmniejszy się ruch na rondzie „biskoptowym” Uwzględnienie przedstawionego przez wnioskodawcę rozwiązania, pozwoli na zmianę ronda „biskoptowego” na typowe o okrągłym kształcie (turbina o 2 a może 3 pasach), W/w rozwiązanie pozwoli na zapewnienie bezkolizyjnego przejazdu z ul. Prusa do Warszawy w stronę Tworek Głównym problemem „korków” w Pruszkowie jest rondo Solidarności a zmiana jego organizacji ruchu na rondo na turbinowe zmieniłaby powyższą sytuację. 	-	Pruszków	od 19+400 do 20+100	Osoba prywatna	<p>Wnioskowane rozwiązania, dot. węzła dróg wojewódzkich nr 718 i 719, nie są technicznie możliwe do wykonania, z uwagi na wymagania techniczne określone w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w zakresie parametrów technicznych dla węzłów i łącznic, takich jak długość, promień itp. Ponadto włączenie ul. Wojska Polskiego we wskazanym miejscu wymagałoby wykonania znacznej rozbudowy układu drogowego, a co za tym idzie dokonania szeregu wyburzeń.</p> <p>Przedstawione przez Projektanta rozwiązanie jest zgodne, w zakresie poprowadzenia głównych kierunków ruchu, z założeniami projektowymi określonymi w specyfikacji technicznej (część IV specyfikacji warunków zamówienia) dla tematycznego 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).</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
6.1	<p>Postulat o odstąpieniu od projektowania ścieżki rowerowej wzdłuż Alej Jerozolimskich z uwagi na duże natężenie ruchu (hałas i spaliny) oraz istniejącą i realizowaną infrastrukturę rowerową w Gminie Michałowice</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ścieżka rowerowa zbudowana po obu stronach Al. Jerozolimskich poszerzy pas drogowy i nie będzie się cieszyć zainteresowaniem z uwagi na panujący hałas, spaliny ; MZDW powinien wziąć pod uwagę istniejącą i projektowaną infrastrukturę rowerową przez Gminę Michałowice 	-		13+700 do ok. 16+400	Magdalena Krajnik – Partyka (Sołtys Sołectwa Reguły)	<p>Analizując zapotrzebowanie dla ruchu rowerowego i pieszego należy pamiętać, że po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Projektowana droga rowerowa pozwala przemieszczać się rowerzystom wzdłuż al. Jerozolimskich, co eliminuje chęć poruszania się rowerzystów po jezdni drogi wojewódzkiej, co mogłoby wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w przypadku kierowców jak i rowerzystów. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
6.2	<p>Zgłoszono brak dojazdu do posesji przy ul. Regulskiej 31 (dz. 388/4); 33; 35 (dz. 394) oraz utrudnienia z korzystania z działek nr 93, 94 i 95. Ponadto zaproponowano aby główny potok ruchu na skrzyżowaniu DW719 z ul. Regulską poprowadzono na poziomie -1 i pozostawienie lokalnego ruchu na poziomie 0</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Planowana przebudowa skrzyżowania Al. Jerozolimskich i ul. Regulskiej utrudni dojazd do posesji położonych w bezpośrednim sąsiedztwie tego skrzyżowania Przyjmując rozwiązania projektowe nie wzięto pod uwagę prowadzonych 	93; 94; i 95; 388/4 i 394		15+950		<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwi dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>W przypadku działki o nr ew. 95, Projektant informuje, że w obecnym kształcie dokumentacji zostanie ona najprawdopodobniej</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>działalności gospodarczych oraz wartości sentymentalnej jakie nieruchomości stanowią dla ich właścicieli</p> <ul style="list-style-type: none">Rozwiązanie polegające na prowadzeniu głównego potoku ruchu pojazdów na poziomie -1 (pod skrzyżowaniem z ul. Regulską), a pozostawienie lokalnego ruchu na poziomie 0 pozwoli na ocalenie nieruchomości położonych bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania i na dalsze prowadzenie działalności gospodarczej					<p>przyjęta w całości pod teren inwestycji, a działka o nr ew. 94 posiada dojazd od drogi niższej kategorii. Należy podkreślić że obecny kształt funkcjonowania wyjazdu z nieruchomości od strony drogi wojewódzkiej jest tak przyjęty że tor ruchu pojazdu wyjeżdżającego z bramy ingeruje w ciąg pieszy lub zbliża się do niego niebezpiecznie, co należy uznać za niedopuszczalne. Biorąc pod uwagę fakt, że na działkach nr 93, 94 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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Dojazd do działek nr 394, 395 został zapewniony poprzez odtworzenie zjazdów w miejscach stanu istniejącego. W przypadku działki nr 388/4 oba istniejące zjazdy, tj. z drogi wojewódzkiej nr 719 oraz z drogi powiatowej 3114W (ul. Regulskiej), zostały odtworzone zgodnie ze stanem istniejącym ze względu na istniejące zagospodarowanie uniemożliwiające skomunikowanie całości działki za pomocą jednego zjazdu.</p> <p>Ponadto odtworzenie istniejących zjazdów na działkę nr 388/4 wiąże się z ich lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na ww. działce prowadzona jest działalność gospodarcza, konieczne jest 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, co wiąże się z koniecznością uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w powyższym zakresie.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
6.3	<p>Zaproponowano odstąpienie od budowy dodatkowego pasa ruchu do skrętu w prawo z ul. Regulskiej w stronę Pruszkowa oraz dodatkowego pasa do skrętu w lewo z Alej Jeruzolimskich od strony Pruszkowa w ulicę Regulską – z uwagi na niewielkie natężenia ruchu dla tych kierunków</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Głównym problemem na skrzyżowaniu ul. Regulskiej i Al. Jeruzolimskich jest duże natężenie na relacji skrętu z ul. Regulskiej w kierunku Warszawy Skręt z ulicy Regulskiej w stronę Pruszkowa i skręt z Alej Jeruzolimskich od strony Pruszkowa w ulicę Regulską nie generuje żadnych utrudnień w ruchu Brak jest jakiegokolwiek uzasadnienia dla rozbudowy /tworzenia oddzielnych pasów skrętu na relacjach skręt z ulicy Regulskiej w stronę Pruszkowa i skręt z Alej Jeruzolimskich od strony Pruszkowa w ulicę Regulską 			15+950		<p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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.</p> <p>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.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
6.4	<p>Zgłoszono potrzebę ponownego przeanalizowania przyjętych rozwiązań projektowych w obrębie skrzyżowania DW719 z ul. Regulską w zakresie pożytku dla lokalnej społeczności</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zaprezentowany projekt nie może powstać w oderwaniu od potrzeb lokalnej społeczności • Ulica Regulska, przecina w poprzek całe Reguły, jest intensywnie eksploatowana zarówno w osobowym ruchu lokalnym, jak i w ruchu tranzytowym biegnącym przez gminę. • Przebudowanie skrzyżowania w zaproponowany w projekcie sposób, nie rozwiąże — a wręcz może pogłębić problem korkującej się ulicy Regulskiej. • Przebudowa Alej Jerozolimskich i rozbudowa skrzyżowania z ulicą Regulską może w konsekwencji doprowadzić do zmiany organizacji ruchu, w wyniku której w ulica Regulska zostanie otwarta dla transportu ciężarowego powyżej 3,5t., co zdecydowanie negatywnie wpłynie na życie społeczności lokalnej. • Projekt przebudowy skrzyżowania obejmuje samo skrzyżowanie i odcinek jedynie kilkudziesięciu metrów w głąb ulicy Regulskiej. Na dalszym odcinku ta ulica, która jest drogą powiatową, pozostaje bez zmian, jest jednojezdniowa, dwupasowa lokalna i bez możliwości jej poszerzenia. 			15+950		<p>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 i miejsc pracy. Bez zmiany parametrów skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Regulską, a tym samym jego rozbudowy, sytuacja nie tylko nie ulegnie poprawie, ale z każdym rokiem będzie się pogarszała. Wobec powyższego rozbudowa ww. skrzyżowania leży w interesie publicznym.</p> <p>Projekt nie przewiduje na chwilę obecną zmian w obostrzeniach dotyczących ograniczeń tonażowych na ul. Regulskiej i nie jest to decyzja która zostanie podjęta przez projektanta. To zarządcy dróg podejmują decyzje w w/w zakresie.</p> <p>Projekt nie obejmuje swoim zakresem dalszego odcinka ul. Regulskiej.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Rozładowanie ruchu na skrzyżowaniu, w żadnej mierze nie rozwiąże zatorów komunikacyjnych na dalszym odcinku ulicy Regulskiej. 					
6.5	<p>Zaproponowano rozwiązanie projektowe w obszarze skrzyżowania z ul. Regulską polegające na: puszczeniu głównego potoku ruchu na poziomie -1 z Alej Jerozolimskich, a ruchu lokalnego na poziomie 0 z uwzględnieniem ronda na wysokości ulicy Regulskiej i firmy Asmet</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Puszczenie głównego potoku ruchu dołem przez Aleje Jerozolimskie. a ruchu lokalnego górą z uwzględnieniem ronda na wysokości ulicy Regulskiej i firmy Asmet zabezpieczy lokalne potrzeby komunikacyjne, jak również rozładowałyby ewentualne korki na skrzyżowaniu z ulicą Regulską i wprowadziłyby połączenie z planowaną na wysokości firmy Asmet drogą, która będzie stanowić element obwodnicy Regul. Poprowadzenie ruchu tranzytowego pod skrzyżowaniem z ulicą Regulską (poziom -1), a lokalnego ruchu powyżej (poziom 0), jest korzystniejsze dla nieruchomości, które są położone w sąsiedztwie skrzyżowania Przy w/w rozwiązaniu nieruchomości w sąsiedztwie pozostałyby nienaruszone, lokalny ruch będzie odbywał się płynnie, lokalni przedsiębiorcy nie byłiby oddzieleni ekranami akustycznymi na tym 			15+700		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>odcinku, miejsca pracy przez nich oferowane byłyby ocalone,</p> <ul style="list-style-type: none"> Przy w/w rozwiązaniu główny potok pojazdów poruszających się Alejami Jerozolimskimi nie mieszałby się z mchem lokalnym. W/w rozwiązanie uwzględniałoby planowane rozwiązania komunikacyjne w Gminie Michałowice. 					
6.6	<p>Zawnioskowano aby projekt rozbudowy dróg wojewódzkich był spójny z polityką planistyczną Gminy Michałowice, w szczególności zaprojektowanie skrzyżowania/ronda pomiędzy planowaną drogą biegnącą przez teren należący do firmy Hillwood a DW719 (obwodnica Reguł)</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zaprezentowany projekt powinien być spójny z polityką planistyczną gminy Michałowice tj. z od wielu lat w obowiązującym studium zagospodarowania przestrzennego Gminy Michałowice w zakresie tzw. obwodnicy Reguł, Projektowanie przebudowy Alej Jerozolimskich bez uwzględnienia planowanych rozwiązań komunikacyjnych na terenie Sołectwa Reguły, nie znajduje żadnego uzasadnienia. Konieczne jest zaprojektowania skrzyżowania/ronda pomiędzy planowaną drogą biegnącą przez teren należący do firmy Hillwood a Alejami Jerozolimskimi. 			15+700		<p>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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza zakres zadania.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy Sołectwa Reguły nie akceptują przebudowy Alej Jerozolimskich bez uwzględnienia planów związanych z obwodnicą Reguł, która z pewnością w przyszłości powstanie na terenie Gminy Michałowice. 					
6.7	<p>Złożono postulat o utrzymanie przejścia dla pieszych przez Aleje Jerozolimskie na wysokości ul. Wiejskiej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy postulują o utrzymanie przejścia na wysokości ul. Wiejskiej. Jest ono zakorzenione w świadomości mieszkańców i niezbędne do zabezpieczenia ich lokalnych potrzeb. Istniejące przejście dla pieszych umożliwia mieszkańcom komunikację z Piastowem, gdzie każdego dnia korzystają z opieki medycznej, robią zakupy, odwiedzają bliskich i chodzą do kościoła. 		Reguły	16+787		<p>Projektant informuje, że nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia wnioskowanego przejścia dla pieszych w okolicy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 i ul. Wiejskiej.</p> <p>WPROWADZONO</p>
6.8	<p>Złożono postulat o zachowanie na wysokości ulicy Wiejskiej po obu stronach Alej Jerozolimskich przystanków autobusowych</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy postulują o zachowanie przystanków autobusowych po obu stronach Alej Jerozolimskich w obecnym miejscu. Aktualnie mieszkańcy mają łatwy dostęp do przystanków, po przebudowie droga do przystanków się wydłuży, 		Reguły	16+787		<p>Projektant informuje, 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. Co więcej dojście 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.</p> <p>WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Przy ulicy Wiejskiej i Królewskiej mieszka duża grupa osób starszych, niezmotoryzowanych, która korzysta z tych przystanków autobusowych. 					
6.9	<p>Złożono sprzeciw wobec umiejscowieniu dróg serwisowych oraz posadowieniu ekranów akustycznych na wysokości Sołectwa Reguły</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy postulują o wystąpienie do właściwego organu architektoniczno — budowlanego przez Inwestora o zastosowanie odstępstw od obowiązujących przepisów w zakresie posadowienia ekranów akustycznych na wysokości Sołectwa Reguły oraz konieczności. wybudowania w tym miejscu dróg serwisowych. Ustawienie ekranów akustycznych i budowa dróg serwisowych może utrudnić, a wręcz uniemożliwić lokalnym przedsiębiorcom prowadzenie dotychczasowej działalności, które stanowią również ważne miejsca pracy dla okolicznych mieszkańców. W przypadku puszczenia głównego potoku aut w Alejach na poziomie -1 na całym terenie obejmującym skrzyżowanie z ulicą Regulską, budowanie ekranów akustycznych na całym odcinku biegnącym przez Sołectwo Reguły będzie zbędne. W/w rozwiązanie komunikacyjne dla skrzyżowania Alej Jerozolimskich i ul. Regulskiej to również szansa na 		Reguły			<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	zaoszczędzenie nawet do 25% kosztów całej inwestycji, bowiem takie są szacunki dotyczące kosztów posadowienia ekranów akustycznych wzdłuż budowanych arterii.					<p>zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwi dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębem np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektant informuje również, że nie widzi możliwości dla wygenerowania znacznych oszczędności przy poprowadzeniu głównego ciągu komunikacyjnego drogi wojewódzkiej w poziomie”-1”. Co więcej takie rozwiązanie generowało by znaczny wzrost kosztów zarówno finansowych jak i społecznych wynikających zarówno z zakresu prac jak i konieczności dokonania znacznie większych wywłaszczeń i wyburzeń.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
7.1	<p>Złożono postulat o utrzymanie wszystkich istniejących przejść dla pieszych, pozostawienie ich w poziomie „0”, rozbudowa każdego z nich o doświetlenie, sygnalizację (wzbudzaną) i przejazdy dla rowerów</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aleje Jerozolimskie przecinają wysoce zurbanizowane tereny w tym też tereny inwestycyjne, które w najbliższych latach spowodują powstawanie kolejnych skupisk ludzkich oraz miejsc pracy. Jednocześnie przy lawinowo rosnącym ruchu samochodowym ale i bardzo korzystnemu układowi komunikacji szynowej (LK47 i LK447) komunikacja zbiorowa już znacząco przejmuje rolę podstawowego transportu aglomeracyjnego. W tym kontekście niezwykle istotne jest aby maksymalnie zachęcić mieszkańców do korzystania z pociągów i docierania do centrów przesiadkowych pieszo i rowerem. Dlatego też tak istotne jest aby drogi wojewódzkie przebiegające przez teren aglomeracji nie stanowiły "naturalnej" przeszkody w szlakach komunikacji. 		Michałowice-Reguły	dot. całego odcinka	Osoba prywatna	<p>Projektant informuje, że większość projektowanych przejścia dla pieszych została odtworzona w miejscach istniejących przejść dla pieszych, a nieliczne z nich zostały nieznacznie przesunięte ze względu na zastosowane rozwiązania projektowe.</p> <p>Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej oraz rozbudowy przejść dla pieszych o przejazdy rowerowe.</p> <p>WPROWADZONO PRZEJAZDY ROWEROWE. WZBUDZANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA ZOSTANIE WPROWADZONA NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>
7.2	<p>Złożono postulat o dodanie pasa włączenia ruchu z ul. Sosnkowskiego do DW719</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ruch od strony Ursusa (a także znajdujących się przy Sosnkowskiego placówek handlowych i centrum sportu) ma bardzo utrudnione włączanie się do ruchu, ponieważ pojazdy skręcające z al. 		Osiedle Michałowice	13+500		<p>Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla tego skrzyżowania wynika że natężenie pojazdów na relacji, która miała być wyposażona w pas włączenia jest małe i nie daje przesłanek dla wprowadzania takiego pasa. Dodatkowo przedmiotowym skrzyżowanie znajduje się przejście dla pieszych wyposażone w sygnalizację świetlną co tworzy przerwy w potokach pojazdów umożliwiające płynne włączenie się do ruchu na drogę główną.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Jerozolimskich od strony Warszawy w ul. Sosnkowskiego w prawo mają przed skrzyżowaniem osobny trzeci pas ruchu i nadjeżdżając uniemożliwiają pojazdowi oczekującemu na możliwość włączenia się do al. Jerozolimskich obserwację środkowego pasa.</p> <ul style="list-style-type: none"> Linia zatrzymania wyznaczona na projekcie będzie powodowała, że samochód oczekujący na skręt będzie zmuszony oczekiwać na wolną drogę stojąc w poprzek przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów (lub czekać przed przejściem, ale wtedy możliwości obserwacji jezdni głównej będą znacznie pogorszone). 					<p>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.</p> <p>WPROWADZONO</p>
7.3	Zawnioskowano o sygnalizację wzbudzaną i przejazd dla rowerów przy przejściu dla pieszych na wysokości ul. Ogrodowej.		Osiedle Michałowice	15+250		<p>Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej na wysokości ul. Ogrodowej oraz rozbudowy przejścia dla pieszych o przejazd rowerowy.</p> <p>WPROWADZONO PRZEJAZDY ROWEROWE. WZBUDZANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA ZOSTANIE WPROWADZONA NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>
7.4	Zawnioskowano o sygnalizację wzbudzaną i przejazd dla rowerów przez ul. Ogrodową		Osiedle Michałowice	0+200 (ul. Ogrodowa)		<p>Uzupełnienie przejścia dla pieszych przez ul. Ogrodową o przejazd rowerowy nie jest konieczne, ponieważ rowerzyści mają zapewnioną możliwość włączenia się do ruchu na ul. Ogrodowej. Projektant nie posiada również żadnych informacji aby planowane było dalsze uciążlenie drogi rowerowej do ul. Żytniej i ul. Świerkowej. Wprowadzenie proponowanego rozwiązania sugerowało by rowerzystom dalszy kierunek jazdy szlakami nie przeznaczonymi do takiego ruchu, co jest zdaniem Projektanta niewłaściwe.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						Projektant nie widzi przeciwwskazań do rozbudowy przejścia dla pieszych o wzbudzaną sygnalizację świetlną. ZOSTANIE WPROWADZONE NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM
7.5	<p>Zawnioskowano o zaprojektowanie węzła z przewidzianą w MPZP Reguł wschodnią obwodnicą Reguł (4KUZ)</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> W najbliższej (i dalszej) przyszłości tereny wokół ul. Regulskiej będą się intensywnie zabudowywać (już w tej chwili aktualnie są plany budowy nowej siedziby PAŻP oraz osiedla mieszkaniowego na gruntach przejętych przez CPK a kolejne grunty przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe czekają w zasobach ARMIR). To samo dotyczy odleglejszych terenów gmin Michałowice i Pruszków dla których Al. Powstańców Warszawy i Regulską są podstawowym łącznikiem z drogą wojewódzką. Rozbudowa skrzyżowania ul. Regulskiej z DW719 jest trudna i prawdopodobnie jej wynik będzie mało efektywny W/w skrzyżowanie z trudnością przenosi obecny ruch, nie ma też możliwości rozbudowy dalszych części drogi (w szczególności przejazdu przez LK47) dlatego też konieczne jest zaprojektowanie i wybudowanie przewidzianej w planach alternatywy. Mieszkańcy podejmują starania aby droga 4KUZ została zaprojektowana przez 		Reguły	15+630		<p>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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	odpowiednie samorządy i dlatego konieczne jest współdziałanie MZDW oraz władz samorządowych aby umożliwić realizację bez zbędnych opóźnień i ponoszenia kosztów planowania i budowy dwukrotnie.					
7.6	Zawnioskowano wydłużenie o 50% pasa do skrzyżowania w lewo od Warszawy na południe - w kierunku Pęcic Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Pas przewidziany w projekcie ma długość zbliżoną do obecnie istniejącego a już przy obecnym ruchu i jego rozkładzie codziennie jest że pojazdy oczekujące na możliwość skrętu w lewo blokują środkowy pas al. Jerozolimskich co powoduje zatrzymanie środkowego pasa i zdecydowane zmniejszenie przepustowości prawego pasa (przez samochody omijające zablokowany pas) a w konsekwencji zatory sięgające zjazdu z S2 		Reguły	15+800		Dodatkowy pas do skrętu w lewo na ul. Regulską ma długość zgodną z obowiązującymi przepisami oraz uwzględniającą analizy i prognozy ruchu dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z drogą powiatową nr 3114W. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań w jego dodatkowym wydłużeniu i zwiększeniu jego zdolności akumulacji. WPROWADZONO
7.7	Zawnioskowano o zapewnienie ciągłości ciągu rowerowego po wschodniej stronie ul. Regulskiej Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Ciąg pieszo rowerowy w ul. Regulskiej wybudowany w latach 2017-2018 zarówno po północnej jak i południowej stronie przebiega po wschodniej stronie jezdni. Zaprezentowany projekt zmusza rowerzystów jadących ul. Regulską do dwukrotnego przekroczenia ul. Regulskiej w celu kontynuowania jazdy na wprost. 		Reguły	15+920		Projektanta informuje, że ze względu na zastosowaną geometrię skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Regulską, a w szczególności ze względu na rozwiązania projektowe dotyczące pasów do skrętu w prawo, w kierunku Warszawy, nie ma technicznej możliwości wprowadzenia przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów po wschodniej stronie ul. Regulskiej. Wiązało by się to z koniecznością przeprowadzania pieszych przez 4 pasy ruchu w jednym ciągu bez azylu. Inne rozwiązanie wymagało by znacznego dodatkowego rozbudowania skrzyżowania celem zwiększenia powierzchni wysp a co za tym idzie konieczność rozbiórki stacji benzynowej oraz dodatkowego zajęcia terenu. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Będzie to oznaczało dla rowerzysty oczekiwanie na przejazd przez oddzielnych faz sygnalizacji (łącnica Regulska-DW-719, Regulska, al. Jerozolimskie, Regulska, al. Jerozolimskie).</p> <ul style="list-style-type: none"> Postulat jest tym bardziej uzasadniony, z uwagi na wniosek warsztatu Hermes o rezygnację z ciągu rowerowego na północno-zachodnim narożniku skrzyżowania. 					
7.8	<p>Zawnioskowano o utrzymanie ciągłości ruchu pieszego na każdym narożniku skrzyżowania z Regulską oraz rozważenie zrezygnowania z ciągu rowerowego po zachodniej stronie ul. Regulskiej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mając na uwadze argumenty firmy Hermes wnioskującej o ograniczenia wyłączenia ich terenu nie można się zgodzić na rezygnację z pozostawienia w projekcie przynajmniej minimalnego chodnika dla pieszych na tym narożniku. 		Reguły	15+950		<p>Projekt nie przewiduje na obecnym etapie rezygnacji z ciągłości ruchu pieszego na żadnym z wlotów skrzyżowania. Nie widzimy jednak przeciwwskazań aby w newralgicznych miejscach, w celu minimalizacji zajęcia terenu, zrezygnować z jednej ze strony wlotów podporządkowanych z ciągów pieszo-rowerowych i zaprojektowaniu w te miejsce chodnika.</p> <p>WPROWADZONO</p>
7.9	<p>Zawnioskowano o rozważenie alternatywnego dwupoziomowego skrzyżowania z ul. Regulską z małym rondem w poziomie 0</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Jeżeli jest możliwe zmieszczenie w/w rozwiązania przy pozostawieniu węzła na wysokości Asmetu, gdyż byłoby to najkorzystniejsze rozwiązanie dla ruchu lokalnego i tranzytowego. 		Reguły	15+950		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Ponadto, takie rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń i wyłączeń, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> W/w rozwiązanie ograniczyłoby konieczność rozbudowy wlotów ul. Regulskiej, zajętość terenu "na szerokość" oraz umożliwiło zawracanie na owym rondzie. 					
7.10	<p>Zawnioskowano o maksymalne wydłużenie wydzielonych pasów do skrętów w ul. Regulskiej, tak aby samochody oczekujące na przejazd w jednym kierunku nie blokowały możliwości wjazdu na pasy dedykowane innym kierunkom (a zatem efektywnego ich wykorzystania)</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przy bardzo krótkich pasach dedykowanych dla poszczególnych kierunków, kilka samochodów oczekujących na przejazd w jednym kierunku będzie blokowało dedykowany pas przeznaczony dla innego kierunku. W takim wypadku znacząca i kosztowna rozbudowa wlotów ul. Regulskiej nie będzie prowadziła do znaczącej zmiany przepustowości tych wlotów. 		Reguły	15+950		<p>Projektant informuje, że wydłużenie wnioskowanych pasów po stronie północnej ul. Regulskiej nie jest technicznie możliwe ze względu na istniejące skrzyżowanie ul. Regulskiej z ul. Orzeszkowej, które w przypadku dodatkowych wydłużeń wymagałoby przebudowy.</p> <p>Ponadto pasy do skrzyżowania w prawo oraz pasy do skrzyżowania w lewo na ul. Regulskiej mają długość zgodną z obowiązującymi przepisami oraz uwzględniającą analizy i prognozy ruchu dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z drogą powiatową nr 3114W.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
7.11	Zawnioskowano o łącznik rowerowy południowej DDR z lokalną ul. Królewską		Pruszków	16+360		<p>Projektant nie widzi przeciwwskazań do zaprojektowania łącznika między drogą rowerową a ul. Królewską (drogą gminną 311245W).</p> <p>WPROWADZONO</p>
7.12	Zawnioskowano o sygnalizację wzbudzaną i przejazd dla rowerów przy przejściu dla pieszych na wysokości ul. Królewskiej/Reymonta		Pruszków	16+380		<p>Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej oraz rozbudowy przejścia dla pieszych o przejazd rowerowy.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						WPROWADZONO PRZEJAZD ROWEROWY. WZBUDZANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA ZOSTANIE WPROWADZONA NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM
7.13	<p>Zawnioskowano o dodanie pasa do skrętu w prawo z al. Jeruzolimskich w Sienkiewicza</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przy dużym znaczeniu ul. Sienkiewicza dla komunikacji w Piastowie oraz projektowanemu przejściu dla pieszych i rowerzystów po północnej stronie Alej Jeruzolimskich, samochody zwalniające i oczekujące na możliwość skrętu w ul. Sienkiewicza nie powinny blokować prawego pasa na wprost w al. Jeruzolimskich. 		Pruszków/ Piastów	16+660		<p>Projektant przychylił się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w prawo, ponieważ poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasa do skrętu w prawo.</p> <p>WPROWADZONO</p>
7.14	<p>Zawnioskowano o zmiany w układzie infrastruktury pieszej i rozmieszczeniu przystanków w obrębie Sienkiewicza-Wiejska-Platanowa</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Należy rozważyć przesunięcie przejścia dla pieszych przy Sienkiewicza na zachodnią stronę skrzyżowania lub w okolice Wiejskiej, przesunięcie przystanku w stronę Warszawy za skrzyżowanie z Platanową, przesunięcie przystanku w stronę Pruszkowa jak najbliższej przejścia dla pieszych 		Pruszków/ Piastów	od 16+660 do 16+990		<p>Projektant informuje, 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 dojście 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.</p> <p>Projektant nie widzi natomiast przesłanek do przesuwania zatoki po stronie północnej. W przypadku przesunięcia zatoki po stronie południowej zatoki znajdują się w swoim bezpośrednim sąsiedztwie, a przesuwanie zatoki północnej wydłuży jedynie drogę pieszego między nimi.</p> <p>Projektant opiniuje negatywnie lokalizację przejścia wskazaną we wniosku ponieważ wymusza ona przekraczanie przez pieszego większej ilości pasów ruchu niż alternatywne lokalizacje przejścia w obrębie analizowanego zespołu skrzyżowań.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE POŁUDNIOWEJ ZATOKI AUTOBUSOWEJ ORAZ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
7.15	Zawnioskowano o łącznik rowerowy między północną DDR a CPR w ul. Sienkiewicza Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Po zachodniej stronie ul. Sienkiewicza istnieją ciągi pieszo-rowerowe do którego należy dołączyć infrastrukturę planowaną w Al. Jerozolimskich, 		Pruszków/ Piastów	16+660		Projektant nie widzi przeciwwskazań do połączenia projektowanej drogi rowerowej z ciągiem pieszo-rowerowym zlokalizowanym wzdłuż ul. Sienkiewicza. Proponuję się zmianę chodnika w tym miejscu na cpr. WPROWADZONO
7.16	Zawnioskowano o zastosowanie zabezpieczeń w celu zapobiegnięciu użytkowania trzeciego pasa (serwisowego/manewrowego) jako "trzeciego" pasa ciągu głównego "do wyprzedzania" Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Jeśli nastąpi zmiana jezdni dodatkowych w trzeciej pasie "manewrowe" to na owym pasie powinny zostać zaprojektowane szlaki, fragmenty wyłączone z ruchu (wysepki) lub inne rozwiązania drogowe, tak aby uniemożliwić wykorzystanie go jako "zwykłego" trzeciego pasa (np. do wyprzedzania prawą stroną) 		Michałowice/ Reguły	cały odcinek		Projektant informuje że na dalszym etapie projektowym zostaną zaplanowane elementy, które będą zapobiegały wykorzystaniu dodatkowego pasa do obsługi nieruchomości jako dodatkowego pasa do wyprzedzania. ZOSTANIE WPROWADZONE NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM
7.17	Zawnioskowano o bezpieczniejsze przejścia dla pieszych na fragmentach z pasem manewrowym Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> W przypadku lokalizowania przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na odcinkach poszerzonych o trzeci (manewrowy) pas - wykonanie lokalnego zwężenia jezdni w miejscu przejścia do dwóch pasów. 		Michałowice/ Reguły			Obecny kształt projektu nie przewiduje lokalizacji przejść dla pieszych w miejscach trzeciego pasa przeznaczonego do obsługi nieruchomości. Jeżeli jednak w toku zmian takie miejsca wystąpią to projektant nie wyklucza zastosowania podobnego rozwiązania w odniesieniu do konkretnych przypadków, przy zastosowaniu pewnych modyfikacji pozwalających zwiększyć bezpieczeństwo.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie w/w rozwiązanie sprawi iż pieszy będzie miał lepszą widoczność na przejściu W/w rozwiązanie sprawi iż pieszy będzie miał do pokonania krótszy odcinek (dwa pasy na każdej jezdni zamiast trzech) W/w rozwiązanie sprawi iż będzie można skrócić cykl świateł dla pieszych na przejściu W/w rozwiązanie sprawi iż kierowcy będą lepiej widzieli pieszego w szczególności iż nie można wykluczyć że na pasie manewrowym będą zatrzymywały się pojazdy które ograniczałyby widoczność oczekującego pieszego (i pieszym) 					
7.18	<p>Zawnioskowano o doprojektowanie drugiego pasa łącznicy Warszawa-rondo oraz zaprojektowanie dwupasowego zjazdu z ronda w kierunku Warszawy i zmianę organizacji ronda na turbinową</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> W chwili obecnej ruch od Warszawy w kierunku Piastowa w popołudniowym szczycie "wylewa" się na al. Jerozolimskie - pojazdy oczekujące na skręt w al. Tysiąclecia zajmują prawy (trzeci) pas al. Jerozolimskich. Podobnie pojazdy oczekujące na wjazd w al. Tysiąclecia od strony Pruszkowa nie mieszczą się na pasie do skrętu w lewo i blokują środkowy pas al. Jerozolimskich w kierunku Warszawy. W najbliższej przyszłości, po oddaniu wiaduktu nad LK1 oraz przebudowie ul. 		Pruszków/ Piastów	17+600		<p>Projektant informuje że stosowanie łącznic dwupasowych znacznie zwiększy odcinki włączenia i wyłączenia a co za tym idzie zajętość terenu pod nowy pas drogowy. Dodatkowy pas wydłużył by również drogę pieszych na przejściach zlokalizowanych na przedmiotowych wlotach. Ponadto z analizy ruchu wynika że prognozowane natężenie na tych wylotach dalekie jest od przekroczenia natężeń jakie dopuszczalne są na jednopasowych łącznicach typu P1.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p> <p>W przypadku zmiany organizacji ruchu na rondzie Projektant informuje, że istnieje możliwość wprowadzenia ronda turbinowego, co zostanie rozważane na późniejszym etapie projektowym.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Grunwaldzkiej dodatkowy potok pojazdów które w tej chwili korzystają z wiaduktu na Żbikowie zasili relację skrętną.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wszystkie w/w pojazdy będą korzystać z zaprojektowanego powyżej pasa zjazdowego z al. Jerozolimskich i jednopasowej łącznicy. Każdy zator na owym pasie spowoduje, że wjechać na rondo nie będą mogły ani ww. pojazdy jadące w kierunku ul. Grunwaldzkiej, ani - tym bardziej - pojazdy planujące skręcić na rondzie w lewo w ul. Piastowską i Dolną - w kierunku dzielnicy Malichy. W chwili obecnej pojazdy te korzystają z lewego (dedykowanego) pasa do skrętu al. Jerozolimskich, Rondo będzie przenosić aktualny znaczący ruch ze strony Piastowa oraz dodatkowy ruch ze Żbikowa i Bąków - z ul. Grunwaldzkiej. Dlatego zasadne wydaje się wyprowadzenie tego ruchu z ronda dwoma pasami (w układzie turbinowym) oraz wydłużenie prawego pasa włączenia łącznicy. Ewentualna zmiana projektu musi uwzględniać pozostawienie przystanku autobusowego w kierunku Warszawy w obecnej lokalizacji. Zasadne wydaje się też rozważenie separacji wjazdu na rondo (turbina) na oddzielne pasy ronda dla pojazdów z ul. Tysiąclecia i z ul. Grunwaldzkiej 					
7.19	Złożono postulat o zwrócenie szczególnej uwagi na zapewnienie warunków bezpieczeństwa na przejściach pieszych i		Pruszków/ Piastów	17+600		Projektant informuje, że przy projektowaniu przejść dla pieszych zawsze zwraca szczególną uwagę na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Projektowane przejście projektowane są jedynie

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>przejazdach dla rowerów na wjazdach i wyjazdach z rond, na których ruch nie będzie regulowany sygnalizacją świetlną</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trasa stanowi dojście do szkoły podstawowej nr 3 w Piastowie, liceum, targu, przystanków kolejowych 					<p>przez jeden pas ruchu a samochody wjeżdżające i wyjeżdżające na rondo będą musiały znacznie zredukować prędkość co dodatkowo zwiększy bezpieczeństwo. Na następnym etapie projektu zostaną poddane pod analizę szczegółowe rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo w tym miejscu jak. Np. wprowadzenie wybrukowań o mniejszym promieniu wymuszające dodatkową redukcję prędkości.</p>
7.20	<p>Zawnioskowano o zaplanowanie przystanku wraz z zatoką autobusową na wlocie ronda w Al. Tysiąclecia</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Al. Tysiąclecia jeżdżą trzy regularne linie autobusowe, które będą zatrzymywać się na tym przystanku: ZTM: 717 i N85 oraz GPA: 62. Prośba, aby uwzględnić wniosek mieszkańców o doprojektowanie przystanków autobusowych na tym węźle (poparty uchwałą Rady Miasta Pruszkowa, oraz pismem ZTM w którym przewoźnik deklaruje wykorzystywanie przystanku przez uruchomioną przez siebie komunikację) obejmował zarówno przystanki w kierunku do Warszawy jak i z Warszawy. Pominięcie przystanku na tej relacji jest niezrozumiałe. 		Pruszków/ Piastów	17+700		<p>Projektowane zatoki autobusowe zostały zlokalizowane, zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 18.10.2023r., w kierunku Pruszkowa na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Grunwaldzką oraz w kierunku Warszawy na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Dolną.</p> <p>Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zatoki autobusowej wzdłuż al. Tysiąclecia, w kierunku Warszawy.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>
7.21	<p>Zawnioskowano o zabezpieczenie akustyczne okolicy przed emisją hałasu z wiaduktu poprzez ustawienie ekranów dźwiękochłonnych</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p>		Pruszków/ Piastów	od 17+400 do 17+900		<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Ekrany będą ograniczać propagację hałasu który - po wyniesieniu ruchu na poziom +1 pozbawiony naturalnych przeszkód rozchodziły się na znacznym terenie wykraczającym poza strefę ochronną drogi. 					<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
7.22	<p>Zawnioskowano o wydłużenie drogi rowerowej wzdłuż ulicy Harcerskiej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Postulat aby MZDW w porozumieniu z Miastem Piastów umożliwiło rowerzystom przejazd między al. Jerozolimskimi a ul. Harcerską (i tam włączenie do ruchu na zasadach ogólnych). Pomimo braku legalnego przejazdu ruch rowerowy w ciągu Dolna-Harcerska (m.in. dojazd do WKD Malichy i dojazd do PKP Piastów, lokalnego targu, itp.) jest znaczący. Przy poprawie infrastruktury rowerowej atrakcyjność i udział takiego ruchu będą rosły. 		Pruszków/ Piastów	17+550		<p>Włączenie rowerzystów do ruchu na jezdni ul. Harcerskiej w obrębie przebudowywanego odcinka może wpływać na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla kierowców jak i rowerzystów, co spowodowane jest lokalizacją projektowanego pasa włączenia na ul. Harcerskiej dla pojazdów kierujących się z Warszawy.</p> <p>Zdaniem Projektanta możliwym do wprowadzenia rozwiązaniem była by zmiana obecnego w tym miejscu dowiązania chodnika na cpr i włączenie ruchu rowerowego w rejonie zawrotki przy Centralnym ośrodku Badawczo-Rozwojowym Przemysłu Poligraficznego.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>
7.23	<p>Zawnioskowano o połączenie ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej z pasem serwisowym w ciągu Al. Jerozolimskich</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p>		Pruszków	18+100		<p>Dodatkowy trzeci pas do obsługi nieruchomości zlokalizowany przy ul. Miejskiej oraz ul. Wiejskiej ma służyć tylko i wyłącznie obsłudze nieruchomości sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 719, a nie jako dodatkowy pas wyłączenia, który docelowo służy do redukcji prędkości przed wyłączeniem się z ruchu lub pas włączenia</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Uwaga, aby zapewnić możliwość połączenia ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej z pasem serwisowym al. Jerozolimskich (zamiast z jezdnią główną), tak aby pojawił się naturalny pas rozbiegowy i pas wyłączenia [może możliwie po dodaniu separatorów od pasów jezdni głównej albo po zmianie kategorii ulic Wiejskiej i Miejskiej na "drogę wewnętrzną"?] 					<p>umożliwiający nabranie odpowiedniej prędkości celem włączenia się do ruchu. Zdaniem Projektanta mogłoby to wprowadzać kierowców w błąd oraz powodować pogorszenie płynności oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natężenia ruchu na tych droga nie wskazuje na potrzebę dodawania pasów włączenia i wyłączenia. Dodatkowo wątpliwym wydaje się aby możliwym było pozbawienie dróg publicznych ich statusu, nie leży to w zakresie kompetencji Projektanta.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
7.24	Zawnioskowano o zastosowanie zabezpieczeń w celu zapobiegnięciu użytkowania trzeciego pasa (serwisowego/manewrowego) jako "trzeciego" pasa ciągu głównego "do wyprzedzania"		Pruszków			<p>Projektant informuje że na dalszym etapie projektowym zostaną zaplanowane elementy, które będą zapobiegały wykorzystania dodatkowego pasa do obsługi nieruchomości jako dodatkowego pasa do wyprzedzania.</p> <p>ZOSTANIE WPROWADZONE NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>
7.25	Zawnioskowano o sygnalizację wzbudzaną i przejazd dla rowerów przy przejściu dla pieszych na wysokości ul. Przeciętniej/ Głównej		Pruszków	18+570		<p>Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej oraz rozbudowy przejścia dla pieszych o przejazd rowerowy.</p> <p>WPROWADZONO PRZEJAZDY ROWEROWE. WZBUDZANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA ZOSTANIE WPROWADZONA NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>
7.26	<p>Zawnioskowano o zapewnienie ciągłości ruchu pieszego i rowerowego po południowej stronie skrzyżowania DW719 z ul. Partyzantów</p> <p>Uwaga wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Postulat, aby doprojektować przejazd rowerowy przez ul. Partyzantów również po południowej stronie al. Jerozolimskich. Zmuszanie rowerzystów jadących po południowej stronie al. Jerozolimskich do 		Pruszków	18+780		<p>Projektant informuje, że na skrzyżowaniu al. Jerozolimskich z ul. Partyzantów została zachowana wnioskowana ciągłość chodników. Zakres przebudowy południowej ul. Partyzantów kończy się przed istniejącym przejściem dla pieszych, stąd brak ujęcia go w prezentowanym rozwiązaniach projektowych.</p> <p>Niemniej jednak ze względu na zastosowaną geometrię skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Partyzantów, a w szczególności ze względu na rozwiązanie projektowe dotyczące pasa do skrętu w prawo, w kierunku Warszawy, nie ma technicznej możliwości wprowadzenia przejazdu dla rowerów po południowej</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>dwukrotnego przecinania al. Jerozolimskich jest bardzo złym rozwiązaniem.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przedstawione w projekcie rozwiązanie uniemożliwia rowerzystom jadącym z południa ul. Partyzantów wjazd na ścieżkę rowerową i zjazd ze ścieżki rowerowej w ul. Partyzantów na południe. • Postulat aby na dalszym odcinku ul. Partyzantów zaprojektować "objazd" dla rowerzystów w celu umożliwienia przekroczenia ul. Partyzantów poza obszarem dodatkowego pasa ruchu do skrzyżowania w prawo (z ul. Partyzantów) - rozwiązanie gorsze ale również do zaakceptowania • W przypadku chęci pozostawienia przejścia dla pieszych w obecnym miejscu (25 m na południe – koło skrzyżowania z ul. Wysoką) wniosek o doprowadzenie ścieżek rowerowych i wyznaczenie przejazdu dla rowerów tamże. 					<p>stronie ul. Partyzantów. Wprowadzenie przejścia dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym wiązałyby się z brakiem możliwości wydzielenia pasa do skrętu w prawo, a także z ograniczeniem długości pasa do skrętu w lewo, co zmniejszyłoby przepustowość skrzyżowania oraz pogorszyło płynność ruchu.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
7.27	<p>Zawnioskowano o rozważenie zmianę planowanej organizacji ruchu na ul. Partyzantów</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Należy zmienić układ pasów wlotowych od strony południowej z lewo + prosto i prawo na lewo i prosto + prawo; • Należy wydłużyć dwupasowy odcinek ul. Partyzantów do skrzyżowania z ul. Wysoką w celu wydłużenia odcinka mieszania się ruchu, łatwiejszego zwiększenia 		Pruszków	18+780		<p>Zdaniem Projektanta rozwiązania projektowe dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z drogą gminną 310844 (ul. Partyzantów) są przyjęte prawidłowo, ponieważ przeprowadzone analizy i prognozy ruchu wykazują, że największe miarodajne natężenie ruchu występuje dla relacji w lewo, w kierunku Pruszkowa, zatem słusznie przyjęto osobny pas do skrętu w lewo. Dodatkowo wyposażenie południowego wlotu w pas włączenia, oraz zastosowanie sygnalizatora S-2, przy prognozowanych natężeniach, będzie skutecznie umożliwiała opuszczanie skrzyżowanie przez kierowców poruszających się w kierunku Warszawy.</p> <p>Ponadto, wydłużenie pasa do skrętu w prawo aż do skrzyżowania ul. Partyzantów z ul. Wysoką byłoby praktyką niezgodną z zasadami BRD oraz obowiązującymi przepisami.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>„pojemności” skrzyżowania i łatwiejszego dojazdu do skrzyżowania od strony Tworek i z ul. Niskiej</p> <ul style="list-style-type: none"> Rozważenie przesunięcia osi ul. Partyzantów na zachód w celu minimalizacji kolizji z terenem posesji domu jednorodzinnego 					<p>Projektant informuje, że konieczność zachowania parametrów zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla drogi gminnej 310844W, nie ma możliwości przesunięcia południowego wlotu skrzyżowania bez konieczności znacznego zwiększenia zakresu przebudowy w tym sąsiedniego skrzyżowania co wpłynęło by na konieczność zajęcia terenu po drugiej stronie drogi. Dodatkowo powyższe wykracza poza zakres zadania. Obecna geometria zapewnia współosiowość wlotów co ma znaczący wpływ na komfort jazdy na skrzyżowaniu i minimalizowanie niebezpiecznych manewrów w jego obrębie.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
7.28	Zawnioskowano o rozważenie dodania pasa do skrętu w prawo w ul. Partyzantów (z kierunku Warszawa i z kierunku Pruszkowa)		Pruszków	18+780		<p>Według przeprowadzonych analiz i prognoz ruchu, na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z drogą gminną 310844W, miarodajne natężenie ruchu relacji w prawo oraz miarodajne natężenie ruchu relacji na wprost wskazują na brak zasadności stosowania dodatkowego pasa do skrętu w prawo.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
7.29	Zawnioskowano o sygnalizację wzbudzaną i przejazd dla rowerów przy przejściu dla pieszych na wysokości ul. Zacisze		Pruszków	19+170		<p>Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania na wysokości ul. Zacisze sygnalizacji świetlnej wzbudzanej oraz rozbudowy przejścia dla pieszych o przejazd rowerowy.</p> <p>WPROWADZONO PRZEJAZD ROWEROWY. WZBUDZANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA ZOSTANIE WPROWADZONA NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>
7.30	<p>Zawnioskowano o ponowną analizę geometrii na rondzie biskoptowym</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zwarzywszy na pomiary ruchu GPR2020 oraz na zaproponowaną geometrię należy 		Pruszków	19+700		<p>Projektant informuje, że w omawianym miejscu rozważane były równe koncepcje komunikacyjne i przedstawione w projekcie rozwiązania okazały się najbardziej optymalne. Należy jednak pamiętać, że są to rozwiązania koncepcyjne i nie zawierają szczegółowych rozwiązań chociażby w zakresie organizacji ruchu. Na przedmiotowym węźle weryfikowana jest zasadność</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>zauważyć, że w zaproponowanym projekcie występuje wiele bardzo problematycznych elementów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trasa pojazdów wjeżdżających DW719 od Pruszkowa w kierunku A2 przeplata się (i ma pierwszeństwo) przed wjazdem na rondo od Warszawy - trasa pojazdów wjeżdżających DW718 od A2 w kierunku Pruszkowa również przeplata się (i ma pierwszeństwo) przed wjazdem na rondo od Warszawy lub - żeby uniknąć objazdu ronda - kieruje się w powiatową ul. Prusa - wjazd na rondo od strony Warszawy w kierunku Pruszkowa ma tylko jeden pas - zjazd z ronda w kierunku Warszawy ma tylko jeden pas - wszystkie wjazdy i zjazdy na rondzie ustępują pierwszeństwa pieszym i rowerzystom - piesi i rowerzyści przekraczają jezdnie bez sygnalizacji - jeśli zjazd z ronda w kierunku A2 będzie się korkował (za linia kolejową kolejne kolizyjne skrzyżowanie, przejścia dla pieszych itp.), samochody oczekujące na jazdę w tym kierunku sparaliżują wszystkie inne relacje na rondzie - rozwiązania wymusza likwidację chodnika i ścieżki dla rowerów po południowej stronie al. Jerozolimskich (przy CKiS) - jezdnie łącznic będą przechodzić bardzo blisko budynku CKiS 					<p>zastosowania ronda turbinowego, poprzez odpowiednie zastosowanie oznakowania poziomego co pozwoli na nadanie wybranym wlotom większej rangi. Jak pokazały wyniki pomiarów oraz analiz ruchu jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są właśnie DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy i te właśnie kierunki zostały bezkolizyjnie połączone zgodnie z wymogami zamówienia. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takie kształtowania potoku ruchu. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Lokalizacja wlotów jest wymuszona możliwą do uzyskania geometrią oraz istniejącymi warunkami zabudowy. Konieczność „objeżdżania” części ronda w celu dostania się do konkretnych wlotów skrzyżowania jest elementem charakterystycznym skrzyżowań z ruchem okrężnym i Projektant nie widzi zasadności kwalifikowania ich jako wad przedstawionego rozwiązania. Ronda turbinowe z powodzeniem są użytkowane zarówno na terenie naszego kraju jak i również za granicą. Należy też podkreślić że rondo te będzie funkcjonować jako skrzyżowanie poza kierunkiem głównym, który to bezkolizyjnie przeniesie większość ruchu na tym węźle. Zastosowanie przejść i przejazdów rowerowych bez sygnalizacji co jest standardową praktyką w obrębie rond która funkcjonuje z powodzeniem na wielu skrzyżowaniach tego typu.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
7.31	<p>Złożono propozycję rozwiązania węzła przy „Zniczu” bazując na MPZP i istniejącym układzie.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aby rozważyć propozycje opartą o zapisy MPZP i koncepcje wcześniej pojawiające się w przestrzeni publicznej od innych uczestników spotkań informacyjnych W/w propozycji/koncepcji zasadnicza zmiana to Odciecie B. Prusa Od Al. Jerozolimskich w kierunku "do Pruszkowa". Wjechać w Prusa od północy byłoby można jedynie Od strony Wojska Polskiego i jedynie w kierunku Żbikowa/A2. Oczywiście utrudnia to wjazd w dalszy Odcinek B. Prusa (będzie trzeba objechać Park Anielin), ale powoduje eliminację na tej wąskiej (de facto lokalnej) ulicy ruchu tranzytowego. <p>Inne cechy koncepcji:</p> <ul style="list-style-type: none"> ruch Warszawa - Pruszków (Wojska Polskiego) pozostaje bez zmian wiadukt nad torami 2x2 pasy (po jednym pasie z/do Warszawy, jednym z/do Wojska Polskiego) bezkolizyjny wjazd na wiadukt z Wojska Polskiego eliminacja cyklu skrętu w lewo z Jerozolimskich w Prusa i z Bohaterów Warszawy w Prusa dzięki czemu powinien się zmieścić cykl z Prusa w lewo w Wojska Polskiego (wyjazd z CKIS do centrum Pruszkowa) 		Pruszków	19+700		<p>Zaprezentowana koncepcja nie spełnia podstawowego wymogu zadania tzn. ujednolicenia przebiegu 718 i 719, a co za tym idzie jest sprzeczna z jego warunkami. Powyższe podyktowane jest faktem że analizy i prognozy ruchu wskazują że jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takiego kształtowania potoku ruchu. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Dodatkowo wrysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne w szczególności w zakresie łącznic.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>- brak gigantycznego ronda i gigantycznej przebudowy niedawno wybudowanego układu drogowego</p> <p>- znaczne odciążenie Prusa na odcinku między parkami - możliwość "połączenia" parków</p> <p>- ruch pieszych i rowerzystów może pozostać po obu stronach Jerozolimskich, przejścia z sygnalizacją</p> <p>- do rozważenia - miejsce przeprowadzenia pieszych i rowerzystów przez tory (w obecnej koncepcji jest to osobna dedykowana kładka pieszo-rowerowa na zachód od wiaduktu drogowego)</p>					
7.32	<p>Zawnioskowano o analizę ryzyka na ile rondo turbinowe może powodować zatory na pobliskim węzle przy „Zniczu”</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Postulat, aby przeprowadzić ponowną analizę na ile kolizyjne rondo (nawet mimo poszerzenia do dwóch pasów) będzie oddziaływać na sąsiednie skrzyżowania. W szczególności należy wziąć pod uwagę iż: <ul style="list-style-type: none"> - w chwili rondo Solidarności powoduje zatory sięgające poprzez wiadukt aż do pasa do skrzyżowania w prawo w al. Wojska Polskiego - MZDW ocenia że ruch na DW719 wzrośnie o 50% w przeciągu 15 lat - zrealizowanie bezkolizyjnych łącznic w kierunku A2 przy Zniczu może dodatkowo zwiększyć obciążenie tego kierunku - przez rondo przebiega trasa pieszych stacji PKP - co może wpływać na 		Pruszków	20+300		<p>Rondo na skrzyżowaniu DW 718 oraz ul. Batalionów chłopskich, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej, ul. Łączniczek zostało zaprojektowane jako turbinowe, wraz z poszerzeniem przekroju drogi wojewódzkiej. Powyższe znacznie zwiększy przepustowość w tym miejscu, w szczególności na kierunku głównym który to jest relacją promowaną na rondzie.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>zmniejszenie przepustowości tego układu drogowego (względem wartości nominalnych)</p> <ul style="list-style-type: none"> Należy zwrócić uwagę, iż w przypadku realizacji ronda "biskoptowego" po stronie Znicza, wysycenie łącznicy prowadzącej z ronda biskoptowego (pojazdami jadącymi z Wojska Polskiego) spowoduje "wylanie się" zatoru na rondo biskoptowe a to paraliż wszelkich innych kierunków na tym rondzie (dodatkowo łącznica ta będzie podporządkowana względem pasów Warszawy co jeszcze zmniejszy jej płynność) 					
7.33	<p>Zawnioskowano o wydzielenie pasa do skrętu w lewo w ul. Europejską (na projekcie ul. Mostowa w budowie)</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przy założeniu istotnego ruchu w ciągu Rondo Solidarności - ul. Europejska (na projekcie Mostowa w budowie) skutkującym budową wydzielone do pasa do skrętu w prawo z ul Europejskiej tym bardziej zasadnym jest wybudowanie "dzielonego pasa do skrętu w lewo w kierunku przeciwnym. Bez pasa akumulacji - dwa samochody oczekujące na skręt w ul. Europejska będą blokowały lewy pas do jazdy na wprost w ul. Poznańskiej- Podobne ryzyko zachodzi na pasie prawym co znaczne ograniczenie przepustowości na tym skrzyżowaniu (podobnie jak to się zdarza obecnie na skrzyżowaniu DW719/Partyzantów) 		Pruszków	20+700		<p>Projektant przychylił się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w lewo, ponieważ zmniejsza on ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasa do skrętu w lewo.</p> <p>WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Zastosowanie wydzielonego pasa umożliwi też zastosowanie sygnalizacji kierunkowej (akomodacyjnej) co przyczyni się do większego bezpieczeństwa i kierowców i rowerzystów na ścieżce rowerowej za skrzyżowaniem. 					
7.34	Zawnioskowano o sygnalizację wzbudzaną i przejazd dla rowerów przy przejściu dla pieszych na wysokości ul. Poznańskiej		Pruszków	21+680		<p>Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej oraz rozbudowy przejścia dla pieszych o przejazdy rowerowe.</p> <p>WPROWADZONO PRZEJAZD ROWEROWY. WZBUDZANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA ZOSTANIE WPROWADZONA NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>
7.35	<p>Zawnioskowano o zapewnienie ciągłości infrastruktury rowerowej na skrzyżowaniu z ul. 3-go Maja</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, aby zapewnić ciągłość infrastruktury rowerowej poprzez budowę przejazdu dla rowerów przez ul. 3 Maja oraz poprzez tego przejazdu z dalszą częścią drogi dla rowerów poprzez <ul style="list-style-type: none"> - zaprojektowanie brakującego fragmentu DDR - lub przekształcenie chodnika w CPR na tym fragmencie - lub zapewnienie włączenia i wyłączenia drogi rowerowej do drogi manewrowej przy parkingu kościoła gdzie rowerzyści będą poruszali się na zasadach ogólnych 		Pruszków	21+900		<p>Projektanta informuje, że zapewnienie ciągłości drogi rowerowej na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja nie jest możliwe ze względu na konieczność odtworzenia zjazdów, które stanowią m.in. dojazd na parking znajdujący się na działce o nr ew. 174/39, co uniemożliwia zaprojektowanie przejazdu rowerowego. Dodatkowo droga dla rowerów w tej lokalizacji uniemożliwiła by dojazd do istniejących miejsc postojowych. Należy zwrócić uwagę że rowerzysta ma możliwość przejazdu po drugiej stronie ronda bez konieczności schodzenia z roweru więc ciągłość drogi rowerowej zostaje zachowana.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
8.1	<p>Zawnioskowano o pozostawienie skrzyżowania z ul. Regulską w dotychczasowym układzie. W przypadku braku możliwości spełnienia postulatów o pozostawienie skrzyżowania z ul. Regulską w dotychczasowym układzie to o usunięcie z rozwiązań projektowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ścieżki pieszo-rowerowej po stronie nieruchomości 93, 94 i 95, - odrębnego pasa do skrętu w prawo w kierunku Pruszkowa , - pasa włączenia po stronie stacji benzynowej, - przesunięcie całego skrzyżowania do granicy ze stacją benzynową powodując tym samym jak najmniejszą zajętość terenu użytkowanego pod prowadzoną działalność gospodarczą; <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planowana inwestycja zajmuje dużą część nieruchomości należącej do wnioskodawcy, ograniczając możliwość korzystania i dostępu do istniejących budynków, w których prowadzona jest działalność gospodarcza polegająca na naprawie samochodów. • W związku z prowadzoną działalnością na całej ich długości niezbędny jest dojazd do zlokalizowanych bram warsztatowych. • Przedstawiona propozycja projektu jest niedopuszczalna i nie leży w interesie wnioskodawcy, ani gminy, ani tym bardziej społeczności w regionie. • Zaprojektowana rozbudowa skrzyżowania ul. Regulskiej z Alejami Jerozolimskimi jest nadmiarowa i niczym nie uzasadniona 	93 i 94 95	Reguły	15+959	Firma Hermes	<p>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 i miejsc pracy. Bez zmiany parametrów skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Regulską, a tym samym jego rozbudowy, sytuacja nie tylko nie ulegnie poprawie, ale z każdym rokiem będzie się pogarszała. Wobec powyższego rozbudowa ww. skrzyżowania leży w interesie publicznym.</p> <p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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.</p> <p>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.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> • Tereny położone wzdłuż ul. Regulskiej są mocno zurbanizowane, rozbudowa jej na odcinkach po ok. 80 m nie rozwiąże problemu udroźnienia ruchu, gdyż na dalszym odcinku ulica ta ma dwa pasy (po jednym w każdym kierunku) i ze względu na istniejące zagospodarowanie nie ma możliwości jej rozbudowy, • W przedstawionej dokumentacji nie zmieniono rozwiązań w zakresie skrzyżowania z ul. Orzeszkowej, co powoduje, że zaproponowane inne rozwiązania nie przyniosą również żadnego efektu. • Zaprojektowanie ścieżki pieszo-rowerowej po stronie działek 93, 94 i 95 jest niczym nieuzasadnione, gdyż ścieżka ta nie ma dalej kontynuacji • Zaprojektowanie oddzielnego pasa ruchu do skrętu w prawo (w kierunku Pruszkowa) nie znajduje uzasadnienia, gdyż jest to relacja mało natężona • Zaprojektowanie pasa włączenia po drugiej stronie ul. Regulskiej (przy stacji benzynowej) jest całkowicie niezrozumiałe. Obecnie relacja skrętu w prawo z drogi wojewódzkiej jest realizowana razem z jazdą samochodów na wprost Alejami, w związku z czym nie jest w kolizji z żadną inną relacją. 					<p>Istnieje możliwość rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego po zachodniej stronie ul. Regulskiej i zaprojektowania w tym miejscu chodnika. NIE WPROWADZONO</p> <p>Z uwagi na fakt, że wspomniana relacja jest relacją o mniejszym obciążeniu Projektant dopuszcza likwidację dodatkowego pasa do skrętu w prawo. WPROWADZONO</p> <p>Zgodnie z pomiarami oraz prognozami ruchu wydzielona relacja prawoskrętna z kierunku Warszawy w północny wlot Regulskiej powinna zostać zachowana. NIE WPROWADZONO</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD. WPROWADZONO</p>
8.2	Zawnioskowano o rozważenie możliwości zaprojektowania skrzyżowania jako dwupoziomowego, pod warunkiem, że nie spowoduje to zajęcia terenu działek 93, 94 i 95.					Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku rozwiązanie z uwagi na

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						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. NIE WPROWADZONO
9.	<p>Przesłano propozycję zmiany rozwiązań projektowych dla węzła Znicz.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uwagi, do rozwiązań projektowych dla w/w węzła oraz przekazanie sugestii wypracowanej przez społeczność forum infrastruktury SkyScraperCity.com, jak mógłby wyglądać węzeł Znicz: <ul style="list-style-type: none"> ciąg ulic Bohaterów-Prusa zostałby odłączony od Alej Jerozolimskich czyli DW719. Jako ulice o charakterze lokalnym, miały by ona połączenie z głównymi drogami poprzez ulicę Zimińskiej - Sygietyńskiej z jednej strony oraz Partyzantów z drugiej . Ulica Poznańska odłączona by była od ulicy Prusa natomiast łączyła by się z DW719 kilkoma łącznicami. Spowodowało by to znaczące uproszczenie węzła a najbardziej obciążona relacja miała by dwupasowe -bezkolizyjne połączenie. W celu polepszenia bezpieczeństwa i uspokojenia ruchu zaprojektować rondo w miejscu skrzyżowania ulic Bohaterów/ Narutowicza/Partyzantów. Zastrzeżenie, aby rozważyć sugestię likwidacji ronda Solidarności i zostawienia tam tylko skrzyżowania z prawoskrętami. 	-	Pruszków	19+700	Osoba prywatna	<p>Zaprezentowana koncepcja nie spełnia podstawowego wymogu zadania tzn. ujednoczenia przebiegu 718 i 719, a co za tym idzie jest sprzeczna z jego warunkami. Powyższe podyktowane jest faktem że analizy i prognozy ruchu wskazują że jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takiego kształtowania potoku ruchu. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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).Dodatkowo wrysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne w szczególności w zakresie łącznic. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	Wszystkie relacje byłyby zapewnione dzięki przejazdowi pod wiaduktem ul. Poznańskiej w ciągu ul. Kurca.					
10.	<p>Złożono sprzeciw proponowanym rozwiązaniom projektowym w obrębie skrzyżowania DW719 i ul. Regulską (południowy wlot) oraz wniosek o rozważenie alternatywnych rozwiązań w obszarze działki nr 388/4</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Projekt nosi znamiona zagrożenia dla funkcjonowania działalności gospodarczej na tym obszarze i życia osobistego; Zastrzeżenie aby ponownie rozważyć aspekty projektu, które negatywnie wpłyną na dostęp do nieruchomości 388/4 oraz na jakość życia w naszej lokalnej społeczności. Projekt rozbudowy skrzyżowania zakłada wyburzenie nieruchomości 388/4, która pełni funkcje zarówno komercyjne, jak i 	388/4	Reguły	0+045,93 (ul. Regulska 31)	Osoba prywatna	<p>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 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.</p> <p>Dodatkowe pasy do skrzyżowania 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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłyby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby konieczność pokonywania przez pieszego więcej niż 3 pasów ruchu w jednym ciągu. Rozwiązanie to wprowadza jednak konieczność sporej zajętości terenu, oraz ogranicza możliwości</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>mieszkalne. Jest to budynek o znaczącej wartości, służący jako lokum biznesowe oraz miejsce zamieszkania.</p> <ul style="list-style-type: none"> Planowana organizacja ograniczy możliwość wjazdu i wyjazdu na posesje 388/4, tym samym utrudni życie i spowoduje znaczący spadek wartości rynkowej Lokalizacji ekranów akustycznych w na tym obszarze. Ekranami znacząco ograniczą widoczność nieruchomości z ulicy, co może negatywnie wpłynąć na prowadzoną w tym miejscu działalność gospodarczą. Zastrzeżenie, wobec braku wystarczającej analizy alternatywnych rozwiązań, które mogłyby poprawić sytuację komunikacyjną bez konieczności niszczenia istniejącej infrastruktury. Warto rozważyć opcje takie jak zmiana organizacji ruchu, wprowadzenie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem czy nawet budowę obwodnicy, które mogą przynieść oczekiwane efekty bez negatywnego wpływu na istniejące struktury. Planowana rozbudowa wiąże się z istotnymi konsekwencjami dla środowiska. Zmiana układu drogowego, szczególnie negatywnie wpłynie na zmianę lokalnego klimatu i krajobrazu, i tym samym będzie miała wpływ na obniżenie komfortu życia w tym miejscu. 					<p>komunikacyjne działek położonych bezpośrednio przy skrzyżowaniu do relacji wyłącznie prawoskrętnych co spotyka się ze sporym sprzeciwem społecznym.</p> <p>Zgodnie z pomiarami oraz prognozami ruchu wydzielona relacja prawoskrętna w kierunku Warszawy z południowego wlotu Regulskiej powinna zostać zachowana. W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD. Pozwoli to na ograniczenie zajętości terenu na przedmiotowej działce.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI ORAZ ZMIANY KĄTA SKRZYŻOWANIA</p>
11.1	<p>Zawnioskowano o zachowanie zjazdu do działki nr 397/1</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p>	397/1	Reguły	0+102 (ul. Regulska)	Osoba prywatna	<p>Projektant informuje, że zjazd na działkę nr 397/1 został omyłkowo usunięty z materiałów przedstawiających koncepcję i zostanie on odtworzony zgodnie ze stanem istniejącym.</p> <p>WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że w projekcie nie uwzględniono zjazdu na nieruchomość 397/1 					
11.2	Zawnioskowano o zmianę oznakowania poziomego w obrębie skrzyżowania z ul. Regulską, w taki sposób aby było można swobodnie wjeżdżać i wyjeżdżać z działki nr 397/1 zarówno w kierunku torów WKD jak i Al. Jerozolimskich					Projektant informuje że nie widzi przeszkód do zachowania pełnych relacji dla zjazdu. WPROWADZONO
11.3	Zawnioskowano z zmniejszenie szerokości pasów ruchu oraz drogi pieszo-rowerowej w ciągu ul. Regulskiej do minimum dopuszczonego przez prawo tj. skorzystanie z treści § 17 ust. 1 oraz § 42 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych i uwzględnienie przesłanki trudnych warunków,					Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególnie charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania. WPROWADZONO Ponadto istnieje możliwość rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na ul. Regulskiej i zaprojektowania w tym miejscu chodnika. WPROWADZONO
11.4	Zawnioskowano o rezygnację z budowy dróg serwisowych wzdłuż al. Jerozolimskich, a w konsekwencji zaniechanie budowy pasa włączającego/rozbiegowego po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Regulską, co pozwoli na przesunięcie osi ul. Regulskiej w kierunku zachodnim,					Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>W przypadku przedmiotowych zjazdów po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Regulską znajdują się one w obszarze skrzyżowania i występowania dodatkowych pasów kierunkowych. Jest to niezwykle niebezpieczna lokalizacja dla której przepisy zabraniają lokalizacji zjazdów publicznych – z którymi mamy tu do czynienia. Dodatkowa jezdnia jest jedyną możliwym wariantem skomunikowania przedmiotowych działek w zakresie obowiązujących przepisów.</p> <p>Dodatkowo informujemy, że drogi serwisowe wzdłuż al. Jerozolimskich nie mają bezpośrednio wpływu na lokalizację oraz kształt skrzyżowania drogi powiatowej 3114W z drogą wojewódzką 719.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI DROGI SERWISOWEJ</p> <p>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.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						Biorąc pod uwagę nierównomierne obciążenie skrzyżowania – relacje skątne 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. WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI
11.5	Zawnioskowano połączenie pasa do skrótu w lewo (w kierunku Pruszkowa) oraz do jazdy na wprost (w kierunku Ursusa), w ciągu ul. Regulskiej (strona południowa), co pozwoli na przesunięcie osi ul. Regulskiej w kierunku zachodnim,					Dodatkowe, odrębne pasy do skrótu w lewo i prawo na wlotach podporządkowanych, na przedmiotowym skrzyżowaniu, zostały wprowadzone w celu maksymalizacji jego przepustowości na relacjach skątnych z ul. Regulskiej. Dodatkowo relacje te zostały wyposażone w pasy włączenia i wyłączenia na zasadzie bajpasów co pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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 prawoskątnych co spotyka się ze sporym sprzeciwem społecznym. Biorąc pod uwagę nierównomierne obciążenie skrzyżowania – relacje skątne 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. Z uwagi na niewielkie obciążenie relacji na wprost Projektant dopuszcza połączenie tej relacji z mniej obciążoną relacją skątną. W przypadku południowego wlotu było by to połączenie relacji na wprost z relacją skrótu w lewo w kierunku Pruszkowa. Nie spowoduje to jednak przesunięcia skrzyżowanie z uwagi na

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>konieczność zachowania współosiowości pasa na wprost z pasem odpowiadającym na przeciwległym wlocie. W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD. Pozwoli to na ograniczenie zajętości terenu na przedmiotowej działce.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI I ZMIANY KĄTA SKRZYŻOWANIA</p>
11.6	Zawnioskowano o to aby możliwie jak najbardziej zminimalizować zmianę geometrii skrzyżowania ul. Regulskiej z Al. Jerozolimskimi.					<p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłyby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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.</p> <p>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.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						odpowiedni poziom BRD. Pozwoli to na ograniczenie zajętości terenu na przedmiotowej działce. WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI I ZMIANY KĄTA SKRZYŻOWANIA
12.1	Zawnioskowano o zmianę oznakowania poziomego w obrębie skrzyżowania z ul. Regulską, w taki sposób aby było można swobodnie wjeżdżać i wyjeżdżać z działki nr 394 (ul. Regulska 35) zarówno w kierunku torów WKD jak i Al. Jerozolimskich.					Zjazd na działkę nr 394 znajduje się w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania przez co rozumie się obszar skrzyżowania powiększony o wyznaczone indywidualnie odcinki, na których występuje zwalnianie lub przyspieszanie związane z dojazdem do skrzyżowania lub jego opuszczaniem, jeżeli manewry te nie mogą być wykonane w obszarze skrzyżowania. Powyższe ma bezpośredni związek z rodzajem zastosowanej linii podwójnej ciągłej – P4, którą stosuje się w celu rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu na odcinkach jezdni, na których należy wyeliminować przejeżdżanie pojazdów na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu, niezależnie od dopuszczalnej prędkości na drodze. NIE WPROWADZONO
12.2	Zawnioskowano o zmniejszenie szerokości pasów ruchu oraz drogi pieszo-rowerowej w ciągu ul. Regulskiej do minimum dopuszczonego przez prawo tj., skorzystanie z treści § 17 ust. 1 oraz § 42 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych i uwzględnienie przesłanki trudnych warunków, Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> rozbudowa skrzyżowania zniszczy posadzoną zielenią i zwiększy hałas, oraz z uwagi na konieczność właściwego oświetlenia przebudowanej ulicy narazi mieszkańców nieruchomości nr 394 na 	394	Reguły	0+101,28 (ul. Regulska 35)	Osoba prywatna	Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególnie charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania. WPROWADZONO Ponadto istnieje możliwość rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na ul. Regulskiej i zaprojektowania w tym miejscu chodnika. WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>uciażliwości w porze nocnej związane z nadmierną ilością światła .</p> <ul style="list-style-type: none"> rozbudowa skrzyżowania ul. Regulskiej i Alei Jerozolimskich pogorszy warunki bytowe i spowoduje spadek wartości nieruchomości 					
12.3	<p>Zawnioskowano o rezygnację z dróg serwisowych wzdłuż al. Jerozolimskich, a w konsekwencji zaniechanie budowy pasa włączającego/rozbiegowego po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Regulską, co pozwoli na przesunięcie osi ul. Regulskiej w kierunku zachodnim,</p>					<p>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. Dodatkowo informujemy, że drogi serwisowe wzdłuż al. Jerozolimskich nie mają bezpośrednio wpływu na lokalizację oraz kształt skrzyżowania drogi powiatowej 3114W z drogą wojewódzką 719. 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 skątne 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.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI
12.4	Zawnioskowano o połączenie pasa do skrętu na lewo (w kierunku Pruszkowa) oraz do jazdy na wprost (w kierunku Ursusa) w ciągu ul. Regulskiej (strona południowa), co pozwoli na przesunięcie osi ul. Regulskiej w kierunku zachodnim.					<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>W przypadku przedmiotowych zjazdów po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania z ul Regulską znajdują się one w obszarze skrzyżowania i występowania dodatkowych pasów kierunkowych. Jest to niezwykle niebezpieczna lokalizacja dla której przepisy zabraniają lokalizacji zjazdów publicznych – z którymi mamy tu do czynienia. Dodatkowa jezdnia jest jedyną możliwym wariantem</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>skomunikowania przedmiotowych działek w zakresie obowiązujących przepisów.</p> <p>Dodatkowo informujemy, że drogi serwisowe wzdłuż al. Jerozolimskich nie mają bezpośrednio wpływu na lokalizację oraz kształt skrzyżowania drogi powiatowej 3114W z drogą wojewódzką 719.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI</p>
13.1	<p>Spółka wnosi o przesunięcie zjazdu do ulicy Wiejskiej z miejsca wskazanego we wstępnym projekcie (poprzez ww. działkę nr 32 stanowiącą własność Spółki) w miejsce dotychczas planowanego zjazdu tj. poprzez działkę 1/16.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zjazd w dotychczas planowanej lokalizacji tj. przez działkę nr 1/16 funkcjonuje w sposób nie budzący zastrzeżeń. • nieruchomości, które wchodziłyby w pas drogowy zjazdu i jego okolicy zostały już "dzielone pod drogę (działki 16/1 i 17/1). 	16/1, 16/2, 17/1, 17/2, 32	Obręb 0027 Pruszków	18+050	Bartycka Nieruchomości S.A.	<p>Przesunięcie skrzyżowania drogi gminnej 310925W z drogą wojewódzką nr 719 w miejsce dotychczasowego skrzyżowania nie jest możliwe ze względu na konieczność zachowania odpowiedniego kąta pomiędzy osią drogi wojewódzkiej a osią drogi gminnej oraz zachowania odpowiednich parametrów dla dróg publicznych klasy L, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Pozytywnie natomiast opiniuje się wniosek zamknięcia ul. Wiejskiej i utrzymanie komunikacji przyległych do niej terenów poprzez ul. Piastowską. Likwidacja w/w skrzyżowania znacznie podniesie</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> organizacja zjazdu przez stanowiącą własność Spółki działkę nr 32 będzie wiązała się z koniecznością odpłatnego wywłaszczenia tej nieruchomości w całości lub części. zastrzeżenie, że z uwagi na to iż działka nr 32 zabudowana jest obiektem stacji transformatorowej, inwestycja będzie wiązała się z koniecznością dyslokacji tej stacji, gdyż jest ona położona w obrębie zjazdu przez działkę nr 32. zastrzeżenie, że w/w okoliczności wpłyną niekorzystnie na koszty finansowe i społeczne oraz termin realizacji inwestycji. umieszczanie wyjazdu z ul. Wiejskiej do Al. Jerozolimskich nie wydaje się niezbędne. W formie zamieszczonej na wstępnym projekcie — przy braku tzw. rozbiegówki - byłby on wręcz niebezpieczny dla osób włączających się do ruchu. Za wystarczającą należy uznać możliwość włączenia się do ruchu do Al. Jerozolimskich poprzez pobliski dojazd z ul. Piastowskiej, a dla ul. Wiejskiej pozostawić wyłącznie zjazd z Al. Jerozolimskich. 					<p>bezpieczeństwo w przedmiotowej lokalizacji oraz drastycznie zmniejszy koszty finansowe jak i społeczne inwestycji. WPROWADZONO</p>
13.2	<p>Spółka wnioskuje także o nieumieszczenie ekranów antyhałasowych na odcinku Alej Jerozolimskich przy ul. Wiejskiej oraz w szczególności zjazdu przy ul. Wiejskiej.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ekran antyhałasowy będą zasłaniać i czynić niewidocznymi posesje przy ul. 					<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Wiejskiej od strony Alej Jerozolimskich. W przypadku podmiotów prowadzących przy ul. Wiejskiej 19 i 21 działalność gospodarczą ulokowanie ekranów akustycznych w sposób zasłaniający sklep i magazyn od strony Alej Jerozolimskich spowoduje niepowetowane szkody, drastycznie obniżając liczbę klientów, którzy nie będą świadomi, czy i gdzie znajduje się placówka handlowa i magazyn.</p> <ul style="list-style-type: none"> w przypadku posesji osób prywatnych, ekrany będą ograniczać nasłonecznienie posesji. ekrany mogą także powodować szkody ekologiczne — utrudniać przeloty ptaków, migrację zwierzyny oraz zasłaniać dopływ światła do roślinności. 					<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
14.	<p>Wniosek o zmianę obsługi komunikacyjnej działek tj. zaprojektowanie odrębnych zjazdów do nieruchomości oraz zastąpienie projektowanej drogi serwisowej dodatkową jezdnią rozprowadzającą.</p> <p>Uwagi wykonawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> budowa drogi serwisowej, skomplikuje sytuację drogową rejonie odcinka ul. Tysiąclecia do ul. Źródłowej. dzielnica jest przeznaczona pod działalność gospodarczą i są prowadzone firmy handlowe, do których jest dostarczany towar samochodami ciężarowymi. Z drogi serwisowej nie wjadą na posesje, tylko na niej pozostaną blokując jezdnię. 	674 i 675	0026 Pruszków	17+916,02	Osoba prywatna	<p>W związku z powrotem do wcześniejszych rozwiązań projektowych dla skrzyżowania z ul. Tysiąclecia, co umożliwiło zaprojektowanie dodatkowego pasa, zrezygnowano z wprowadzenia drogi serwisowej.</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>Zgodnie ze stanem istniejącym, zjazd na działki nr 674 i 675 odbywa się za pomocą jednego zjazdu, co zostało odtworzone w stanie projektowanym. Zjazd prowadzi do dwóch bram co może prowadzić do błędnej kwalifikacji obiektu przez autora uwagi jako dwa oddzielne zjazdy. Nie ma jednak żadnego fizycznego(krawężnik/opornik) czy wizualnego(kolorystyka czy typ nawierzchni) rozróżnienia tych bytów w związku z tym należy je kwalifikować jako jeden zjazd. Zjazd ten niestety posiadał parametry niezgodne z obowiązującymi przepisami i konieczne będzie dostosowanie go do wymogów rozporządzenia. Jego dokładna lokalizacja na tym etapie projektu jest orientacyjna i może ulec korekcie. Zgodnie z przepisami nie będzie mógł on być jednak</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> • zastrzeżenie, że drogi serwisowe będą utrudniały dojazd straży czy pogotowia do posesji, • przy ogrodzeniach posesji usytuowane są też zbiorniki na nieczystości płynne. MZO również będzie blokować drogę serwisową. • z planów wynika, że droga serwisowa, może być w przyszłości połączona z ul. Źródłowa, a ta z ulicą Grunwaldzką. Wtedy będzie skrót dla jadących od AI ul. Grunwaldzką, co doprowadzi do intensyfikacji ruch na drodze serwisowej w kierunku Pruszkowa. • Zastrzeżenie, że przypadku adresu Jerozolimskie 416 i 416a, błędnie narysowano wjazd na posesję. W projekcie jest zrobiony jeden wjazd do 416a i to z boku posesji. Fizycznie istnieją tam dwa oddzielne wjazdy, na granicy tych działek i każdy ma po 5 m. Po bokach wjazdów są zbiorniki na nieczystości płynne. W projekcie pominięty został również wjazd na posesje 416 • Zastrzeżenie, aby drogę serwisową na tym odcinku zastąpić dodatkową jezdnią rozprowadzającą, takie rozwiązanie pozwoli na dalsze funkcjonowanie prowadzonych działalności na tym obszarze 					<p>szerszy niż 5 metrów jedni dodatkowej. Jeżeli Zamawiający podejmie decyzję o zaprojektowaniu dodatkowego zjazdu na posesję Projektant uwzględni go w dokumentacji. NIE WPROWADZONO</p>
15.1	Złożono sprzeciw wobec likwidacji bezpośredniego zjazdu z DW719 i zapewnienie dojazdu do nieruchomości poprzez drogę serwisową	99	Reguły	16+260,61	Osoba prywatna	Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • na posesji nr 99 prowadzona jest działalność gospodarcza i jest wyposażona w bezpośredni dojazd do Alei Jerozolimskich (na dojazd właściciel działki posiada formalną zgodę wydaną 1991r.) • zachowanie bezpośredniego zjazdu kwestią elementarną dla prowadzonej działalności • do nieruchomości dojeżdżają ciężki samochody z naczepami lub przyczepami o długości do 19m o dużym promieniu skrętu 					<p>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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>Projektowana dodatkowa jezdnia posiada parametry pozwalające się po niej poruszać samochodem ciężarowym. W związku z powyższym Projektant nie widzi przesłanek do stwierdzenia że zjazd na dodatkową jezdnię miałby uniemożliwić prowadzenie działalności.</p> <p>Budowa jezdni wymagać będzie też minimalnej zajętości prywatnego terenu, a być może nie będzie wymagała ich w ogóle. Zajęta pod drogę będzie jedynie działka 224/9 która jest już własnością MZDW, działką o użytku drogowym, a na której leży część placu przed firmą wnioskodawcy.</p> <p>W przypadku przedmiotowego zjazdu, mając na uwadze aspekt społeczny i potrzeby lokalnej społeczności, dopuszcza możliwość wprowadzenia pasa manewrowego do obsługi zjazdów. Należy jednak pamiętać że wiąże się to z dodatkowymi problemami jak m.in.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						ponowna desegregacja ruchu lokalnego i tranzytowego, dodatkowe potencjalne miejsca kolizji jak i konieczność wykonywania bram w ewentualnych ekranach które znacznie zmniejszają ich skuteczność. NIE WPROWADZONO
15.2	<p>Sprzeciw wobec lokalizacji ekranów akustycznych w sąsiedztwie działki nr 99</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ustawienie ekranów akustycznych w sąsiedztwie działki nr 99 przekreśli możliwość dalszego prowadzenia działalności gospodarczej ekrany zasłonią działkę i prowadzoną na niej działalność gospodarczą oraz szyld reklamowy w podobnej sytuacji znajdują się inne działalności gospodarcze na terenach sąsiednich. 					<p>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. NIE WPROWADZONO</p>
16.1	<p>Sprzeciw wobec likwidacji bezpośredniego zjazdu z DW719 i zapewnienie dojazdu do nieruchomości poprzez drogę techniczną</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> zastrzeżenie wobec zlikwidowania bezpośredniego zjazdu z Alej Jerozolimskich na działkę nr 98. firma zlokalizowana na działce nr 98 zainwestowała znaczne środki finansowe w 	98	Reguły	16+237,07	Osoba prywatna	Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	budowę stacji kontroli pojazdów na tej nieruchomości, przy czym decyzja o tej inwestycji była podyktowana niemal wyłącznie lokalizacją nieruchomości oraz faktem, że ma ona bezpośredni zjazd z Alej Jerozolimskich.					<p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>W przypadku przedmiotowego zjazdu, mając na uwadze aspekt społeczny i potrzeby lokalnej społeczności, dopuszcza możliwość wprowadzenia pasa manewrowego do obsługi zjazdów. Należy jednak pamiętać że wiąże się to z dodatkowymi problemami jak m.in. ponowna desegregacja ruchu lokalnego i tranzytowego, dodatkowe potencjalne miejsca kolizji jak i konieczność wykonywania bram w ewentualnych ekranach które znacznie zmniejszają ich skuteczność.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
16.2	<p>Sprzeciw wobec wywłaszczeniu części nieruchomości pod inwestycję</p> <p>Uwagi wnioskodawcy</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowa drogi technicznej z dużym prawdopodobieństwem wiązać się będzie z koniecznością częściowego wyłączenia z użytku (a być może wywłaszczenia) części nieruchomości, co z pewnością uniemożliwi wykonywanie dotychczasowej działalności na tej działce. 					<p>Budowa jezdni wymagać będzie też minimalnej zajętości prywatnego terenu, a być może nie będzie wymagała ich w ogóle. Zajęta pod drogę będzie jedynie działka 224/11 która jest już własnością MZDW, działką o użytku drogowym, a na której leży część placu przed firmą wnioskodawcy.</p> <p>Dodatkowo należy podkreślić że lokalizacja zjazdu jest na chwilę obecną pokazana orientacyjnie i zarówno jego wielkość jak i położenie ulegnie zmianie w projekcie docelowym. Jeżeli sytuacja wysokościowa na to pozwoli będzie on miał zapewne marginalną długość a co za tym idzie nie będzie ingerował w plan na prywatnej posesji w sposób znaczny.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że w przypadku budowy planowanej drogi serwisowej zachodzi obawa iż stacja kontroli przestanie spełniać wymogów ustawowych (np. powierzchnię działki) i nie będzie możliwe prowadzenie dotychczasowej działalności 					<p>W związku z powyższym za niezasadną należy przyjąć argumentację że budowa dodatkowej jezdni będzie miała wpływ na powierzchnię użytkową działki. NIE WPROWADZONO</p>
16.3	<p>Sprzeciw wobec lokalizacji ekranów akustycznych w sąsiedztwie działki nr 98</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ograniczeniem prowadzenia działalności na nieruchomości będzie planowane zamontowanie ekranów dźwiękochłonnych, które nie tylko zablokują hałas, ale również skutecznie zasłonią budynek stacji, co z pewnością wpłynie na obniżenie dochodów. 					<p>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. NIE WPROWADZONO</p>
16.4	<p>Wniosek o odstąpienie od budowy ścieżki rowerowej na wysokości działki 98</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> planowana na wysokości działki nr 98 ścieżka rowerowa i chodnik nie jest dobrym rozwiązaniem ze względu na duży ruch kołowy w tym miejscu, jak również ze 					<p>Projektant dopuszcza zmianę chodnika i ścieżki rowerowej w miejscach występowania dodatkowych jezdni na ciąg pieszo-rowerowy w lokalizacjach gdzie zabudowa znajduje się blisko projektowanych rozwiązań. Pozwoli to na minimalizację zajęcia terenu i pozostawienie jak największej powierzchni posesji bez ingerencji. WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	względu na ograniczenia w zakresie miejsca jej wykonania. Z pewnością korzystniej byłoby umiejscowić ścieżkę i chodnik po drugiej stronie Alej Jerozolimskich, gdzie budynki znajdują się w dalszej odległości od trasy, a więc miejsca jest więcej.					
17.1	<p>Wniosek o zaprojektowanie wjazdu i wyjazdu z Alej Jerozolimskich do działki ewidencyjnej nr 213</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> na działce ewidencyjnej nr 213 obr.0013 prowadzona jest działalność gospodarcza i obecnie działka posiada wjazd i wyjazd z ulicy Słonecznej. Jest to droga gminna, na której w ostatnich latach bardzo mocno nasilił się ruch. W godzinach szczytu samochody zjeżdżające z S2 robiąc sobie skrót i wjeżdżają w ul. Słoneczną tworząc korek, który ciągnie się wzdłuż całej ulicy (od lej Jerozolimskich do ul. Regulskiej). Utrudnia to bezpieczny wjazd i wyjazd z posesji. działka ewidencyjna nr 213 sąsiaduje z firmą Asmet, która ma naniesiony wjazd i wyjazd z Alej Jerozolimskich w proponowanym projekcie przebudowy drogi wojewódzkiej 719 	213	Reguły	15+500	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwia dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Ponadto, obsługa nieruchomości działki nr 213 w stanie istniejącym odbywa się poprzez zjazd z drogi gminnej 000253W, co zostało odtworzone w stanie projektowanym.</p> <p>Działka nr 213 ma zapewniony dostęp do ul. Słonecznej, a sposób zagospodarowania tj. lokalizacja parkingu umożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony tego zjazdu.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
17.2	<p>Wniosek o zaniechanie lokalizacji ekranów akustycznych w sąsiedztwie działki nr 213</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p>					<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że wybudowanie ekranów akustycznych i dróg serwisowych utrudnią, a w niektórych przypadkach uniemożliwią prowadzenie dalszej działalności. 					<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
17.3	<p>Wniosek o odstąpienie od budowy ścieżki rowerowej na wysokości działki 213</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> zaprojektowane ścieżki rowerowe wzdłuż Alej Jeruzolimskich gdzie występuje nasilony ruch samochodowy, hałas i smród spalin nie będzie zbyt przyjemny dla rowerzystów. na terenie Sołectwa Reguły w pobliżu Alej Jeruzolimskich i na terenie Gminy Michałowice są wybudowane ścieżki rowerowe oraz konsekwentnie projektowane i budowane w spokojniejszych miejscach. Nie ma więc większego sensu budowanie kolejnych ścieżek rowerowych w pobliżu już istniejących. 					<p>Analizując zapotrzebowanie dla ruchu rowerowego i pieszego należy pamiętać, że po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
18.	<p>Sprzeciw wobec rozbudowy skrzyżowania ul. Regulskiej w sąsiedztwie działki nr 394</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że rozbudowa skrzyżowania spowoduje przybliżenie się ulicy do zabudowań; Zastrzeżenie, że wjazd i wyjazd z działki 394 będzie ograniczony wyłącznie do prawoskrętów Zastrzeżenie, że pas drogowy kończyłby się bezpośrednio przy schodach uniemożliwiając wejście do zabudowy pełnosprawnym i niepełnosprawnym mieszkańcom Postulat aby nie wprowadzać w projekcie następujące zmiany: <ul style="list-style-type: none"> -dodatkowego, trzeciego pasa w formie jezdni z prawoskrętem w stronę Warszawy, -oddzielnego pasa do lewoskrętu w stronę Pruszkowa, -wyrównania osi jezdni ulicy Regulskiej, -poszerzeniu wszystkich 5 pasów jezdni do szerokości 3m, -poszerzeniu drogi pieszo rowerowej do 3,2m na odcinku południowo-wschodnim. działka po zrealizowaniu inwestycji straci na wartości postulat, aby ruch tranzytowy poprowadzić w poziomie -1 a ruch lokalny na poziomie) z rondem 	394	Reguły	0+101,28 (ul. Regulska)	Osoba prywatna	<p>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 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.</p> <p>Dodatkowe pasy do skrótu 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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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.</p> <p>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.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególnie charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania. Projektant nie widzi przeciwskażeń do zmiany cpr po jednej ze stron wlotu na chodnik.</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
19.	<p>Postulat o zachowanie wjazdu od strony wjazdu na stację paliw z Al. Jerozolimskich w dotychczasowym miejscu</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> rozwiązanie przedstawione w projekcie ograniczy znacząco liczbę klientów — wjazd tylko dla jadących ulicą Regulską i wyjeżdżających w kierunku Piastowa, 	217 i 218	Reguły	15+869,59	BP Europa SE Oddział w Polsce	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>pozostałe pojazdy, które planowałyby jazdę Al. Jerozolimskimi w kierunku Pruszkowa, musiały szukać na dalszym odcinku ulicy Regulskiej możliwości zawrócenia. Dla większości kierowców jest to niekomfortowa, generująca możliwość kolizji sytuacja.</p> <ul style="list-style-type: none"> nie będzie możliwa dostawa paliwa – obecnie cysterna wjeżdża wjazdem z Al. Jerozolimskich i po rozładunku wyjeżdża wjazdem na ulicę Regulską w kierunku Piastowa. w koncepcji przedstawionej przez MZDW nie ma możliwości wjazdu z ulicy Regulskiej i ustawieniu cysterny na stanowisku rozładunku (musiałby objechać budynek sklepu stacji a w tym miejscu nie ma przejazdu), Chyba, że wjedzie on tyłem na stację, blokując podczas takiego manewru ruch na ulicy Regulskiej. Takie rozwiązanie jest sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa. 					<p>klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów na drogę główną.</p> <p>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 umożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony tego zjazdu.</p> <p>Wobec powyższego Projektant zgodnie z przyjętym algorytmem przyjął, że obsługa komunikacyjna ww. działek zostanie zapewniona wyłącznie od strony ul. Regulskiej.</p> <p>Dodatkowo wszystkie 3 zjazdy w stanie istniejącym zlokalizowane są z pogwałceniem obowiązujących przepisów tj. w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Mając jednak na uwadze interes właściciela posesji koniecznym jest odtworzenie przynajmniej jednego z nich. Wybrano zjazd leżący dalej od skrzyżowania na drodze podrzędnej co jest rozwiązaniem zgodnym ze sztuką jak i realizującym założenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania.</p> <p>Zdaniem Projektanta, po przeanalizowaniu zastrzeżeń wnioskodawcy dotyczących dostaw, informuje że istnieje możliwość rozszerzenia wniosku o odstępstwa (oraz projektu) o dodatkowy zjazd z DW 719 (w jego obecnej lokalizacji) z zastrzeżeniem, że byłby to zjazd jednokierunkowy i dostępny wyłącznie dla zaopatrzenia. Należy jednak podkreślić, że minister może nie przychylić się do powyższej argumentacji.</p> <p>WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
20.	<p>Postulat o zaniechanie lokalizacji ekranów akustycznych na tym odcinku DW719</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ze względu na charakter przeznaczenia nieruchomości, tj. lokale niemieszkalne - usługowe prosba o nie projektowanie w tym miejscu ekranów dźwiękochłonnych. ekrany wpłyną widoczność lokali, co przełoży się na znaczny spadek ich ekspozycji i znacząco wpłynie na spadek atrakcyjności handlowej dla najemców. ze względu na charakter komercyjny nieruchomości, ewentualna budowa ekranów nie wpłynie pozytywnie na przenikanie dźwięku, tak jak miałoby to miejsce przy zabudowie mieszkaniowej. Uwaga, aby uwzględnić w projekcie poprawę kanalizacji deszczowej, która jest poprowadzona przez Al. Jerozolimskie na wysokości działki numer 332/2. Przy aktualnym jej wykonaniu, podczas każdej większej ulewie, działki od ul. Głównej do Ul. Partyzantów, wzdłuż Al. Jerozolimskich są zalewane. 	682	Pruszków	18+720	Osoba prywatna	<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektant informuje, że w obecnym kształcie koncepcji całość projektowanego odcinka będzie odwadniana za pomocą kanalizacji deszczowej i występujące w chwili obecnej problemy zostaną rozwiązane.</p> <p>WPROWADZONO</p>
21.1	<p>Złożono propozycję dotyczącą odcinka od ul. Ogrodowej w Regulach do ul. Dolnej w Pruszkowie (bez skrzyżowania z ul. Dolną):</p> <ul style="list-style-type: none"> Propozycja skrzyżowania z ul. Regulską i planowaną w mpzp „obwodnicą Regul” w dwóch poziomach: 		Pruszków		Arkadiusz Gębicz Prezes Stowarzyszenia Za Pruszków!	<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>(Poziom -1: jezdnie tranzytowe w przekroju 2x2; Poziom 0: jezdnie jednokierunkowe rozprowadzające ruch lokalny + ronda o średnicy 30m);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Propozycja ciągu pieszo-rowerowego na całym odcinku po północnej stronie: szerokość 3m. Budowa chodnika i drogi dla rowerów po obu stronach jezdni jest nadmiarowa; • Propozycja zmiany skrzyżowania ul. Regulskiej z al. Jerozolimskimi na rondo o średnicy 30m oraz analogicznie propozycja zmiany skrzyżowania na rondo w miejscu połączenia „obwodnicy Reguły”, gdzie północnym zjazdem z ronda, będzie wjazd do firmy Asmet; • Postulat o wybudowanie jezdni dla ruchu lokalnego na odcinku od ul. Regulskiej do ul. Dolnej w Pruszkowie; • Prośba o wprowadzenie ruchu tranzytowego do Poziomu -1, od ul. Słonecznej , aż do 300m za skrzyżowaniem z ul. Platanową; • DODATKOWA UWAGA: „Na wysokości ul. Królewskiej, jezdnie tranzytowe muszą zostać wyprowadzone do poziomu „0”, ze względu na przechodzący przez Al. Jerozolimskie rów Reguły – Malichy, identyfikacja hydrograficzna: 272832. Następnie jezdnie tranzytowe mogą zejść do poziomu „-1”, aby możliwe było wykonanie ronda w poziomie „0” 					<p>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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Ponadto wzdłuż drogi zlokalizowane są przystanki autobusowe, do których należy zaplanować bezpieczne dojeżdżania. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>na skrzyżowaniu z ul. Sienkiewicza. Odległość między maksymalnymi różnicami poziomów ok. 330m (można uzyskać spadki normatywne).”;</p> <ul style="list-style-type: none"> Propozycja możliwości wykorzystania Poziomu -1, jako strefy kratownic, z możliwością montażu paneli fotowoltaicznych; <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> przy zastosowaniu w/w rozwiązania:- infrastruktura na całym odcinku mieści się w pasie zajęтым zgodnie z koncepcją MZDW. Jedynie na niewielkich odcinkach Ogrodowa — Regulska wykracza poza obszar koncepcji, ale nie przekracza wyznaczonego pasa drogowego. Konieczne będzie wyburzenie jednego domu, który został zbudowany w pasie drogowym; <ul style="list-style-type: none"> - W wielu miejscach proponowane rozwiązanie mniej ingeruje w teren; - rozwiązanie pozwala na oddzielenie ruchu tranzytowego i lokalnego na całym odcinku. - rozwiązanie pozwala na lepsze skomunikowanie dróg gminnych (możliwość zawracania na rondach); - szerokość infrastruktury razem: 16,5m (jezdnie tranzytowe) +13m (jezdnie lokalne + skrajnie związane z różnicą poziomów) +3m (ciąg p-r) = 32,5m; kluczowe dla tego odcinka są dwa skrzyżowania z Regulską i planowaną w MPZP „obwodnicą Reguł”. Fakt 					<p>towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>niewzględnienia włączenia „obwodnicy” jest niezrozumiały.</p> <ul style="list-style-type: none"> • w projekcie nie uwzględniono w/w „obwodnicy” a uwzględniono nieistniejącą jeszcze drogę (skrzyżowanie ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja; • z uwagi na bliską odległość pomiędzy skrzyżowaniami (ok 300m) na całym odcinku propozycja poprowadzenia jezdni tranzytowych w poziomie -1. Odcinek, na który będzie oddziaływało rozwiązanie dwupoziomowe to ok. 900m z czego 300m – odcinek 1-, 2x200m - odcinki niwelujące różnice poziomów, 2x100m – odcinki włączeń/wyłączeń ruchu lokalnego • oddzielenie ruchu lokalnego od tranzytowego na tym odcinku poprawi bezpieczeństwo i płynność ruchu. • dzięki zastosowaniu wydzielonego w poziomie 0 ruchu lokalnego i rond, pojawi się możliwość łatwego zawracania, co uczyni drogę bardziej przyjazną lokalnym potrzebom. • dzięki obniżeniu jezdni dla ruchu tranzytowego do poziomu -1, unikniemy konieczności budowania ekranów na tym odcinku. • zastosowanie ronda na skrzyżowaniu z ul. Regulską, pozwoli na istotne zmniejszenie obszaru oddziaływania rozwiązania zaproponowanego w koncepcji. Poprawi się dostępność infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, którzy będą musieli pokonywać istotnie krótsze odcinki. Będzie 					

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>też znacznie mniej miejsc kolizji potoków ruchu samochodów ze słabszych uczestnikami ruchu. Dojazd do posesji przy ulicy Regulskiej (po obu stronach Al. Jerozolimskich) będzie odbywał się na podobnych zasadach, jak obecnie. Ułatwiony zostanie wyjazd z Regulskiej w stronę Pruszkowa od południowej strony. Nie trzeba będzie przecinać pasa ruchu, żeby dostać się na „lewoskręt”.</p> <ul style="list-style-type: none"> rondo o średnicy zewnętrznej 30m w pełni zaspokoi lokalne potrzeby łącznie z lokalnym ruchem ciężarowym, dojeżdżającym do pobliskich firm. Analogicznie należy zrealizować połączenie „obwodnicy Reguł”, gdzie północnym zjazdem z ronda, będzie wyjazd do firmy Asmet. 					
21.2	<p>Złożono propozycje dotycząca skrzyżowania Al. Jerozolimskich, Al. Tysiąclecia i ul. Grunwaldzkiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zawnioskowano o włączenie ul. Grunwaldzkiej na głównych relacjach „z i do” Warszawy, łącznicami w Poziomie -1 (relacje marginalne: Malichy, Pruszków i Piastów można zrealizować w inny sposób); Zawnioskowano o pozostawienie stanu istniejącego skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Piastowską, z niewielką rozbudową; Zawnioskowano o możliwość dojazdu do skrzyżowania w relacji Pruszków → Warszawa/Piastów za pomocą 					<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>Zaproponowane rozwiązania są niemożliwe do zrealizowania w świetle obowiązujących przepisów.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>wybudowanych 2 pasów: do skrętu w lewo oraz do jazdy prosto i w prawo;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zawnioskowano o możliwość dojazdu do skrzyżowania w relacji Warszawa → Pruszków/Piastów za pomocą wybudowanych 3 pasów: do skrętu w prawo, do skrętu w prawo i prosto oraz do skrętu w lewo; • Zawnioskowano o pozostawienie obecnego układu przy dojeździe do skrzyżowania w relacji Piastów → Warszawa/Pruszków; • Zawnioskowano o pozostawienie obecnego układu przy dojeździe do skrzyżowania w relacji Malichy → Warszawa/Pruszków; • Zaproponowano zaprojektowanie wydzielonego pasu do skrętu w prawo z Al. Jerozolimskich i ronda pinezkowego rozdzielającego ruch do tunelu/stacji benzynowej i do sklepu <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przy zastosowaniu w/w rozwiązania wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> - infrastruktura na całym odcinku mieści się w pasie drogowym zajęтым zgodnie z koncepcją MZDW. - proponowane rozwiązanie istotnie mniej ingeruje w teren — brak potrzeby likwidacji stacji benzynowej, po północnej stronie Al. Jerozolimskich. - rozwiązanie pozwala na oddzielenie ruchu generowanego przez ul. Grunwaldzką. 					

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none">• zgodnie z przesłaną propozycją maksymalna szerokość skrzyżowania od strony Pruszkowa: 19,5m (wiadukt 4 skrajnie, zgodnie z koncepcją MZDW) + 9m (2 pasy na wschód + 1 pas na zachód) + 3m (ciąg pieszo-rowerowy po północnej stronie). Razem 31,5m.• zgodnie z przesłaną propozycją maksymalna szerokość skrzyżowania od strony Warszawy: 19,5m (wiadukt + skrajnie, zgodnie z koncepcją MZDW) + 20m (3 pasy na zachód + 2 pasy na wschód + wyjazd łącznicy ul. Grunwaldzkiej dla ruchu lokalnego) + 3m (ciąg pieszo-rowerowy, po północnej stronie). Razem ok. 43m.• założeń szczegółowym rozwiązaniu jest wyprowadzenie ruchu z ul. Grunwaldzkiej• łącznica Grunwaldzka w kierunku Warszawy będzie prowadziła duży ruch z Pruszkowa, należy wybudować pas włączenia w prawo z ul. Dolnej w jezdnię dla ruchu lokalnego.• pas drogowy ul. Grunwaldzkiej na odcinku Jodłowa — Al. Tysiąclecia ma szerokość 16m. Można wydzielić miejsce na wjazd do tunelu o szer. 9m (jezdnie 2x3,5m + skrajnie poziome 0,5m, po każdej stronie obu jezdni). Zostaje 7m na ewentualne połączenie ul. Grunwaldzkiej z Al. Tysiąclecia od strony Piastowa (o ile jest to niezbędne).					

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> ruch na skrzyżowaniu z ul. Harcerską docelowo będzie intensywny. Spotkają się tam potoki pojazdów jadących do północno-wschodniej części Pruszkowa oraz do wielkopowierzchniowego marketu (obecnie nieczynny). Korzystnym rozwiązaniem byłoby zaprojektowanie wydzielonego pasu do skrętu w prawo z Al. Jerozolimskich i ronda pinezkowego rozdzielającego ruch do tunelu/stacji benzynowej i do sklepu. 					
21.3	<p>Złożono propozycję dotyczącą obszaru od skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Piastowską (bez skrzyżowania), do skrzyżowania z ul. Partyzantów:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zawnioskowano o ciąg pieszo-rowerowy po północnej stronie Al. Jerozolimskich (od ul. Ogrodowej do skrzyżowania z ul. Partyzantów) oraz o chodnik i DDR po obu stronach jezdni od skrzyżowania z ul. Partyzantów (DDR powinna kończyć się wjazdem w jezdnię ul. Partyzantów – w przyszłości będzie to Strefa TEMPO 30, gdzie ruch rowerów prowadzony jest po ulicy gminnej); Zawnioskowano wprowadzenie wydzielonych jezdni dla ruchu lokalnego o szerokości 3m (koniec jezdni dla ruchu lokalnego na skrzyżowaniu z ul. Partyzantów); <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> przedstawione propozycje spowodują: 				<p>Po obu stronach drogi wojewódzkiej nr 719 znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). NIE WPROWADZONO</p>	

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>- poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z ul. Wiejską (w koncepcji MZDW wjazd wprost pod ruch tranzytowy).</p> <p>- obsługa wszystkich firm znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi z jezdni dla ruchu lokalnego.</p> <p>- dojazd do sklepu „Biedronka”. W koncepcji MZDW brak dojazdu z Al. Jerozolimskich. Sklep generuje bardzo duży ruch pojazdów. Wpuszczanie go w lokalne uliczki, jest istotną wadą koncepcji.</p>					
21.4	<p>Złożono propozycję dotyczącą obszaru od skrzyżowania z ul. Partyzantów (bez skrzyżowania) do wiaduktu nad torami LK1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zawnioskowano o pozostawienie układu istniejącego w obszarze skrzyżowania al. Jerozolimskich i ul. Zacisze; • Zawnioskowano o pozostawienie układu istniejącego w obszarze skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Bohaterów Warszawy, z rozbudową po stronie zachodniej; • Zawnioskowano, aby pozostawić układ istniejący chodnika i drogi dla rowerów po stronie wschodniej; • Zawnioskowano, aby ruch rowerowy od zachodu, po stronie północnej, został poprowadzony ul. Majową i dalej wzdłuż torów LK1 do projektowanej przeprawy pod wiaduktem kolejowym nad rzeką Utrata; 				<p>Zaprezentowana koncepcja nie spełnia podstawowego wymogu zadania tzn. ujednolicenia przebiegu 718 i 719, a co za tym idzie jest sprzeczna z jego warunkami. Powyższe podyktowane jest faktem że analizy i prognozy ruchu wskazują że jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takiego kształtowania potoku ruchu. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Dodatkowo wrysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne w szczególności w zakresie łącznic.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>	

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Zaproponowano stworzenie 2 wiaduktów, w tym jeden w śladzie obecnego; Zaproponowano połączenie DW 718 i DW 719 łącznicami, na podobieństwo węzła typu „półkoniczyna”; Zawnioskowano o pozbawienie fragmentu ul. Prusa kategorii drogi wojewódzkiej, w związku z odciążeniem tego fragmentu od ruchu tranzytowego „do i z” węzła A2 Pruszków; Zawnioskowano o budowę minironda na ul. Prusa na wysokości wyjazdu z CKiS; DODATKOWA WERSJA rozwiązania Łącznicy węzła A2 Pruszków → Warszawa „Rozwiązanie zakłada wykorzystanie istniejącego układu ulic Prusa i Miry Z-S. Można wykorzystać istniejący prawoskręt z ul. Prusa w Miry Z-S. Ponadto należy zmienić organizację ruchu na skrzyżowaniu Miry Z-S <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że zrealizowanie koncepcji MZDW istotnie pogorszy istniejący układ drogowy. Merytoryczne uwagi nt rozkładu ruchu pojazdów, krzyżowania się istotnych potoków ruchu na rondzie biskoptowym, problemy pieszych i rowerzystów, brak dostępności sklepu Lidl z Al. Jerozolimskich, czy wejściu z łącznicami w 					

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>bezpośrednie sąsiedztwo ścian budynku Centrum Dziedzictwa Kulturowego, wybrzmiały już na spotkaniu w Pruszkowie. Mimo bardzo trudnego terenu, gdzie należy połączyć dwie mocno obciążone drogi wojewódzkie, da się to zrealizować z korzyścią dla lokalnej przestrzeni oraz z zapewnieniem płynności ruchu.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że koncepcji MZDW nie da się zrealizować „pod ruchem”. Oznaczałoby to konieczność funkcjonowania miasta przez 2 lata, bez wiaduktu w ciągu ul. Poznańskiej. 					
21.5	<p>Złożono propozycję dotyczącą obszaru ronda Solidarności w Pruszkowie</p> <ul style="list-style-type: none"> Proponuje się rondo tylko dla ruchu lokalnego, a ruch tranzytowy ma być realizowany przedłużonymi wiaduktami nad LK1. Rondo przenosiłoby ruch ciężarowy jadący „z i do” ul. Kurca; Zaproponowano, aby wiadukty (w razie konieczności) zostały przesunięte na zachód, tak aby jezdnie ruchu lokalnego zmieściły się w wyznaczonym w mpzp pasie drogowym, bez konieczności zajmowania posesji po wschodniej stronie; Zawnioskowano o zaprojektowanie wydzielonej łącznicy Batalionów Chłopskich → wiadukt nad LK1; 					<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku rysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne jak np. zbyt mała odległość od węzła z rondem biskoptowym. Nie ma możliwości zaprojektowania pasów włączenia i wyłączenia dla dwóch oddzielnych skrzyżowań wielopoziomowych na tak krótkim odcinku. Ponadto proponowane we wniosku rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń, wywłaszczeń, oraz likwidacji lokalnych dróg, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie.</p> <p>Autor uwagi błędnie traktuje łącznice jako dodatkowe jezdnie do ruchu lokalnego co nie jest zgodne z prawdą. Zarówno przepisy jak i zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego zabraniają lokalizowania na łącznicach zjazdów do nieruchomości jako niezwykle niebezpieczne rozwiązanie. Ponadto należy określić co dokładnie autor uwagi chce aby tu wprowadzić. Jeżeli mają to być jezdnie</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Zawnioskowano, aby początek/koniec różnic wysokościowych jezdni tranzytowych i lokalnych znajdował się na wysokości ul. Pętelki, następnie należy zaprojektować pasy włączenia/wyłączenia oraz zjazd do sklepu Netto; Zawnioskowano o to, aby po zachodniej stronie jezdni zaprojektować chodnik i drogę dla rowerów oraz po wschodniej stronie jezdni chodnik lub ciąg pieszo-rowerowy; 					<p>zbierająco-rozprowadzające to zastosowanie ich w tym miejscu wymagało by odsunięcia ich od ciągu głównego na odległość pozwalającą na wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia a także na wprowadzenie łącznicy między trasą główną a drogami zbierająco-rozprowadzającymi. Należy tu podkreślić że drogi te zgodnie z § 91. 1. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, nie mogą obsługiwać ruchu do obsługi terenów przyległych do pasa drogowego. Tą rolę mogą spełniać jedynie dodatkowe jezdnie potocznie nazywane „drogami serwisowymi”. Te z kolei nie służą do przenoszenia ruchu ze skrzyżowań na drogę główną. Podsumowując nie ma w obowiązujących nas przepisach tworu o wprowadzenie Państwo proszę i nie jest to przypadkowy zabieg.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
21.6	<p>Złożono propozycję dotyczącą obszaru skrzyżowania ul. Poznańskiej z ul. Elektryczną w Pruszkowie:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zawnioskowano o wydzielone relacje do skrętów w lewo i prawo w obu kierunkach w ciągu ul. Poznańskiej Zaproponowano rezygnację z chodnika i DDR po zachodniej stronie oraz pozostawienie chodnika lub ciągu pieszo-rowerowego po wschodniej stronie; Zawnioskowano o korektę przebiegu chodnika i DDR w obszarze skrzyżowania ul. Poznańskiej z ul. Mostową, z uwagi na pozostawioną studzienkę magistrali wodnej 					<p>Projektant przychyliła się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w lewo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część północna) oraz o dodatkowy pas do skrętu w prawo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część południowa), ponieważ zmniejszają one ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasów.</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla tego skrzyżowania wynika że natężenie pojazdów dla relacji droga wojewódzka nr 718 - północna część drogi gminnej nr 310825W jest małe i nie daje przesłanek dla wprowadzania pasa do skrętu w prawo.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Analizując zapotrzebowanie dla ruchu rowerowego i pieszego należy pamiętać, że po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów.</p> <p>Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą).</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Wnioskowana korekta przebiegu chodnika i drogi rowerowej nie jest możliwa ze względu na istniejący słup elektroenergetyczny wysokiego napięcia. Przebudowa ww. słupa wiązałaby się ze znacznymi utrudnieniami dla prowadzonych działalności oraz mieszkańców związanymi z przerwami technologicznymi a dodatkowo nieuzasadnionym wzrostem kosztów inwestycji.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
21.7	<p>Złożono propozycję dotyczącą obszaru skrzyżowania ul. 3 Maja z ul. Poznańską w Pruszkowie:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zawnioskowano o zaprojektowanie łącznicy ul. 3 Maja →węzeł A2 (alternatywnie: wykonanie skrzyżowania tradycyjnego i stworzenie zielonej fali z sygnalizacją na skrzyżowaniu z ul. Elektryczną i ul. Żbikowską; Zawnioskowano o maksymalne wydłużenie pasa do skrzyżowania w lewo z ul. Poznańskiej (od centrum Pruszkowa) w ul. Żbikowską 					<p>Zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 14.11.2022r., Miasto Pruszków zawnioskowało, aby skrzyżowanie ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja zostało zaprojektowane w formie ronda z uwzględnieniem czwartego wlotu pod przyszłą budowę drogi oznaczonej w MPZP jako 6KDL. Projektant nie widzi przesłanek dla zmian zastosowanych rozwiązań.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów zakłada dowiązanie się do rozwiązań projektowych węzła autostradowego „Paszkwianka”. W związku z powyższym pas do skrzyżowania w lewo z ul. Poznańskiej w ul. Żbikowską znajduje się na styku ww. projektów, zatem wydłużenie pasa do</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						skrętu w lewo wykracza poza zakres opracowania inwestycji. Ponadto zastosowana w odrębnym projekcie geometria skrzyżowania nie pozwala na dodatkowe wydłużanie dodatkowe pasa do skrętu w lewo. NIE WPROWADZONO
22.	<p>Złożono sprzeciw wobec budowy ekranów dźwiękochłonnych na wysokości działek nr 2, 3/1 oraz 3/3</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> na działkach prowadzona jest działalność gospodarcza o charakterze usługowo-handlowym przez wiele firm i pobudowanie takich ekranów wpłynie bardzo negatywnie na wyniki finansowe firm, a w rezultacie być może ich całkowitą likwidację; 	2, 3/1 i 3/3	Pruszków	18+491,09	Osoba prywatna	<p>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. NIE WPROWADZONO</p>
23.	<p>Postulat o budowę ekranów akustycznych na odcinku 18+800 do 19+100</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> prośba o uwzględnienie w proponowanych rozwiązaniach projektowych dotyczących przebudowy drogi wojewódzkiej nr 719 budowy ekranów akustycznych wzdłuż 	48	Pruszków	18+800 – 19+100	Osoba prywatna	<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>drogi nr 719 na odcinku 1 8+800 do 19+100 (od ul. Partyzantów do ul. Zacisze)</p> <ul style="list-style-type: none"> zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna znajduje się niewielkiej odległości od drogi wojewódzkiej nr 719 i wymaga ochrony akustycznej 					<p>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.</p> <p>Projektant nie widzi technicznych przeciwwskazań dla wprowadzenia ekranów w przedmiotowej lokalizacji.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
24.1	<p>Postulat o przesunięciu projektowanego zjazdu km 0+ 067,81 z działki 475/2 na projektowaną jezdnię techniczną jednokierunkową umożliwiającą zjazd w Aleje Jerozolimskie wyłącznie w kierunku Pruszkowa — w kierunku zachodnim, tak aby możliwy był dojazd do projektowanego ronda, z którego możliwy będzie zjazd w Aleje Jerozolimskie w kierunku Warszawy;</p>	475/2	Pruszków	0+067,81 (ul. Grunwaldzka)	Osoba prywatna	<p>Przesunięcie projektowanego zjazdu w km 0+067,81 na ul. Grunwaldzką nie jest możliwe, ponieważ w miejscu domniemanego zjazdu na ul. Grunwaldzkiej znajduje się pas wyłączenia, co wiązałoby się z lokalizacją zjazdu w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania przez co rozumie się obszar skrzyżowania powiększony o wyznaczone indywidualnie odcinki, na których występuje zwalnianie lub przyspieszanie związane z dojazdem do skrzyżowania lub jego opuszczeniem, jeżeli manewry te nie mogą być wykonane w obszarze skrzyżowania.</p> <p>Rozwiązaniem alternatywnym pozwalającym na lokalizację zjazdu na ul. Grunwaldzką jest rezygnacja z bypassu do jazdy w prawo. Powyższe pozwoliło by na wjazd uczestnika ruchu na rondo, a co za tym idzie możliwość komunikowania się we wszystkich kierunkach. Takie rozwiązanie zmniejszyło by jednak efektywność skrzyżowania.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
24.2	<p>Postulat o zaprojektowanie zjazdu z działek 463, 473 i 476 bezpośrednio w Aleje Jerolimskie 476 w kierunku Pruszkowa.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> na działkach nr 463, 473, 476 i 475/2 prowadzona jest działalność gospodarcza – stacja kontroli pojazdów i warsztat. Działki posiadają bezpośredni zjazd w Aleje Jerolimskie na jezdnię w kierunku Pruszkowa oraz zjazd w ulice Grunwaldzką, który poprzez zjazd w ul. Tysiąclecia umożliwia zjazd w Aleje Jerolimskie w kierunku Warszawy. Taka organizacja ruchu umożliwia prawidłową komunikację oraz dostęp do warsztatu i stacji kontroli pojazdów dla wszelkiego rodzaju pojazdów tj. zarówno dla pojazdów osobowych jak i pojazdów ciężarowych i autobusów o dużych gabarytach. Powyższe sprawia, że położenie w/w działek z punktu widzenia prowadzonej na nich działalności gospodarczej uznać należy za korzystne. projekt zakłada całkowitą zmianę dotychczasowej organizacji ruchu w okolicy przedmiotowych działek, w tym zupełnie nową organizację zjazdów z tych działek na drogi publiczne. Mianowicie zjazd z działki 475/2 na jezdnię techniczną jednokierunkową umożliwiającą jazdę wyłącznie w kierunku Pruszkowa oraz zjazd z działek 463 i 473 na drogę gminną. Zastrzeżenie, że nowa organizacja ruchu, przewidziana w w/w projekcie rozbudowy nie przewiduje dla przedmiotowych działek 	463, 473 i 476	Pruszków	17+822		<p>Zaprojektowanie zjazdu z działek nr 463, 473, 476 bezpośrednio w Aleje Jerolimskie nie jest możliwe, ponieważ w miejscu domniemanego zjazdu znajduje się pas włączenia. Jest to lokalizacja zabroniona zarówno przez przepisy jak i zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto prowadzona na tych działkach działalność posiada już zjazd umożliwiający jej obsługę z działki 475/2.</p> <p>Biorąc jednak pod uwagę fakt, że w sąsiedztwie posesji znajduje się dodatkowa jezdnia „serwisowa” projektant proponuje dodanie zjazdu na tą właśnie jezdnię. Dodatkowe jezdnie pełnią funkcję skomunikowania lokalnego ruchu i przepisy nie ograniczają możliwości tworzenia dodatkowych włączeń jak w przypadku dróg wyższych kategorii.</p> <p>WPROWADZONO - W ZWIĄZKU Z POWRÓCENIEM DO PIERWOTNYCH ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH DLA SĄSIADUJĄCEGO SKRZYŻOWANIA WPROWADZONO DODATKOWĄ JEZDNIĘ, Z KTÓREJ ZOSTAŁ UMOŻLIWIONY DOSTĘP DO W/W DZIAŁEK</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>zjazdu w Aleje Jerozolimskie, który umożliwiałby jazdę w kierunku Warszawy.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zastrzeżenie, że projektowane rozwiązania ograniczają dostęp w/w działek do dróg publicznych, zwłaszcza dla samochodów o większych rozmiarach. • Zastrzeżenie, że lokalizacja przedmiotowych działek staje się mniej korzystna i w zasadzie uniemożliwi prowadzenie dotychczasowej działalności gospodarczej co przyczyni się niewątpliwie do znacznego spadku dochodów z tej działalności. • Zastrzeżenie, że zmiana organizacji ruchu i wyłączenie możliwości zjazdu z nieruchomości bezpośrednio w Aleje Jerozolimskie, jak również wyłączenie dostępu do nieruchomości bezpośrednio z ul. Grunwaldzkiej uniemożliwi dostęp do nieruchomości dla dużych pojazdów ciężarowych i autobusów. • w/w rozwiązanie obniży wartość nieruchomości i spowoduje znaczne straty finansowe 					
25.1	<p>Petycja (elektroniczna i papierowa) mieszkańców z propozycjami zmian w rozwiązaniach projektowych: Zaprojektowanie skrzyżowania w Al. Jerozolimskich na wysokości firmy Asmet (wschodnia obwodnica Reguł),</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zastrzeżenie, że aktualnie przedstawiony projekt nie przewiduje skrzyżowania na 	-	Michałowice	-	Stowarzyszenie Aktywnych Sąsiadów SAS	<p>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. Regułą, 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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>wysokości firmy Asmet z Al. Jerozolimskimi, chociaż w obowiązującym mpzp Gminy Michałowice dla tego obszaru przewidziana jest tzw. wschodnia obwodnica Reguł, oznaczona symbolem 4 KUZ (zbiorcza droga powiatowa)</p> <ul style="list-style-type: none"> wybudowanie tej drogi rozwiązuje szereg problemów bieżących i przyszłych: <ul style="list-style-type: none"> - Aktualnie wąskim gardłem w ruchu tranzytowym jest skrzyżowanie Al. Jerozolimskie z ul. Regulską. Przykładowo, w godzinach popołudniowego szczytu komunikacyjnego, od strony Warszawy, przed skrzyżowaniem każdego dnia tworzy się korek, - Aktualnym problemem w ruchu tranzytowym jest korek przed torami WKD w Regułach. Przewidziany w planach miejscowych wiadukt nad torami WKD rozwiązuje ten problem, - Obwodnica odciąży też ul. Regulską, na której obecnie ruch jest bardzo uciążliwy dla mieszkańców, - W przyszłości na terenie Reguł, po drugiej stronie torów WKD, ma powstać siedziba Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz duże osiedle mieszkaniowe. Dzięki tej obwodnicy, cały ruch pochodzący z tamtego terenu, ominie centrum Reguł, - Nie będzie potrzeby rozbudowywania ulicy Platanowej, która, pozostanie lokalną drogą, z niewielkim ruchem. W konsekwencji ocalimy zabytkowy park w Regułach, 					<p>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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 14.11.2022r., Gmina Michałowiceawnioskowała o zapewnienie wszystkich relacji skłonnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Platanową, co miało się odbyć „kosztem” relacji skłonnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Wiejską. Ponadto Miasto Piastówawnioskowało o uwzględnienie wszystkich relacji skłonnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Sienkiewicza, co nie spotkało się ze sprzeciwem Gminy Michałowice. W systemie trzech skrzyżowań znajdujących się tak blisko siebie jedynie dwa skrajne z nich mogą zostać otwarte na wszystkie relacje w sposób który całkowicie nie zaburzy ruchu na pozostałych skrzyżowaniach. Należy nadmienić również, że planowana jest przez Gminę Michałowice rozbudowa ul. Platanowej i tym samym zmniejszenie wagi ul. Wiejskiej.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	- Nie też potrzeby likwidacji skrzyżowania z ul. Wiejską. Ulica ta (jak również ul. Platanowa) wraz z towarzyszącymi przejściami dla pieszych jest ważnym szlakiem komunikacyjnym dla lokalnej społeczności.					
25.2	<p>Apel o przeniesienie ruchu tranzytowego na poziom -1 w okolicach skrzyżowania z ul. Regulską oraz pozostawienie jednego pasa dla ruchu lokalnego na poziomie 0,</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Postulat aby przenieść ruchu tranzytowego na poziom -1 w okolicach skrzyżowania z ulicą Regulską oraz pozostawienie jednego pasa dla ruchu lokalnego na poziomie 0. Przyczyni się to do zmniejszenia hałasu, usprawni płynność ruchu, skróci czas przejazdu oraz pozwoli na ograniczenie ekranów. Poprawi bezpieczeństwo • dzięki przeniesieniu 2 pasów na poziom -1, skrzyżowanie Alej z ulicą Regulską można rozwiązać jako niewielkie rondo dla ruchu lokalnego. Dzięki temu na całym tym odcinku nie będzie trzeba budować dróg serwisowych, stawiać ekranów i nie będzie konieczności wywłaszczeń. • z realizacji w/w koncepcji skorzystają mieszkańcy oraz lokalne firmy, a także wszyscy ci, którzy przez Reguły i przejeżdżają tranzytem. • ruch samochodowy od strony Pruszkowa, w prawo w Regulską nie wymaga osobnego 					<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>Autor uwagi błędnie traktuje łącznice jako dodatkowe jezdnie do ruchu lokalnego co nie jest zgodne z prawdą. Zarówno przepisy jak i zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego zabraniają lokalizowania na łącznicach zjazdów do nieruchomości jako niezwykle niebezpieczne rozwiązanie. Ponadto należy określić co dokładanie autor uwagi chce aby tu wprowadzić. Jeżeli mają to być jezdnie zbierająco-rozprowadzające to zastosowanie ich w tym miejscu wymagało by odsunięcia ich od ciągu głównego na odległość pozwalającą na wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia a także na wprowadzenie łącznicy między trasą główną a drogami zbierająco-rozprowadzającymi. Należy tu podkreślić że drogi te zgodnie z § 91. 1. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, nie mogą obsługiwać ruchu do obsługi terenów przyległych do pasa drogowego. Tą rolę mogą spełniać jedynie dodatkowe jezdnie potocznie nazywane „drogami serwisowymi”. Te z kolei nie służą do przenoszenia ruchu ze skrzyżowań na drogę główną. Podsumowując nie ma w obowiązujących nas przepisach tworu o wprowadzenie Państwo proszę i nie jest to przypadkowy zabieg.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>pasa, jest on niewielki, obecne rozwiązanie jest wystarczające.</p> <ul style="list-style-type: none"> droga serwisowa jest również niepotrzebna, jak i pozostałe prawoskręty. Piesi i rowerzyści będą mieli do pokonania znacznie mniej jezdni. 					NIE WPROWADZONO
25.3	<p>W przypadku koncepcji komunikacji dwupoziomowej w okolicach skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Regulską, mieszkańcy postulują o rezygnację z dróg serwisowych,</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> rezygnacja z dróg serwisowych ograniczy znacznie konieczność wykupu działek - co przełoży się na niższe koszty społeczne i ekonomiczne (wyłączenia, dla prowadzenia działalności gospodarczej) oraz przyniesie znaczne obniżenie kosztów realizacji tej przebudowy, a oszczędności będą mogły być wykorzystane na realizację innych elementów infrastruktury z pożytkiem dla mieszkańców i przedsiębiorców. 					<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>Autor uwagi błędnie traktuje łącznice jako dodatkowe jezdnie do ruchu lokalnego co nie jest zgodne z prawdą. Zarówno przepisy jak i zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego zabraniają lokalizowania</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>na łącznicach zjazdów do nieruchomości jako niezwykle niebezpieczne rozwiązanie. Ponadto należy określić co dokładanie autor uwagi chce aby tu wprowadzić. Jeżeli mają to być jezdnie zbierająco-rozprowadzające to zastosowanie ich w tym miejscu wymagało by odsunięcia ich od ciągu głównego na odległość pozwalającą na wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia a także na wprowadzenie łącznicy między trasą główną a drogami zbierająco-rozprowadzającymi. Należy tu podkreślić że drogi te zgodnie z § 91. 1. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, nie mogą obsługiwać ruchu do obsługi terenów przyległych do pasa drogowego. Tą rolę mogą spełniać jedynie dodatkowe jezdnie potocznie nazywane „drogami serwisowymi”. Te z kolei nie służą do przenoszenia ruchu ze skrzyżowań na drogę główną. Podsumowując nie ma w obowiązujących nas przepisach tworu o wprowadzenie Państwo proszę i nie jest to przypadkowy zabieg.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
25.4	<p>Złożono propozycję rezygnacji z ekranów akustycznych wzdłuż Al. Jerozolimskich. Mieszkańcy wyrażają chęć poparcia wniosku do Ministerstwa Transportu o odstępstwo od obowiązujących przepisów określających dopuszczalne parametry głośności,</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ekrany będą wpływać niekorzystnie na prowadzoną wzdłuż A. Jerozolimskich działalność wielu lokalnych firm. Proponujemy rezygnację z ekranów akustycznych, jeśli stanowią one barierę w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców i firm. Chętnie poprzemy wniosek do Ministerstwa Transportu o odstępstwo 					<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	przepisów określających dopuszczalne parametry głośności.					jednak uwagę, że na etapie projektowania decyzję o powstaniu ekranów akustycznych w określonej lokalizacji podejmuje organ ochrony środowiska. NIE WPROWADZONO
25.5	Złożono propozycję zmiany dróg dla rowerów i chodników na szlaki pieszo-rowerowe bez separatora, ale ze znakami poziomymi rozdzielającymi sekcję rowerową i pieszą Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> zaproponowana ścieżka rowerowa i chodnik jako odrębne szlaki komunikacyjne zajmują dużo miejsca, czego konsekwencją są wywłaszczenia. Zamiast tego proponujemy połączenie tych szlaków komunikacyjnych w jeden zintegrowany szlak pieszo-rowerowy bez separatora ale ze znakami poziomymi rozdzielającymi sekcję rowerową od pieszej. W praktyce oznacza to zwężenie szlaku pieszo-rowerowego, co ogranicza potrzebę wykupu gruntów. wraz ze wzrostem liczby pojazdów przy jednocześnie stale rosnącym ruchu, przemieszczanie się wzdłuż Alej Jerozolimskich będzie zyskiwało na atrakcyjności. 					Aktualnie zaproponowano następujący układ: ścieżka rowerowa dwukierunkowa szerokości 2m odsunięta od chodnika 0,20 m oraz chodnik o szerokości 2m. Projektant informuje, że zaproponowana w treści wniosku zmiana polegająca na połączeniu ścieżki rowerowej i chodnika w jeden szlak bez separatora, ale ze znakami poziomymi rozdzielającymi sekcję rowerową od pieszej, niewiele zmieni gdyż muszą zostać zachowane normatywne szerokości drogi rowerowej i chodnika. Z uwagi na bezpieczeństwo korzystających z infrastruktury konieczne jest wprowadzenie wizualnego separatora pomiędzy ścieżką rowerową a chodnikiem. Minimalna szerokość skrajni przy ścieżce rowerowej wynosi 0,2m. W przypadku zmiany odrębnej ścieżki rowerowej i chodnika na ścieżkę pieszo-rowerową, której minimalna szerokość na terenie zabudowanym wynosi nie mniej niż 3m, nie będzie możliwe wprowadzenia oznakowania pionowego segregującego sekcję rowerową od pieszej. Powyższe oznacza, że po całej szerokości ciągu pieszo-rowerowego mogą poruszać się zarówno piesi jak i rowerzyści. Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). NIE WPROWADZONO
26.1	Złożono postulat o nie budowanie ekranów akustycznych dla nieruchomości na dz. nr ew. 430 Uwagi wykonawcy:	430	Pruszków	18+353,15	Osoba prywatna	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

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> nieruchomość jest wykorzystywana na cele komercyjne zaś znajdujący się w głębi budynek mieszkalny jest dość dobrze izolowany akustycznie od drogi poprzez dość wysoki budynek znajdujący się na dz. nr ew. 432/2 oraz własną zielenią zimozieloną na działce. 					<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
26.2	<p>Złożono postulat o zachowanie ciągłości ciągów rowerowych wzdłuż projektowanych dróg. (DW 718 rejon skrzyżowania 3-go Maja oraz DW719 rejon skrzyżowania z ul. Partyzantów)</p> <p>Uwagi wykonawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że brak ciągłości ciągów rowerowych widoczny jest w projekcie na DW 718 w rejonie skrzyżowania z ul. 3-go Maja oraz na DW719 w rejonie skrzyżowania z ulicą Partyzantów. Brak pełnego połączenia rowerowego w tym drugim przypadku powoduje, że podróżując południową stroną DW719, przejazd przez skrzyżowanie wymaga odczekania 3 cykli zmiany świateł. Jest to wyjątkowo pogardliwe traktowanie użytkowników jednośladów i będzie powodować stałe łamanie przepisów 	-	Pruszków	21+900		<p>Projektanta informuje, że zapewnienie ciągłości drogi rowerowej na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja nie jest możliwe ze względu na konieczność odtworzenia zjazdów, które stanowią m.in. dojazd na parking znajdujący się na działce o nr ew. 174/39, co uniemożliwia zaprojektowanie przejazdu rowerowego. Dodatkowo droga dla rowerów w tej lokalizacji uniemożliwiła by dojazd do istniejących miejsc postojowych. Należy zwrócić uwagę że rowerzysta ma możliwość przejazdu po drugiej stronie ronda bez konieczności schodzenia z roweru więc ciągłość drogi rowerowej zostaje zachowana.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Ze względu na zastosowaną geometrię skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Partyzantów, a w szczególności ze względu na rozwiązanie projektowe dotyczące pasa do skrętu w prawo, w kierunku Warszawy, nie ma technicznej możliwości wprowadzenia przejazdu dla rowerów po południowej stronie ul. Partyzantów. Wprowadzenie przejścia dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym wiązałoby się z brakiem możliwości wydzielenia pasa do skrętu w prawo, a także z ograniczeniem długości pasa do skrętu</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	drogowych skutkujące pogorszeniem bezpieczeństwa.					w lewo, co zmniejszyłoby przepustowość skrzyżowania oraz pogorszyło płynność ruchu. NIE WPROWADZONO
26.3	<p>Złożono postulat o przeprojektowaniu skrzyżowania przy „Zniczu” (ronda biskoptowego), tak by relacja DW719 — centrum miasta była relacją o dwóch pasach ruchu w każdym z kierunków.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Postulat, o przeprojektowanie skrzyżowania przy „Zniczu” (ronda biskoptowego) tak by relacja DW719 — centrum miasta była relacją o dwóch pasach ruchu w każdym z kierunków. Podnoszenie rangi relacji 719-718 nie może odbywać się kosztem bardziej obciążonej relacji DW 719- centrum miasta. skrzyżowania wielopoziomowe przy Zniczu (biskopt) i w Piastowie (ośmiornica), rozwiązania te są nieprzyjemne i skomplikowane, trudne do przyswojenia i pokonania. budowa tak dużych węzłów tworzy przestrzenie obce i antymiejskie. Oceniam je jako rozwiązania przyszłościowe i odpowiadające na przyszłe potrzeby wynikające z rozwoju. Natomiast słusznym jest w mojej ocenie jako architekta urbanisty rozważenie kierunku uspokojenia tempa rozwoju infrastruktury w rejonie, tak by rozwój ogólnospołeczny zatrzymał na poziomie, w którym rozwój infrastruktury nie koliduje z innymi dziedzinami życia społecznego (przyrodą, przyjazną 	-	Pruszków	19+700		<p>Projektant informuje, że w omawianym miejscu rozważane były równe koncepcje komunikacyjne i przedstawione w projekcie rozwiązania okazały się najbardziej optymalne. Należy jednak pamiętać, że są to rozwiązania koncepcyjne i nie zawierają szczegółowych rozwiązań chociażby w zakresie organizacji ruchu. Na przedmiotowym węźle weryfikowana jest zasadność zastosowania ronda turbinowego, poprzez odpowiednie zastosowanie oznakowania poziomego co pozwoli na nadanie wybranym wlotom większej rangi. Jak pokazały wyniki pomiarów oraz analiz ruchu jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są właśnie DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy i te właśnie kierunki zostały bezkolizyjnie połączone zgodnie z wymogami zamówienia. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takie kształtowania potoku ruchu. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Lokalizacja wlotów jest wymuszona możliwą do uzyskania geometrią oraz istniejącymi warunkami zabudowy. Ronda turbinowe z powodzeniem są użytkowane zarówno na terenie naszego kraju jak i również za granicą. Należy też podkreślić że rondo te będzie funkcjonować jako skrzyżowanie poza kierunkiem głównym, który to bezkolizyjnie przeniesie większość ruchu na tym węźle. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	przestrzenia, prostota i jakością). Słuszne w mojej ocenie jest znalezienie maksymalnego możliwego scenariusza rozwoju lokalnych miejscowości.					
26.4	<p>Złożono postulat o wprowadzenie rozwiązania dodatkowego pasa ruchu lokalnego na całej długości DW719 jako rozwiązania lepszego z punktu widzenia funkcjonalności dla obsługi przyległych nieruchomości i nie obniżającego wartości tych nieruchomości.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> postulat o wprowadzenie rozwiązania dodatkowego pasa ruchu lokalnego na całej długości DW719 jako rozwiązania lepszego z punktu widzenia funkcjonalności dla obsługi przyległych nieruchomości i nie obniżającego wartości tych nieruchomości. Rozwiązanie to ponadto przyczyni się do znacznie większej akceptacji dla projektu rozbudowy DW719, która stanie się bardziej przyjazna i łatwiej dostępną ulicą — arterią podmiejską, a nie tylko izolowaną przestrzenią komunikacyjną dla ruchu tranzytowego. 	-	Pruszków			<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>W pozwalających na to lokalizacjach, mając na uwadze aspekt społeczny i potrzeby lokalnej społeczności, dopuszcza się możliwość wprowadzenia pasa manewrowego do obsługi zjazdów. Należy jednak pamiętać że wiąże się to z dodatkowymi problemami jak m.in. ponowna desegregacja ruchu lokalnego i tranzytowego, dodatkowe</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						potencjalne miejsca kolizji jak i konieczność wykonywania bram w ewentualnych ekranach które znacznie zmniejszają ich skuteczność. Z pewnością nie jest jednak możliwe wprowadzenie ich wszędzie ze względu na przytoczone wcześniej okoliczności. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA
27.1	Zgłoszono uwagę, że podczas prezentacji na spotkaniach informacyjnych nie przedstawiono żadnych informacji o analizach przepływu ruchu oraz zadano pytania: - co jest przedmiotem projektu? - jakie efekty ma przynieść realizacja przedsięwzięcia? Uwagi wnioskodawcy: • zastrzeżenie, że podczas prezentacji nie przedstawiono żadnych informacji o analizach przepływów mchu, na których oparto opracowanie projektu. Przed dalszym procedowaniem projektu jest niezbędne przeprowadzenie takich analiz. • zastrzeżenie, że w przedstawionej prezentacji brak jest również informacji o założeniach dotyczących ukształtowania docelowych strumieni ruchu ani o żadnych ogólnych (podstawowych) założeniach projektu.		Pruszków		Osoba prywatna	Projektant informuje, że zakres inwestycji obejmuje Rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa. Przedmiotowa inwestycja ma zadanie poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi, polepszenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej regionu poprzez skrócenie czasu i zapewnienie właściwych warunków podróży, przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju. W ramach zadania opracowano analizy i prognozy ruchu na drogach wojewódzkich nr 718 i 719, oraz na drogach z nimi połączonych i wyniki tych analiz zostało uwzględnione w przedstawionej koncepcji.
27.2	Zgłoszono uwagę, że przedstawione opracowanie obejmuje jedynie fragment trasy, od ulicy Ryżowej do Pruszkowa, z pominięciem węzła w rejonie ul. Spisaka, zjazdu z trasy S8 w kierunku Pruszkowa/ Żyrardowa. Zwrócono uwagę, że w opracowaniu należy uwzględnić przepływy ruchu z uwzględnieniem dróg 718 ,		Pruszków			Projektant informuje, że zakres inwestycji obejmuje Rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>718 i tras przyległych oraz tras dojazdowych do Warszawy w tym A2, S8, DK92, z uwzględnieniem sytuacji awaryjnych.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> projekt obejmuje jedynie fragment trasy, tym niemniej należy go rozpatrywać w kontekście istniejących (lub planowanych) rozwiązań drogowych. szczególnie istotne jest pominięcie w prezentacji zjazdu z trasy SB w kierunku Pruszkowa /Żyrardowa, bo jest to miejsce szczególnie niebezpieczne Zastrzeżenie, że oczywista jest konieczność rozpatrywania przepływów ruchu z uwzględnieniem dróg 718, 719 i tras przylegających. <p>istotne jest również uwzględnienie przenoszenia przepływów ruchu na pozostałe trasy dojazdowe do Warszawy, w tym A2, SB, 92, również z uwzględnieniem sytuacji awaryjnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> zastrzeżenie że w powyższym zakresie przedstawiony projekt nie spełnia elementarnych wymagań. Zastrzeżenie, że brak szczegółowej analizy uzasadniającej przyjęte rozwiązania skutkuje pojawieniem się zarzutów o niegospodarność i spowodowanie strat finansowych o dużej wartości. 					
27.3	Złożono postulat o wygodne rozwiązanie dojazdu ul. Bodych w kierunku Okęcia – w szczególności od strony ul. Ryżowej (lub Bodycha) w kierunku Pruszkowa.	-	Pruszków	Poza oparawaniem		Projektant informuje, że zakres inwestycji obejmuje Rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> należy zwrócić uwagę, że udrożnienie (rozbudowa) ul. Ryżowej w kierunku Włoch może istotnie wpłynąć na odciążenie skrzyżowania w Al. Prymasa Tysiąclecia. To samo dotyczy ul. Sosnkowskiego w kierunku Ursusa. istotne jest też wygodne rozwiązanie dojazdu ul. Bodycha w kierunku Okęcia, W szczególności wjazd od strony ul. Ryżowej (lub Bodycha) z Okęcia w kierunku Pruszkowa istotnej poprawy. 					<p>rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa. NIE WPROWADZONO</p>
27.4	<p>Zgłoszono uwagi, dotyczące odcinka od ul. Bodych do ul. Spisaka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sprzeciw wobec budowy ekranów akustycznych, - budowa jednokierunkowej szerokiej drogi serwisowej lub wydzielenie pasa ruchu z wjazdami bezpośrednio na posesje. <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> lokalizacja ekranów akustycznych (mocno oprostowanych) na terenie o przeznaczeniu przemysłowym. wątpliwości budzi rozwiązanie drogi serwisowej po stronie południowej, jako ciasnej drogi dwukierunkowej z jednym uciążliwym i kolizyjnym wjazdem od strony ul. Spisaka. jeżeli nie jest możliwe wydzielenie pasa ruchu z wjazdami bezpośrednio na posesje (co wydaje się rozwiązaniem najtańszym i najprostszym) to należy rozważyć 		Pruszków	13+665 - 14+100		<p>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. NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>wydzielenie jednokierunkowej, szerokiej drogi serwisowej bez zbędnych „zawijasów”.</p> <ul style="list-style-type: none"> zaproponowane rozwiązanie bardzo utrudnia dojazd samochodów ciężarowych do działek o przeznaczeniu przemysłowym. 					<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
27.5	<p>Złożono postulat o uwzględnienie w opracowaniu fragmentu od ul. Żytniej do ul. Ogrodowej w kierunku Pruszkowa</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> zastrzeżenie, że pominięto w opracowaniu fragment od ul. Żytniej do Ogrodowej, w 			Poza opracowanie m		<p>Projektant informuje, że zakres inwestycji obejmuje Rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 719 od skrzyżowania z ul. Partyzantów do granicy m. st. Warszawa.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>kierunku Pruszkowa, a powinien być uwzględniony w całości opracowania.</p> <ul style="list-style-type: none"> jest to miejsce szczególnie niebezpieczne i obecnie rozwiązane źle, o czym świadczą prowizoryczne zmiany w organizacji ruchu w postaci betonowych barier i wprowadzonego ograniczenia prędkości do 50 km/h (które zaburza płynność ruchu, zmusza kierowców do gwałtownego hamowania i samo w sobie stanowi zagrożenie). 					
27.6	<p>Postulat o rozważenie z uwagi na bezpieczeństwo pieszych o rezygnację z wyznaczenia przejścia dla pieszych w rejonie ul. Ogrodowej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> w rejonie ul. Ogrodowej zlokalizowane jest niezwykle niebezpieczne przejście dla pieszych. proponowane rozwiązanie z przesunięciem przejścia w pasie zieleni nie poprawia w istotny sposób bezpieczeństwa pieszych. Zastrzeżenie, że przy dojeździe od strony Warszawy przejście nie jest dobrze widoczne. Jest na zakręcie (w prawo), ekrany akustyczne i estakada ograniczają widoczność. Wcześniej Al. Jerozolimskie skręcają w lewo. Za zakrętem następuje włączenie zjazdu z trasy S2 w Al. Jerozolimskie (odcinek poza zakresem opracowania). 	-	Pruszków	15+265		<p>Likwidacja przejścia dla pieszych na wysokości ul. Ogrodowej wiązałyby się ze znacznym wydłużeniem drogi dla pieszych kierujących się m. in. z północnej strony drogi wojewódzkiej nr 719 z rejonu ul. Ogrodowej do części południowej drogi wojewódzkiej. Najbliższe możliwe przejście dla pieszych znajduje się dopiero 700 metrów dalej, na skrzyżowaniu ul. Regulskiej z drogą wojewódzką nr 719. Pokonanie takiej odległości może stanowić problem dla osób starszych oraz niepełnosprawnych. W związku z powyższym, Projektant rekomenduje odtworzenie tematycznego przejścia dla pieszych, co zapewni komfort przemieszczania się dla pieszych. Przejście jest już w stanie istniejącym objęte sygnalizacją świetlną. Projektant dokonał drobnej korekty lokalizacji przejścia likwidując kolizję z ruchem z ul. Ogrodowej.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> zastrzeżenie, że w tym miejscu nie da się ulokować bezpiecznego przejścia dla pieszych, nawet ze światłami. 					
27.7	<p>Postulat o zaprojektowanie pasa wjazdowego z ul. Ogrodowej w DW719</p> <p>Uwagi wnioskodawcy: ze względu na zabezpieczenie przed wjechaniem pod prąd wjazd jest zaprojektowany pod kątem 45°. W efekcie, zwłaszcza w przypadku samochodów z zabudowanym tyłem drogę nadrzędną można obserwować tylko w lusterku. A droga nadrzędna znajduje się w martwym polu. W tym miejscu niezbędny jest choćby minimalny pas wjazdowy (jak przy Asmecie).</p>	-	Pruszków	15+265		<p>Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla skrzyżowania drogi gminnej 311202W z drogą wojewódzką nr 719 wynika że natężenie pojazdów na relacji, która miała by być wyposażona w pas włączenia jest minimalne i nie daje przesłanek dla wprowadzania takiego pasa. NIE WPROWADZONO</p>
27.8	<p>Postulat o wybudowanie w miejscu skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Regulską skrzyżowania dwupoziomowo (puszczenie ruchu z drogi wojewódzkiej tunelem). Uwzględnienie planów budowy obwodnicy w Regulach.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ul. Regulską spływa duży strumień ruchu z Pruszkowa, Komorowa, Pęcic i innych miejscowości. Ulica Regulska nie jest w stanie wydajnie przenieść takiego ruchu. Nie jest też możliwa jej rozbudowa. wiele osób postulowało wybudowanie w tym miejscu skrzyżowana dwupoziomowego, z Al. Jerozolimskimi, z puszczeniem tunelem ruchu drogi wojewódzkiej. Zdaniem projektantów nie 		Reguły	15+982		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>Autor uwagi błędnie traktuje łącznice jako dodatkowe jezdnie do ruchu lokalnego co nie jest zgodne z prawdą. Zarówno przepisy jak i zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego zabraniają lokalizowania na łącznicach zjazdów do nieruchomości jako niezwykle niebezpieczne rozwiązanie. Ponadto należy określić co dokładnie autor uwagi chce aby tu wprowadzić. Jeżeli mają to być jezdnie zbierająco-rozprowadzające to zastosowanie ich w tym miejscu wymagało by odsunięcia ich od ciągu głównego na odległość pozwalającą na wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia a także</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>jest to możliwe, ale nie przedstawili racjonalnej argumentacji.</p> <ul style="list-style-type: none"> • zdaniem wnioskodawcy jest możliwe przeprowadzenie drogi wojewódzkiej tunelem, z pasami włączającymi i wyłączającymi równoległymi do drogi głównej. Wówczas na górze jest dostatecznie dużo miejsca na wybudowanie "godnego skrzyżowania, bez szkody dla przylegających nieruchomości. • ze względu na ograniczoną przepustowość ul. Regulskiej niezbędne jest uwzględnienie planów budowy obwodnicy w Regulach (ul. 4KUZ). • Zastrzeżenie, że należy zwrócić uwagę na możliwość udroźnienia ul. Regulskiej w kierunku Ursusa • Zastrzeżenie, że należy również rozważyć możliwość odkupienia działki, na której zlokalizowana jest stacja BP, 					<p>na wprowadzenie łącznicy między trasą główną a drogami zbierająco-rozprowadzającymi. Należy tu podkreślić że drogi te zgodnie z § 91. 1. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, nie mogą obsługiwać ruchu do obsługi terenów przyległych do pasa drogowego. Tą rolę mogą spełniać jedynie dodatkowe jezdnie potocznie nazywane „drogami serwisowymi”. Te z kolei nie służą do przenoszenia ruchu ze skrzyżowań na drogę główną. NIE WPROWADZONO</p> <p>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. NIE WPROWADZONO</p>
27.9	Zgłoszono uwagi, dotyczące odcinka od ul. Regulska do ul. Plantowa:		Reguły	od 15+982 do 17+000		Dokumentacja projektowa pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów oraz rozbudowa drogi

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none">- sprzeciw wobec budowy ekranów akustycznych,- budowa jednokierunkowej szerokiej drogi serwisowej lub wydzielenie pasa ruchu z wjazdami bezpośrednio na posesje					<p>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.</p> <p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań. NIE WPROWADZONO
27.10	Zgłoszono uwagę o – braku analiz przewidywanego strumienia ruchu ul. Grunwaldzką przez nowo wybudowany wiadukt w kierunku Żbikowa. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> zaproponowane rozwiązanie jest interesujące, wydaje się skutecznie rozwiązywać szereg problemów. Brakuje analizy przewidywanego strumienia ruchu ul. Grunwaldzką, przez nowo wybudowany wiadukt w kierunku Żbikowa. Potencjalnie połączenie to może przejąć strumień mchu z Al. Jerozolimskich (kierunek Warszawa) do węzła A2, Pruszków. Problem w tym, że obecnie Żbików nie jest raczej przygotowany na przyjęcie takiego strumienia ruchu. Jest to kolejne zagadnienie, które powinno tworzyć kontekst opracowania. 		Piastów	17+700		Projektant informuje, że zakres przeprowadzonych analiz i prognoz ruchu obejmował analizę dodatkowego ruchu związanego ze wspomnianą inwestycją.
27.11	Wniesiono o dodatkowy pas do skrętu w ul. Partyzantów (zarówno od strony Warszawy jak i Pruszkowa) Uwagi wnioskodawcy:	-	Pruszków	18+800		Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla skrzyżowania drogi gminnej 310844W z drogą wojewódzką nr 719 wynika że wskazane miarodajne natężenie ruchu relacji w prawo jest minimalne i wskazuje na brak potrzeby dodatkowego pasa do skrętu w prawo. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> proponowane rozwiązanie należy uzupełnić o dodatkowe pasy do prawoskrętu w ul. Partyzantów (zarówno od strony Warszawy jak i Pruszkowa), 					
27.12	Zwrócono uwagę, że na mapie brakuje istniejącego przejścia dla pieszych i ścieżki rowerowej przez ul. Partyzantów od strony Tworek		Pruszków	18+800		<p>Projektant informuje, że zakres przebudowy południowej ul. Partyzantów kończy się przed istniejącym przejściem dla pieszych, stąd brak ujęcia go w prezentowanym rozwiązaniach projektowych. Ze względu na zastosowaną geometrię skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Partyzantów, a w szczególności ze względu na rozwiązanie projektowe dotyczące pasa do skrętu w prawo, w kierunku Warszawy, nie ma technicznej możliwości wprowadzenia przejazdu dla rowerów po południowej stronie ul. Partyzantów. Wprowadzenie przejścia dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym wiązałoby się z brakiem możliwości wydzielenia pasa do skrętu w prawo, a także z ograniczeniem długości pasa do skrętu w lewo, co zmniejszyłoby przepustowość skrzyżowania oraz pogorszyło płynność ruchu.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
27.13	<p>Zgłoszono zastrzeżenia do przyjętych rozwiązań projektowych w zakresie ronda ul. Prusa/Bohaterów Warszawy. Zaproponowano aby rozważyć budowę pasa tranzytowego wiaduktem przez cały Pruszków, nad ul. Wojska Polskiego, z zachowaniem ruchu lokalnego w istniejącym układzie</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> zastrzeżenie, że w projekcie zaplanowano wyprowadzenie głównego strumienia ruchu prosto na wiadukt w kierunku węzła A2 Pruszków, czyli dokładnie odwrotnie niż są skierowane obecnie główne potoki ruchu: Brwinów, Pruszków — Warszawa oraz Brwinów, Pruszków — węzeł A2 Pruszków. 		Pruszków	19+700		<p>Projektant informuje, że w omawianym miejscu rozważane były równe koncepcje komunikacyjne i przedstawione w projekcie rozwiązania okazały się najbardziej optymalne. Należy jednak pamiętać, że są to rozwiązania koncepcyjne i nie zawierają szczegółowych rozwiązań chociażby w zakresie organizacji ruchu. Na przedmiotowym węźle weryfikowana jest zasadność zastosowania ronda turbinowego, poprzez odpowiednie zastosowanie oznakowania poziomego co pozwoli na nadanie wybranym wlotom większej rangi. Jak pokazały wyniki pomiarów oraz analiz ruchu jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są właśnie DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy i te właśnie kierunki zostały bezkolizyjnie połączone zgodnie z wymogami zamówienia. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> konieczne jest inne rozwiązanie, z pozostawieniem głównego strumienia ruchu do Pruszkowa, jak jest w chwili obecnej. Jeżeli będzie to uzasadnione, należy rozważyć budowę pasa tranzytowego wiaduktem przez cały Pruszków, nad ul. Wojska Polskiego, z zachowaniem ruchu lokalnego w istniejącym układzie. Wymaga to oczywiście rzetelnej analizy przepływów ruchu. 					<p>takie kształtowania potoku ruchu. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Lokalizacja wlotów jest wymuszona możliwą do uzyskania geometrią oraz istniejącymi warunkami zabudowy. Ronda turbinowe z powrotem są użytkowane zarówno na terenie naszego kraju jak i również za granicą. Należy też podkreślić że rondo te będzie funkcjonować jako skrzyżowanie poza kierunkiem głównym, który to bezkolizyjnie przeniesie większość ruchu na tym węźle.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>
27.14	<p>Zaproponowano aby przeprowadzić ruch z ul. Poznańskiej wiaduktem nad rondem Solidarności</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> na rondzie Solidarności tworzą się korki praktycznie przez cały dzień. Nie przedstawiono żadnej modyfikacji w/w ronda. niezbędne jest przeprowadzenie ruchu z ul. Poznańskiej wiaduktem, nad rondem. w/w rondo jest wąskim gardłem, nie ul. Poznańska i poszerzenie ul. Poznańskiej do 2 pasów ruchu w każdą stronę zmieni sytuację tylko o tyle, że samochody będą stały na 2 pasach, nie na jednym, jak jest obecnie. 		Pruszków	20+300		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku rysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne jak np. zbyt mała odległość od węzła z rondem biskoptowym. Nie ma możliwości zaprojektowania pasów włączenia i wyłączenia dla dwóch oddzielnych skrzyżowań wielopoziomowych na tak krótkim odcinku. Ponadto proponowane we wniosku rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń, wywłaszczeń, oraz likwidacji lokalnych dróg, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie.</p> <p>Rondo na skrzyżowaniu DW 718 oraz ul. Batalionów Chłopskich, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej, ul. Łączniczek zostało zaprojektowane jako turbinowe, wraz z poszerzeniem przekroju drogi wojewódzkiej. Powyższe znacznie zwiększy przepustowość w</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						tym miejscu, w szczególności na kierunku głównym który to jest relacją promowaną na rondzie. NIE WPROWADZONO
27.15	Zawnioskowano o uzupełnienie skrzyżowania z ul. Mostową o pasy do skrętu w prawo i lewo w ciągu ul. Poznańskiej oraz o oddzielny cykl do skrętu w lewo – aktywnym czujnikiem Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Prośba o uzupełnienie skrzyżowania o pasy do prawo i lewoskrętu w ciągu ul. Poznańskiej, tak, aby skręcające samochody nie blokowały ruchu prosto, Uwaga, że dodatkowo powinien być przewidziany oddzielny cykl świateł do skrętu w lewo, aktywowany czujnikiem. 		Pruszków	20+750		Projektant przychyliła się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w lewo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część północna) oraz o dodatkowy pas do skrętu w prawo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część południowa), ponieważ zmniejszają one ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasów. WPROWADZONO Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla tego skrzyżowania wynika że natężenie pojazdów dla relacji droga wojewódzka nr 718 - północna część drogi gminnej nr 310825W jest małe i nie daje przesłanek dla wprowadzania pasa do skrętu w prawo. NIE WPROWADZONO
27.16	Rondo w rejonie ul. 3 maja – zgłoszono obawę, że rondo nie będzie miało odpowiedniej przepustowości Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenia, że w/w rondo to stanie się wąskim gardłem, jakim jest obecnie rondo Solidarności 		Pruszków	21+900		Zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 14.11.2022r., Miasto Pruszków zawnioskowało, aby skrzyżowanie ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja zostało zaprojektowane w formie ronda z uwzględnieniem czwartego wlotu pod przyszłą budowę drogi oznaczonej w MPZP jako 6KDL. Rondo zostało zaprojektowane jako turbinowe, wraz z poszerzeniem przekroju drogi wojewódzkiej. Powyższe znacznie zwiększy przepustowość w tym miejscu, w szczególności na kierunku głównym który to jest relacją promowaną na rondzie.
28.1	Wniosek o zminimalizowanie obszaru wyłączenia działki nr 308 pod przedmiotową inwestycję Uwagi wnioskodawcy:	308	Pruszków	21+850	Osoba prywatna	Zaproponowane rozwiązania projektowe mają na celu przede wszystkim poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej nr 718. Ze względu na projektowaną lokalizację ronda, konieczność do wpisania w planowaną trasę drogi publicznej klasy L, a także konieczność zachowania ciągłości chodników oraz dróg

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> na przedmiotowej działce od lat prowadzona jest działalność gospodarcza w postaci specjalistycznego sklepu narzędziowego. Dla funkcjonowania sklepu istotne jest aby w najmniejszym możliwym stopniu ograniczana była powierzchnia działki. Prowadzona działalność gospodarcza potrzebuje miejsca na samochody klientów oraz przetrzymywanie towarów również na zewnątrz sklepu. 					rowerowych wokół ronda, nie ma technicznej możliwości całkowitego zaniechania zajęcia terenu. Projektant jednak informuje, że widzi możliwość minimalizacji zajęcia terenu na działce nr 308 np. poprzez przysunięcie chodnika oraz drogi dla rowerów do powierzchni ronda. Niestety należy zauważyć że będzie to miało ujemny wpływ na komfort pieszych oraz rowerzystów narzucając im nienaturalny tor ruchu. WPROWADZONO
28.2	Postulat o wydłużenie wlotu zachodniego drogi klasy L na rondo taki sposób aby jezdnia obejmowała całą geometrię projektowanych na końcu zjazdów oznaczonych symbolami 65P oraz 64.1P.		Pruszków	0+060,8 (planowana droga publiczna klasy L)		Projektant nie widzi przeciwwskazań do uwzględnienia uwagi. WPROWADZONO
29.1	<p>Złożono sprzeciw wobec likwidacji zjazdu z DW719 oraz wniosek o zachowanie istniejącego zjazdu z uwagi na prowadzoną działalność gospodarczą</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, aby zmienić projekt przebiegu trasy drogi prowadzącą do działek nr 38 i 39 położnych przy Alejach Jerozolimskich uwzględniając obecny sposób ich użytkowania, w tym zachowanie projekcie istniejącego faktycznie zjazdu (przywrócenie zjazdu na projekcie) dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania istniejącego obiektu biurowo-handlowo-magazynowego, prowadzenia działalności, jak również dostępu do działek dla: klientów, dostaw, 	38 i 39	Pruszków	17+922,58	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwia dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Działki nr 38 i 39 ma zapewniony dostęp do drogi niższej kategorii ul. Wiejskiej istniejącym zjazdem, a sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu umożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony tego zjazdu. Wobec</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>służb ratowniczych oraz śmieciarek wywożących odpady.</p> <ul style="list-style-type: none"> projektowany kształt przebiegu trasy drogi DW 719 z założeniem drogi technicznej, ścieżki rowerowej i chodnika przy jednoczesnym braku zapewnienia zjazdu od strony Alej Jerozolimskich do firm jest sprzeczny z interesem społecznym i słusznym interesem obywateli będących przedsiębiorcami. planowany przebieg drogi bez zapewnienia w/w zjazdu z punktu widzenia rozwiązania komunikacyjnego uchybia warunkom bezpieczeństwa i potrzebom prowadzonej działalności gospodarczej, a dostępność do działki położonej przy Alejach Jerozolimskich 425 zostaje bezprawnie w znaczny sposób ograniczona. zachowanie zjazdu 102P nie spowoduje pogorszenia warunków akustycznych i bytowych dla obecnie istniejących zabudowań w przeciwieństwie do próby „przerzucenia” ruchu, obsługi działek przedsiębiorców od ul. Wiejskiej, która bez względu na oczywisty brak przepustowości, możliwości technicznych i tranzytowych obsługi przedsiębiorców prowadzących w zasadniczym zakresie działalność od strony Alei Jerozolimskich w założeniu projektu znacznie bliższej niż dotychczas odległości od obecnych zabudowań, może wskutek zwiększonego ruchu w tym miejscu (ul. Wiejska) spowodować wystąpienie przekroczenia w zakresie hałasu komunikacyjnego. 					<p>powyższego Projektant zgodnie z przyjętym algorytmem przyjął, że obsługa komunikacyjna ww. działek zostanie zapewniona wyłącznie od strony ul. Wiejskiej.</p> <p>Ponadto odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania, a w szczególności na pasie wyłączenia. Biorąc pod uwagę fakt, że na ww. działkach 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.</p> <p>Biorąc jednak pod uwagę charakter skomunikowania działki, a także aspekt społeczny i potrzeby lokalnej społeczności możliwe jest zaprojektowanie dodatkowych zjazdów do nieruchomości dla których faktycznie jest to niezbędne. W omawiane lokalizacji konieczne było by doprojektowanie dodatkowej jezdni która umożliwiła by odtworzenie zjazdu. Wymagało by to jednak zmiany chodnika i ścieżki rowerowej w tym rejonie na cpr oraz likwidacji zieleńca.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> zjazd na działkę przy ul. Aleje Jerozolimskie 425 został odtworzony w projekcie drogowym i abym zachował dostęp do w/ w działki w dotychczasowym kształcie a zatem wnoszę o przeprowadzenie prac projektowych zmieniających projekt przebiegu drogi wojewódzkiej nr DW 719 (na wysokości ul. Aleje Jerozolimskich 425) zgodnie ww. uwagami, a więc poprzez istniejącego obecnie zjazdu 1 2P poprzez wprowadzenie ciągu pieszo-jezdnego zlokalizowanego równoległe do istniejącej jezdni ul. Aleje Jerozolimskie, tak aby zapewnić możliwość przejazdu dla pojazdów dostaw, klientów, służb ratowniczych oraz śmieciarek wywożących odpady. Uwaga, aby zaprojektować zjazd z uwzględnieniem promieni R=5 lub R=8 na wjeździe/wyjeździe z działki z uwagi na potrzebę wjazdu na działki pojazdów ciężarowych. Jest to niezbędne do utrzymania funkcjonalności budynku, magazynu, zapewnienia bezpieczeństwa oraz umożliwienia dalszej pracy zarobkowej. 					
29.2	<p>Złożono sprzeciw wobec budowy ekranów akustycznych na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Wiejskiej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> powszechnie uznaje się, iż zabezpieczenia akustyczne mogą powstać wyłącznie w celu ochrony terenów, które są zakwalifikowane w MPZP lub na 					<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>podstawie klasyfikacji gminy jako tereny podlegające ochronie akustycznej. Oznacza to, że na przykład dla terenów usługowych ekranów się nie buduje.</p> <ul style="list-style-type: none"> zgodnie planem zagospodarowania przestrzennego na wyżej wskazanym odcinku Alei Jerozolimskich tereny te są przeznaczone funkcjonalnie na zabudowę przemysłowo handlową a zatem co do zasady nie podlegają ochronie akustycznej. ekrany akustyczne znacznie ograniczą widoczność nieruchomości, czym zmniejszą atrakcyjność komercyjną działki, a zatem również spadek wartość nieruchomości oraz ograniczą lub wręcz uniemożliwią prowadzenie działalności gospodarczej. 					<p>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. NIE WPROWADZONO</p>
30.1	<p>Zawnioskowano o zaprojektowanie obsługi nieruchomości przyległych do pasa drogi wojewódzkiej na terenie Gminy Michałowice poprzez dodatkowy pas ruchu lub bezpośrednie zjazdy z jezdni drogi wojewódzkiej, a nie poprzez dodatkowe jezdnie/drogi serwisowe</p>		Reguły	Od km 13+665 do 17+330	Gmina Michałowice (uwagi po spotkaniach 13 i 28. 12.2023r.) z mieszkańcami	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>W części przypadków, mając na uwadze aspekt społeczny i potrzeby lokalnej społeczności, dopuszcza możliwość wprowadzenia pasa manewrowego do obsługi zjazdów – w zakresie przedstawionym na poprzednich etapach koncepcji. Należy jednak pamiętać że wiąże się to z dodatkowymi problemami jak m.in. ponowna desegregacja ruchu lokalnego i tranzytowego, dodatkowe potencjalne miejsca kolizji jak i konieczność wykonywania bram w ewentualnych ekranach które znacznie zmniejszają ich skuteczność.</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Gminę Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały przyjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>
30.2	Zawnioskowano o doświetlenie istniejących przejść dla pieszych, oraz uzupełnienie ich o sygnalizację (wzbudzaną) i przejazdu dla rowerów.		Reguły	Od km 13+665 do 17+330		<p>Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej oraz rozbudowy przejść dla pieszych o przejazdy rowerowe.</p> <p>WPROWADZONO PRZEJAZDY ROWEROWE. WZBUDZANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA ZOSTANIE WPROWADZONA NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
30.3	Zawnioskowano o zaprojektowanie pasa rozbiegowego od wyjazdu z ul. Sosnkowskiego/Bodycha w kierunku Pruszkowa.		Michałowice Osiedle	13+720		<p>Projektant informuje, 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.</p> <p>Biorąc jednak pod 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.</p> <p>WPROWADZONO</p>
30.4	Zawnioskowano o zaprojektowanie pełnych skrzyżowań z wyznaczonymi w uzgodnionym przez MZDW Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego drogami zbiorczymi 2KUZ i 4KUZ.		Reguły			<p>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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>Projekt przewiduje budowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z drogą oznaczoną w MPZP jako 2KUZ – drogą gminną 311283W, ul. Platanową.</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Gminę Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały przyjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>
30.5	Podniesiono, że w przypadku zaprojektowania układu z MPZP, mając na uwadze docelowe zmniejszenie ruchu w ul. Regulskiej należy rozważyć możliwości zaprojektowania jej skrzyżowania z drogą wojewódzką w dotychczasowym układzie i przebiegu lub ewentualnie z uwzględnieniem jako odrębnych pasów wyjazdowych z obu stron ul. Regulskiej w kierunku do Warszawy,		Reguły	15+950		<p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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.</p> <p>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.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD. Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególnie charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania WPROWADZONO
30.6	Zawnioskowano o maksymalne wydłużenie pasa do skrzyżowania w lewo od Warszawy na południe w ul. Regulską w kierunku Pęcic.		Reguły	15+950		Dodatkowy pas do skrzyżowania w lewo na ul. Regulską ma długość zgodną z obowiązującymi przepisami oraz uwzględniającą analizy i prognozy ruchu dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z drogą powiatową nr 3114W. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań w jego dodatkowym wydłużeniu i zwiększeniu jego zdolności akumulacji. WPROWADZONO
30.7	Zawnioskowano o rozważenie możliwości zapewnienia ciągłości przez drogę wojewódzką ciągu pieszo-rowerowego po wschodniej stronie ul. Regulskiej.		Reguły	15+950		Projektanta informuje, że ze względu na zastosowaną geometrię skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Regulską, a w szczególności ze względu na rozwiązania projektowe dotyczące pasów do skrzyżowania w prawo, w kierunku Warszawy, nie ma technicznej możliwości wprowadzenia przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów po wschodniej stronie ul. Regulskiej. Wiązało by się to z koniecznością przeprowadzania pieszych przez 4 pasy ruchu w jednym ciągu bez azylu. Inne rozwiązanie wymagało by znacznego dodatkowego rozbudowania skrzyżowania celem zwiększenia powierzchni wysp a co za tym idzie konieczność rozbudowy stacji benzynowej oraz dodatkowego zajęcia terenu. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Gminę Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały przyjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.
30.8	Zawnioskowano o zaprojektowanie w fazie koncepcji alternatywnego wariantu dwupoziomowego skrzyżowania z ul. Regulską (ruch lokalny w poziomie „0”, ruch tranzytowy w poziomie „-1”		Reguły	15+950		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>Należy tu podkreślić że wnioski o sporządzenie koncepcji dwupoziomowego skrzyżowania oraz skrzyżowania z 4KUZ wzajemnie się wykluczają. Nie ma możliwości zaprojektowania, zgodnego z przepisami, wielopoziomowego skrzyżowania z pasami włączeń i wyłączeń w przestrzeni do planowanego skrzyżowania z 4KUZ(nie mówiąc już o wyposażeniu tego skrzyżowania w pasy kierunkowe bez których skrzyżowanie to będzie wyjątkowo mało funkcjonalne).</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Gminę Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały przyjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
30.9	Zawnioskowano o pozostawienie przejścia dla pieszych w miejscu dotychczasowym przy ul. Wiejskiej oraz rozmieszczenie zatok autobusowych w miejscach jak najbardziej zbliżonych do stanu istniejącego (ewentualnie przeniesienie przystanku w kierunku Warszawy na odcinek pomiędzy ul. Platanowa a ul. Wiejską).		Reguły	16+787		Projektant informuje, że nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia wnioskowanego przejścia dla pieszych w okolicy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 i ul. Wiejskiej. Projektant informuje, 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. Co więcej dojście 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. WPROWADZONO
30.10	Zawnioskowano o zaprojektowanie dwóch oddzielnych pasów wyjazdowych (w prawo i w lewo) z ul. Platanowej.		Reguły	16+980		Zgodnie z analizą i prognozą ruchu dla skrzyżowania drogi gminnej 311283W z drogą wojewódzka 719, miarodajne natężenie ruchu dla pojazdów poruszających się z kierunku ul. Platanowej w kierunku Pruszkowa oraz w kierunku Warszawy nie wymaga zaprojektowania dodatkowych pasów do skrętu lewo oraz w prawo. Dodatkowo zaprojektowanie pasów kierunkowych na tym wlocie spowoduje, że pojazdy wyjeżdżające z dodatkowej jezdni („drogi serwisowej”), nie będą miały możliwości wykonania wszystkich relacji a jedynie relację prawoskrętną. NIE WPROWADZONO
30.11	Złożono prośbę o nieprojektowanie ekranów akustycznych z uwagi na prowadzone w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej działalności gospodarcze.			Od km 13+665 do 17+330		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

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						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. NIE WPROWADZONO
31.1	<p>Zawnioskowano o zaprojektowanie bezpośredniego zjazdu na DW719 i odstąpienie od projektowania drogi serwisowej.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zastrzeżenie, że jeśli projekt zostanie zrealizowany z aktualnym planem to potencjalny klient musiałby dojechać do sklepu o 100 metrów dalej i w jakiś sposób dowiedzieć się, że właśnie tam jest droga serwisowa, którą do nas dojedzie. • zaproponowany w projekcie sposób dojazdu do naszego sklepu spowoduje utratę większości potencjalnych klientów i finalnie zapewne likwidację biznesu, który daje ludziom pracę oraz zasila budżety Państwa i Gminy. • w budynku jest część magazynowa do której codziennie dojeżdżają duże samochody ciężarowe z dostawą towaru. • zaproponowany w projekcie dojazd uniemożliwia dużym autom dojazd do nas i tym samym normalne funkcjonowanie firmy. 	238/1 i 239	0013 Reguły	16+218	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>Projektowana dodatkowa jezdnia posiada parametry pozwalające się po niej poruszać samochodem ciężarowym. W związku z</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						powyższym Projektant nie widzi przesłanek do stwierdzenia że zjazd na dodatkową jezdnię miałby uniemożliwiać prowadzenie działalności. WPROWADZONO
31.2	Zawnioskowano, zmianę oznakowania poziomego na ul. Regulskiej w taki sposób aby umożliwić skręt w prawo na drogę serwisową. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> projektowany wjazd na działkę utrudnia dotarcie do niej potencjalnym klientom oraz samochodom ciężarowym jadącym strony Pruszkowa to wręcz uniemożliwia ten dojazd od strony Warszawy. Jadąc Alejami Jerozolimskimi od strony Warszawy i skręcając w lewo w ulicę Regulską nie ma potem możliwości skrętu w prawo w projektowaną drogę serwisową, gdyż została zastosowana za długa linia ciągła. Bardzo proszę o skrócenie tej linii, tak aby samochody od strony Warszawy mogły normalnie dojeżdżać. 		Reguły	0+054 (ul. Regulska)		Zastosowaną linię podwójną ciągłą – P4, zgodnie z obowiązującymi przepisami, stosuje się w celu rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu na odcinkach jezdni, na których należy wyeliminować przejeżdżanie pojazdów na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu, niezależnie od dopuszczalnej prędkości na drodze. Projektant informuje, że zastosowanie linii podwójnej ciągłej ma ścisły związek z lokalizacją włączenia drogi serwisowej do ul. Regulskiej, a mianowicie znajduje się ono w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania, przez co rozumie się obszar skrzyżowania powiększony o wyznaczone indywidualnie odcinki, na których występuje zwalnianie lub przyspieszanie związane z dojazdem do skrzyżowania lub jego opuszczaniem, jeżeli manewry te nie mogą być wykonane w obszarze skrzyżowania. Należy tu podkreślić że w stanie istniejącym również nie ma możliwości bezpośredniego dotarcia do przedmiotowej posesji bez wykonania manewru zawracania na którymś z kolejnych skrzyżowań. NIE WPROWADZONO
32.	Złożono sprzeciw wobec zaproponowanym rozwiązaniom projektowym dla skrzyżowania Al. Jerozolimskich i ul. Regulskiej oraz wniosek o uwzględnienie w projekcie skrzyżowania zapewniającego pełną (do i z Warszawy oraz Pruszkowa) obsługę komunikacyjną drogi 4KUZ – wytyczonej w MPZP, przewidzianej także jako 2KDL w projekcie nowego MPZP dla obszaru ”Regulska”		Reguły	15+950	Osoba prywatna	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 i miejsc pracy. Bez zmiany parametrów skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Regulską, a tym samym jego rozbudowy, sytuacja nie tylko nie ulegnie poprawie, ale z każdym rokiem będzie się pogarszała. Wobec powyższego rozbudowa ww. skrzyżowania leży w interesie publicznym.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że tak ogromna rozbudowa skrzyżowania DW 719 z ul. Regulską, przy jednoczesnym jego braku dla drogi 4KUZ z MPZP oraz zlikwidowaniem obecnej obsługi komunikacyjnej ul. Wiejskiej w Regulach doprowadzi m. in. do: <ul style="list-style-type: none"> wywłaszczenia właścicieli części nieruchomości, w tym rozbiórkę domów i obiektów na nich się znajdujących, które stanowią niejednokrotnie cały ich życiowy dorobek, znacznego ograniczenie właścicielom swobody korzystania z nieruchomości, zarówno tu mieszkającym, jak prowadzącym działalność gospodarczą, zwiększenia ruchu pojazdów przez gęsto zamieszkałą ul. Regulską, spadku jakości życia mieszkańców Regul, w tym przy całej ul. Regulskiej i do niej dochodzących (północnej i południowej strony Od DW 719), terenów położonych po południowej stronie torów WKD, a także innych miejscowości gminy Michałowice. ulica Regulska (część południowa od Al. Jerozolimskich) stanowi ważny ciąg komunikacyjny do wielu obiektów użyteczności publicznej. Przyjęte w projekcie rozwiązania zwiększą ruch pojazdów na tej części drogi, co bezpośrednio przełoży się na spadek jakości życia mieszkańców, jak również ograniczy komfort i bezpieczeństwo 					<p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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 wyłączenia prawoskrętnych co spotyka się ze sporym sprzeciwem społecznym.</p> <p>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.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD.</p> <p>Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególnie charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>przemieszczania się do ww. miejsc. Są nimi m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zabytkowy park w Regułach, na którego powiększenie gmina pozyskała dodatkowy teren i planuje jego zagospodarowanie, - strefa rekreacji z boiskami do koszykówki i piłki nożnej oraz placem zabaw, - świetlica gminna, w i przy której odbywają się przedsięwzięcia sołeckie i gminne, - Ścieżki rowerowe, -górka saneczkowa, z placem zabaw - Urząd Gminy <ul style="list-style-type: none"> • Zastrzeżenie, że konieczne jest uwzględnienie w projekcie przebudowy DW 719 obsługi komunikacyjnej drogi 4KUZ w MPZP, tzw. wschodnią obwodnicą Reguł, którą wytyczono m.in. ze względu na przyjęte rozwiązania planistyczne wzdłuż al. Powstańców Warszawy w Regułach oraz zrealizowane już i planowane w najbliższym czasie inwestycje na tym obszarze. • Zastrzeżenie, że w pasie Al. Jerozolimskich przyjęte przez Państwa rozwiązania sytuują planowane przystanki autobusowe w bardzo dużej odległości od skrzyżowania i istniejących ciągów pieszych oraz zamykają możliwość bezpośrednich zjazdów z Al. Jerozolimskich do prowadzonych od lat działalności gospodarczych. Dla właścicieli oznacza to koniec funkcjonowania, stratę dorobku życia. 					<p>powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania</p> <p>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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI I SZEROKOŚCI PASÓW RUCHU</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
33.1	<p>Złożono wniosek o odstąpienie od projektowania drogi serwisowej i zapewnienie dojazdu do nieruchomości poprzez dodatkową jezdnię.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> podstawą działalności usługowej jest bezpośredni zjazd z Alej Jerozolimskich na teren na którym mieści się serwis. Pod tym adresem jest jeszcze jedna działalność usługowa i lokale użytkowe do wynajęcia. Jest to moje jedyne źródło utrzymania a z racji wieku dożywatnie. bezpośredni zjazd o numerze 209P z Alej Jerozolimskich został wybudowany na podstawie bezterminowej Zgody Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie. Przez cały okres funkcjonowania bezpośredniego zjazdu nie było z tego tytułu ani jednego wypadku, czy kolizji drogowej Zastrzeżenie, że projektowana droga serwisowa jest z punktu przedsiębiorcy nie do przyjęcia. Pozbawienie bezpośredniego zjazdu z al. Jerozolimskich doprowadzi do braku rentowności firmy i bankructwa, spowoduje wymierne straty materialne oraz doprowadzi do drastycznego spadku wartości działek o nr 85/5, 85/11, 85/12 składających się na nieruchomość o charakterze przemysłowym. 	85/5	Opacz Kolonia (gm. Michałowice)	13+870	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
33.2	Wniesiono sprzeciw wobec ekranów akustycznych z uwagi na prowadzone w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej działalności gospodarcze		Opacz Kolonia (gm. Michałowice)	Od km 13+700 do km 14+100		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

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, że jest to teren o charakterze przemyślowo-usługowym i w pierwszej linii od Alej są działalności. Zastąpienie ekranami jest równoznaczne z likwidacją firm. 					<p>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. NIE WPROWADZONO</p>
33.3	<p>Wniesiono zastrzeżenie wobec lokalizacji ścieżki rowerowej i chodnika po obu stronach DW719</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenie, do konieczności budowy ścieżki rowerowej i chodnika po obydwu stronach Alej Jerozolimskich na odcinku między ulicami Jesionową/Spisaka i Bodycha po stronie południowej. Tym bardziej, że istnieje bezpieczna kładka pieszo rowerowa łącząca ruch z Michałowic z zaprojektowaną ścieżką i chodnikiem po stronie północnej Alej i istniejącą już po tej stronie na dalszym odcinku położonym na terenie Warszawy. Można też dobudować przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów na 		Opacz Kolonia (gm. Michałowice)	Od km 13+700 do km 14+100		<p>Po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Projektowana droga rowerowa pozwala przemieszczać się rowerzystom wzdłuż al. Jerozolimskich, co eliminuje chęć poruszania się rowerzystów po jezdni drogi wojewódzkiej. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	poziomie O. To pozwoliłoby uniknąć budowania dwóch ścieżek. Nie widzę potrzeby budowy trasy pieszo rowerowej na tak krótkim odcinku po stronie południowej bez możliwości poprowadzenia ścieżki dalej po tej stronie Alej w kierunku Warszawy. Z tego, co wiem jest zaprojektowana i budowana ścieżka rowerowa wzdłuż torów WKD oraz jest możliwość poprowadzenia ruchu rowerowego na tym odcinku ulicą Środkową.					
34.1	<p>Sprzeciw wobec zaproponowanym rozwiązaniom projektowym dla skrzyżowania Al. Jerozolimskich i ul. Regulskiej oraz wniosek o uwzględnienie w projekcie skrzyżowania zapewniającego pełną (do i z Warszawy oraz Pruszkowa) obsługę komunikacyjną drogi 4KUZ – wytyczonej w MPZP, przewidzianej także jako 2KDL w projekcie nowego MPZP dla obszaru "Regulska"</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tak ogromna rozbudowa skrzyżowania DW 719 z ul. Regulską, przy jednoczesnym usytuowaniu przystanków autobusowych w bardzo dużej odległości od skrzyżowania i braku dla drogi 4KUZ z MPZP oraz zlikwidowaniem obecnej obsługi komunikacyjnej ul. Wiejskiej w Regulach doprowadzi m. in. do: <ul style="list-style-type: none"> - wywłaszczenia właścicieli części nieruchomości, w tym rozbiórkę domów i obiektów na nich się znajdujących, które 		Reguły	15+950	Osoba prywatna	<p>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 i miejsc pracy. Bez zmiany parametrów skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Regulską, a tym samym jego rozbudowy, sytuacja nie tylko nie ulegnie poprawie, ale z każdym rokiem będzie się pogarszała. Wobec powyższego rozbudowa ww. skrzyżowania leży w interesie publicznym.</p> <p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłyby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałyby 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.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>stanowią niejednokrotnie cały ich życiowy dorobek,</p> <ul style="list-style-type: none"> - znaczne ograniczenie właścicielom swobody korzystania z nieruchomości, zarówno tu mieszkającym, jak prowadzącym działalność gospodarczą, - spadku jakości życia mieszkańców Reguł, W tym przy całej ul. Regulskiej i do niej dochodzących i południowej strony od DW 719), terenów położonych po południowej stronie torów WKD, a także innych miejscowości gminy Michałowice. 					<p>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.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD.</p> <p>Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególnie charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania</p> <p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						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. NIE WPROWADZONO
34.2	Zawnioskowano o lokalizację projektowanych przystanków autobusowych bliżej skrzyżowanie DW719 z ul. Regulską		Reguły	15+950		Zgodnie z § 119 ust. 1 pkt. 2 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, zatokę autobusową należy usytuować za skrzyżowaniem, co zostało uwzględnione w zaprezentowanych rozwiązaniach projektowych. Niemniej jednak biorąc pod uwagę nierównomierne obciążenie skrzyżowania – relacje skrajne z/w kierunku Warszawy są znacznie bardziej obciążone niż te z/w kierunku Pruszkowa, Projektant informuje że istnieje możliwość likwidacji dodatkowych pasów na mniej obciążonych relacjach. Powyższe pozwoliłoby na przeniesienie jednej z zatok bliżej skrzyżowania WPROWADZONO
34.3	Zawnioskowano o nielikwidowanie indywidualnych zjazdów z DW719		Reguły	15+950		Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną. Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszary skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań. NIE WPROWADZONO
35.1	<p>Wniesiono uwagi do przedstawionych rozwiązań projektowych dla skrzyżowania z ulicą Regulską tj. przewidziana przebudowa skrzyżowania w tym zaplanowane na ulicy Regulskiej odrębne pasy do jazdy w lewo, na wprost i w prawo do Warszawy, zwiększy atrakcyjność skrzyżowania i spowoduje zwiększenie ruchu samochodowego na ul. Regulskiej – takie rozwiązanie nie leży w interesie mieszkańców ul. Regulskiej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> przedłożony mieszkańcom projekt zakłada ogromną przebudowę skrzyżowania Alej Jerozolimski z ulicą Regulską. W tym zakresie projekt wzbudza ogromne emocje. Obawy mieszkańców dotyczą wpływu przebudowy skrzyżowania na zwiększenie ruchu samochodowego na 		Reguły	15+950	Rada Gminy Michałowice	<p>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 i miejsc pracy. Bez zmiany parametrów skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Regulską, a tym samym jego rozbudowy, sytuacja nie tylko nie ulegnie poprawie, ale z każdym rokiem będzie się pogarszała. Wobec powyższego rozbudowa ww. skrzyżowania leży w interesie publicznym.</p> <p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby konieczność pokonywania przez pieszego więcej niż 3 pasów ruchu w jednym ciągu. Rozwiązanie to wprowadza jednak</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>ulicy Regulskiej od strony Komorowa i części Pruszkowa.</p> <ul style="list-style-type: none"> zapropozowane na ulicy Regulskiej odrębne pasy do jazdy w lewo, na wprost i w prawo do Warszawy zwiększają atrakcyjność tego skrzyżowania i ułatwiają płynną jazdę w kierunku stolicy. Z pewnością spowoduje to zwiększony ruch w tej części Reguł, co nie leży w interesie mieszkańców. 					<p>konieczność sporej zajętości terenu, oraz ogranicza możliwości komunikacyjne działek położonych bezpośrednio przy skrzyżowaniu do relacji wyłącznie prawoskrętnych co spotyka się ze sporym sprzeciwem społecznym.</p> <p>Biorąc pod uwagę nierównomierne obciążenie skrzyżowania – relacje skątne 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.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD.</p> <p>Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególnie charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.
35.2	<p>Wniesiono sprzeciw wobec zaproponowanej obsługi komunikacyjnej dla posesji pod numerami 31, 33 i 35 tj. ograniczenie relacji do skrętu w prawo dla pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z w/w posesji</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zastrzeżenia, że wytworzenie osobnego pasa do skrętu w prawo w kierunku Warszawy spowoduje, że mieszkańcy posesji położonych pod numerami 31, 33 i 35 będą mieli wyłącznie możliwość wyjazdu ze swoich posesji z nakazem jazdy w kierunku Warszawy i utrudnioną możliwość poruszania się w innych kierunkach (brak linii przerywanych umożliwiających zmianę pasa drogowego). mieszkańcy w/w posesji Reguł nie mają możliwości powrotu do swoich posesji. Propozycja MZDW wymusza na nich obowiązek naddania drogi jadąc ulicą Regulską do najbliższego skrzyżowania zawrócenia jeśli będzie to możliwe, lub dojeżdżanie do domu przez Michałowice 	388/4 i 394, 395	Reguły	15+950		<p>Dojazd do działek nr 394, 395 został zapewniony poprzez odtworzenie zjazdów w miejscach stanu istniejącego. W przypadku działki nr 388/4 oba istniejące zjazdy, tj. z drogi wojewódzkiej nr 719 oraz z drogi powiatowej 3114W (ul. Regulskiej), zostały odtworzone zgodnie ze stanem istniejącym ze względu na istniejące zagospodarowanie uniemożliwiające skomunikowanie całości działki za pomocą jednego zjazdu.</p> <p>Ponadto odtworzenie istniejących zjazdów na działkę nr 388/4 wiąże się z ich lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na ww. działce prowadzona jest działalność gospodarcza, konieczne jest 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, co wiąże się z koniecznością uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w powyższym zakresie.</p> <p>Nie ma możliwości aby zachować wszystkie relacje w przypadku zastosowania dodatkowych pasów kierunkowych, których konieczność zastosowania wynika z obliczeń przepustowości tego skrzyżowania. Zastosowane w tym momencie rozwiązania przerywające linię P-4 jest niezwykle niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
35.3	<p>Postulat o zlikwidowanie pasa do skrętu w prawo z ulicy Regulskiej w kierunku Warszawy i usytuowanie przystanku autobusowego bliżej ulicy Regulskiej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> projekt przewiduje odrębny pas do skrętu w prawo w ulicę Regulską. Zdaniem mieszkańców, nie ma takiej potrzeby bowiem ruch z Pruszkowa w ulicę Regulską (w stronę Urzędu Gminy) jest minimalny i nie jest źródłem tworzenia się korków. Aktualnie obowiązujące rozwiązanie jest wystarczające do płynnej obsługi ruchu samochodowego od strony Pruszkowa w prawym kierunku ulicy Regulskiej. 		Reguły	15+950		<p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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.</p> <p>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.</p> <p>Zgodnie z § 119 ust. 1 pkt. 2 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, zatokę autobusową należy usytuować za skrzyżowaniem.</p> <p>Niemniej jednak lokalizacja zatoki autobusowej przy ul. Regulskiej w kierunku Warszawy jest uzależniona od występowania dodatkowego pasa do skrętu w prawo w kierunku Warszawy wraz z pasem włączenia. Powyższe podyktowane jest dużym obciążeniem relacji z i do Warszawy. Istnieje możliwość rezygnacji z pasa włączenia w tym miejscu. Projektant zwraca jednak uwagę, że likwidacja dodatkowego pasa do skrętu w prawo umożliwi</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>przesunięcie zatoki zaledwie o ok. 40 m, co spowodowane jest lokalizacją zjazdu w km ok. 15+878.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>
35.4	<p>Złożono postulat o likwidacji projektowanej drogi serwisowej ul. Regulskiej w kierunku ul. Królewskiej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> nie ma potrzeby wytworzenia drogi serwisowej do posesji położonych przy ulicy Królewskiej, ponieważ większość z nich posiada wjazdy właśnie od strony ulicy Królewskiej. pierwsze działki, patrząc od strony Regulskiej, na których prowadzona jest działalność gospodarcza, z uwagi na zakres wykupu gruntów umożliwiających wytworzenie drogi serwisowej tracą znaczenie i działalności gospodarcze będą musiały zostać zamknięte. Droga serwisowa nie ma tu racji bytu. 		Reguły	od km 15+950 do km 16+300		<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębem np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>Alternatywnym rozwiązaniem jest likwidacja drogi serwisowej a co za tym idzie wszystkich zjazdów publicznych w obrębie oddziaływania skrzyżowania i pozostawienie ich skomunikowania od dróg niższej kategorii. Należy jednak pamiętać że w dużej większości zagospodarowanie działek nie pozwala na ich dotychczasowe użytkowanie przy takim rozwiązaniu.</p> <p>W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ GEOMETRII WW. SKRZYŻOWANIA ZREZYGNOWANO Z DRÓG SERWISOWYCH</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>
35.5	<p>Zwrócono uwagę, że projektowany pas do skrętu w prawo z DW719 w ul. Regulską oraz pasa do skrętu w prawo z ul. Regulskiej w kierunku Pruszkowa spowoduje konieczność dużych wykupów nieruchomości i ograniczenia dla prowadzonych działalności gospodarczych na nieruchomościach przeznaczonych do wykupu.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> rozpatrując propozycję skrzyżowania Regulskiej z Alejami Jerozolimskimi od strony Piastowa, skręt w prawo w ulicę Regulską spowoduje konieczność wykupu części gruntu, na którym aktualnie posadowiona jest stacja paliw BP. Ponadto, przy takim rozwiązaniu wjazd na stację 		Reguły	15+950		<p>Likwidacja dodatkowego pasa do skrętu w prawo z drogi wojewódzkiej nr 719 z kierunku Warszawy w drogę powiatową 3114W (ul. Regulską) nie wpłynie na lokalizację zjazdu na istniejącą stację paliw. Nie zmniejsza to zakresu oddziaływania skrzyżowania ani charakteru zjazdu.</p> <p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>paliw będzie istniał wyłącznie dla kierowców poruszających się z kierunku „z Warszawy" skręcających w Regulską w prawo. Powyższe stanowi istotne ograniczenie możliwości prowadzenia dotychczasowej działalności gospodarczej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • istotnie ograniczający wpływ na prowadzenie działalności gospodarczej, ma zaprojektowanie pasa do skrętu w prawo z Regulskiej w stronę Pruszkowa. Kierunek ten nie jest szczególnie oblegany i nie powoduje korków, które tworzą się w tej części ulicy Regulskiej w innych kierunkach. • korki pojawiają się z uwagi na brak pasa do skrętu w lewo, w kierunku do Warszawy. Ta część skrzyżowania z Alejami Jerolimskimi składa się z jednego tylko pasa który obsługuje ruch we wszystkich kierunkach (obsługuje samochody do skrętu w lewo, w prawo i do jazdy na wprost). Rozwiązaniem upłynniającym ruch, a jednocześnie nieingerującym nadmiernie w stan własnościowy gruntów oraz nieograniczający prowadzenia różnych działalności gospodarczych w tej części Reguł, może być zastosowanie podobnego rozwiązania jak przy ulicy Jesionowej pomiędzy Biedronką a stacją paliw ORLEN. • odciążenie skrzyżowania Regulskiej z Alejami Jerolimskimi w części od strony Piastowa powinno przynieść projektowane skrzyżowanie ulicy Sienkiewicza w Piastowie z Alejami 					<p>sposób zagospodarowania umożliwi dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Dojazd do stacji paliw został zapewniony od strony drogi niższej kategorii ul. Regulskiej odtwarzanym zjazdem, a sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu umożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony tego zjazdu. Wobec powyższego Projektant zgodnie z przyjętym algorytmem przyjął, że obsługa komunikacyjna działki zostanie zapewniona wyłącznie od strony ul. Regulskiej.</p> <p>Ponadto odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na działce 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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania.</p> <p>Zdaniem Projektanta, po przeanalizowaniu zastrzeżeń wnioskodawcy dotyczących dostaw, informuje że istnieje możliwość rozszerzenia wniosku o odstępstwa (oraz projektu) o dodatkowy zjazd z DW 719 (w jego obecnej lokalizacji) z zastrzeżeniem, że byłby to zjazd jednokierunkowy (wyłącznie wjazd) i dostępny wyłącznie dla zaopatrzenia. Należy jednak podkreślić, że minister może nie przychylić się do powyższej argumentacji.</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłoby możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	Jerozolimskimi.					<p>likwidowałyby 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.</p> <p>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.</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>
35.6	<p>Postulat o ograniczenie skrzyżowania DW719 z ul. Sienkiewicza do relacji skracających w prawo i otworzenie skrzyżowania ul. Wiejskiej dla wszystkich relacji</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> zmiana zasad ruchu na tym skrzyżowaniu prawdopodobnie wpłynie na odciążenie ulicy Regulskiej, która aktualnie jest wykorzystywana przez mieszkańców Piastowa poruszających się w kierunku Warszawy. Z uwagi jednak na bliskość planowanego skrzyżowania przy ul. Sienkiewicza z aktualnie funkcjonującym skrzyżowaniem ul. Wiejskiej w Regułach z 		Piastów/Reguły	16+650 i 16+790		<p>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 skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Wiejską. Ponadto Miasto Piastów zawnioskowało o uwzględnienie wszystkich relacji skrętnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Sienkiewicza, co nie spotkało się ze sprzeciwem Gminy Michałowice. W systemie trzech skrzyżowań znajdujących się tak blisko siebie jedynie dwa skrajne z nich mogą zostać otwarte na wszystkie relacje w sposób który całkowicie nie zaburzy ruchu na pozostałych skrzyżowaniach. Należy nadmienić również, że</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	Alejami Jerozolimskimi powstanie konflikt pomiędzy mieszkańcami Piastowa i Reguł, którzy wiele lat walczyli o skrzyżowanie z Wiejską. Mieszkańcy Reguł proszą o rozważenie ograniczenia zmian skrzyżowania ulicy Sienkiewicza z Alejami Jerozolimskimi wprowadzenie skrętu W lewo w kierunku czyli odwrócenie sytuacji jaka obecnie funkcjonuje przy ulicy Wiejskiej.					planowana jest przez Gminę Michałowice rozbudowa ul. Platanowej i tym samym zmniejszenie wagi ul. Wiejskiej. Projektant opiniuje wniosek negatywnie. Ostateczna decyzja w/w zakresie należy do Zamawiającego. NIE WPROWADZONO Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.
35.7	Złożono postulat o pozostawienie przejścia dla pieszych w ciągu ul. Wiejskiej (Reguły) – Norwida (Piastów) oraz usytuowanie przystanku przy ul. Wiejskiej Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> zamknięcie skrzyżowania z Wiejską w kierunku do Pruszkowa, spowoduje wzmożony ruch ulicą Regulską. Wprawdzie prowadzone są rozmowy z właścicielem prywatnej drogi pomiędzy ulicą Wiejską a Platanową, ale nie ma pewności czy ostatecznie dojdzie do nabycia tego fragmentu drogi pod drogę publiczną. Ta niepewność powoduje, że mieszkańcy mają uzasadnioną wątpliwość, czy w związku z planowaną przebudową Alej Jerozolimskich utracą możliwość poruszania się w kierunku Pruszkowa. w/w skrzyżowanie stanowi aktualnie alternatywę dla części tych mieszkańców Reguł, którzy zamiast jeździć Regulską i przy Alejach Jerozolimskich skręcać w 		Piastów/Reguły	ok. 16+800		Projektant informuje, 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 dojdzie 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. WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>lewo do Pruszkowa, jeżdżą ulicą Wiejską by następnie włączyć się do ruchu w kierunku Pruszkowa poprzez nowo skonstruowany kilka lat temu skręt w lewo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • postulat, aby pozostawić przejścia dla pieszych w ciągu ulic Wiejska (Reguły) – Norwida (Piastów) z uwaga na naturalny ruch pieszych poruszający od w tym ciągiem między miejscowościami Reguły-Piastów) w celu realizacji podstawowych spraw życiowych takich jak — szkoła, przychodnia zdrowia, kościół, dotarcie do przystanków WKD i PKP. • Zastrzeżenie, że każda inna propozycja poprowadzenia przejścia dla pieszych przez Aleje Jerozolimskie za ul. Sienkiewicza od strony Warszawy jest niefunkcjonalna z punktu widzenia ruchu pieszych. • w przedstawionej przez MZDW propozycji zmiany przejście dla pieszych oddalone jest od Wiejskiej w sposób znaczny, co spowoduje albo brak korzystania z tego przejścia albo doprowadzi do nielegalnego przekraczania Alej w miejscu niedozwolonym. • propozycja przejścia dla pieszych w miejscu proponowanym przez MZDW jest nie do zaakceptowania. Usytuowano je poza miejscami naturalnego ruchu pieszych. Projektowane przejścia dla pieszych przy ul. Platanowej i ul. Sienkiewicza nie spełniają swej roli dla pieszych, • podobnie ma się kwestia usytuowania przystanków autobusowych w projekcie 					

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	MZDW w znacznym oddaleniu od ciągu komunikacyjnego pieszych. Mieszkańcy proponują usytuowanie przystanku i przejścia dla pieszych przy ul. Wiejskiej (np. od strony ul. Platanowej) tak, aby podróżujący mogli przejść przejściem dla pieszych w ciągu ulic Wiejskiej-Norwida oraz skorzystać z centrum handlowego Shell i McDonalda.					
35.8	<p>Postulat mieszkańców, aby skrzyżowanie ul. Platanowej z DW719 nie stało się częścią obwodnicy zachodniej Reguł a jedynie drogą lokalną służącą do obsługi osiedli</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • skrzyżowanie ul. Platanowej z Alejami Jerozolimskimi wydaje się być konieczne w celu uregulowania przyszłego ruchu mieszkańców z działek położonych między Alejami Jerozolimskimi torami WKD. • aby w/w skrzyżowanie nie stało się częścią obwodnicy zachodniej Reguł a jedynie drogą lokalną służącą do obsługi osiedli: obecnego i przyszłych usytuowanych Alejami a torami kolejki WKD. • obwodnica z uwagi na potrzebę zachowania terenów zielonych w zabytkowym Parku im. Ludwika Trylskiego w Regułach jest niewskazana w tym miejscu. Stworzenie obwodnicy spowoduje degradację środowiska na tym obszarze, jak również konieczność pomniejszenia Parku pod poszerzenie ul. Platanowej. 		Reguły	16+980		Projektant informuje, że MPZP uchwała rada gminy. Uwaga wykraczająca poza zakres zadania oraz kompetencje projektanta.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
35.9	<p>Wniesiono uwagę, że liczba planowanych i istniejących skrzyżowań na odcinku od dawnego Tesco w Piastowie do Regulskiej w Regulach spowoduje wydłużenie jazdy Alejami Jerozolimskimi z uwagi na sygnalizację świetlną związane z tymi skrzyżowaniami</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> patrząc w szerszej perspektywie na liczbę skrzyżowań, które funkcjonują już dzisiaj oraz na te, które mają być utworzone w przyszłości okazuje się, że zgodnie z projektem MZDW liczba skrzyżowań na wskazanym odcinku wzrosła. W ocenie mieszkańców powyższa okoliczność spowoduje wydłużenie jazdy Alejami Jerozolimskimi z uwagi na sygnalizację świetlną związane z tymi skrzyżowaniami, zachodzi obawa, że część mieszkańców Pruszkowa zainteresowana będzie ominięciem tych skrzyżowań, skróceniem drogi dojazdu do Warszawy i podróżowanie przez Reguły. Tym bardziej, że projekt skrzyżowania Regulskiej i Alei Jerozolimskich prezentowany przez MZDW będzie dodatkowo zachęcał do podróżowania ulicą Regulską. 		Piastów/Reguły	od km 15+950 do ok. km 17+700		Projektant informuje, że na projektowanym odcinku liczba skrzyżowań uległa zmniejszeniu. Być może uwaga wiąże się ze zmianą ilości dostępnych relacji na niektórych istniejących skrzyżowaniach. Dodatkowe zmniejszenie ilości skrzyżowań istotnie zwiększyło by przepustowość DW 718 i 719, spotkało by się jednak z dużym sprzeciwem społecznym. Projektant jest otwarty na rozmowy w sprawie zamknięcia wybranych skrzyżowań.
39.10	<p>Złożono postulat o zawarcie porozumienia pomiędzy MZDW i Wójtem Gminy Michałowice w zakresie konieczności zaprojektowania zjazdu z działek Hillwood (tzw. Wschodnia obwodnica Reguły)</p> <p>Uwaga wnioskodawcy:</p>		Reguły	15+700		Projektant informuje, że nie jest stroną w ewentualnym porozumieniu między MZDW i Wójtem Gminy Michałowice. Uwaga wykraczająca poza zakres zadania oraz kompetencje projektanta.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> aby zaplanować zjazd z działek spółki Hillwood przy Alejach Jerozolimskich, Zjazd w tym miejscu wydaje się istotny przede wszystkim dlatego, że w obowiązującym MPZP Gminy Michałowice stanowi on fragment zaplanowanej od wielu lat części obwodnicy Reguł. aktualnie prowadzone są prace planistyczne dla terenu wzdłuż Alej Jerozolimskich, które przewidują na większości terenu budownictwo osiedli mieszkaniowych (w projekcie MPZP również przewiduje się tę obwodnicę). mieszkańcy wzywają zatem MZDW zawarcia porozumienia pomiędzy MZDW a Wójtem Gminy Michałowice i zaprojektowanie zjazdu z działek Hillwood (tzw. wschodniej obwodnicy Reguł). 					
35.11	<p>Złożono postulat o zaprojektowanie przejść dla pieszych przy ul. Ogrodowej i ul. Królewskiej w jednej linii na obu jezdniach</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> pod ogłoszonym przez przedstawicieli MZDW hasłem uspokojenia ruchu kryje się uspokojenie ruchu pieszych, by usprawnić ruch samochodowy. Uwaga dotyczy propozycji przebudowy przejść dla pieszych przez Aleje Jerozolimskie na obszarze Reguł usytuowane przy ulicy Ogrodowej oraz przy ulicy Królewskiej. Zastrzeżenie, że w interesie pieszych i ich bezpieczeństwa, przejścia dla pieszych 		Opacz Kolonia / Reguły	15+250 i 16+400		<p>Zdaniem Projektanta zastosowanie przesuniętych przejść dla pieszych z wyspą azylu jest rozwiązaniem bezpieczniejszym niż klasyczne przejścia dla pieszych.</p> <p>Przejścia dla pieszych projektowane w jednej linii powodują, że kierowcy pojazdów zamierzający zawrócić, skracają sobie drogę i wykonują manewr zawracania w obszarze przejścia dla pieszych, co jest sytuacją skrajnie niebezpieczną z punktu widzenia BRD. Analizowane przejście jest szczególnie narażone na tego typu praktyki z uwagi na jego lokalizację tuż za węzłem drogowym.</p> <p>Niemniej jednak Projektant zwraca uwagę, że w przypadku zaprojektowania dodatkowych przejazdów rowerowych, zgodnie z wnioskami lokalnych społeczności, nie ma technicznej możliwości zastosowanie przesuniętych przejść dla pieszych i w takim wypadku będą musiały być one zmodyfikowane zgodnie ze wnioskiem.</p> <p>WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	powinny umożliwić szybkie oddalenie się od ruchliwej ulicy. Mieszkańcy postulują pozostawienie przejść dla pieszych zachowując linię prostą od początku do końca pasów jezdni w obu kierunkach.					
35.12	<p>Wniesiono postulat o rozważenie zasadności wybudowania chodników i ścieżek rowerowych po obu stronach DW719 lub ograniczenia inwestycji do szlaku pieszo-rowerowego tylko po jednej stronie</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aleje Jerozolimskie już teraz są tak ruchliwą drogą, że nie należy spodziewać się wzmożonego ruchu pieszych (spacerowiczów), jak też ruchu rowerowego przewidzianego projektem MZDW wzdłuż tej ulicy. aktualne zanieczyszczenie powietrza, hałas powodują, że nie jest to bezpieczny i atrakcyjny ciąg komunikacyjny dla zwolenników spacerów i rowerzystów, projektowanie ciągów pieszych i rowerowych, dodatkowo po obu stronach Alei Jerozolimskich, spotkało się ze sprzeciwem mieszkańców. W Gminie Michałowice realizowany jest ciąg ścieżek pieszo — rowerowych nie tylko z zamiślem umożliwienia aktywnego spędzania czasu, ale również umożliwienia bezpiecznego (w oddaleniu od ruchliwych ulic obciążonych ruchem samochodowym) skomunikowania się z Warszawą i włączenia do tworzonych tam ścieżek rowerowych. 		Opacz Kolonia / Reguły			<p>Analizując zapotrzebowanie dla ruchu rowerowego i pieszego należy pamiętać, że po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Ponadto wzdłuż drogi zlokalizowane są przystanki autobusowe, do których należy zaplanować bezpieczne dojścia. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą).</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> zaprojektowanie chodników oraz ścieżek rowerowych po obu stronach Alej Jerozolimskich wpływa na rozmiar inwestycji, a co za tym idzie na zwiększone koszty związane z wykupami części działek, zaprojektowane chodniki i ścieżki rowerowe ograniczają aktualnie funkcjonujące zjazdy do poszczególnych nieruchomości i powodują konieczność budowania dróg serwisowych, Z uwagi na powyższe mieszkańcy wnoszą o odstąpienie od tego pomysłu w ogóle. 					
35.13	<p>Złożono postulat o odstąpienie od projektowania dróg serwisowych</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> prowadzenie działalności gospodarczej jest powszechną formą zagospodarowania terenu wzdłuż Alei Jerozolimskich. Mieszkańcy Gminy, którzy prowadzą działalność gospodarczą wzdłuż Alei Jerozolimskich, są przeciwni wytworzeniu dróg serwisowych. Drogi serwisowe wprawdzie technicznie umożliwiają one dojazd do posesji, to jednak wydłużają drogę dojazdu, co często zniechęca potencjalnych klientów. Ograniczenie swobodnego dojazdu do nieruchomości dla klientów wiąże się z ryzykiem ich utraty. To zaś pociąga za sobą dalsze konsekwencje w postaci utraty zysków i pozbawienia ekonomicznego sensu prowadzenia działalności gospodarczych. Dla niektórych 		Opacz Kolonia / Reguły			<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	mieszkańców jest to jedyne źródło utrzymania rodziny Postuluje się o odstąpienie od projektowania dróg serwisowych.					jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań. NIE WPROWADZONO Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.
35.14	Złożono postulat o niebudowanie ekranów akustycznych Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> • podobnie jak z drogami serwisowymi, wpływ na ograniczenie działalności gospodarczych ma montowanie ekranów akustycznych, które poza tym, że stanowią osłonę przed hałasem, to również ograniczają widoczność budynków usytuowanych wzdłuż • ekrany stanowią przeszkodę w prowadzeniu działalności gospodarczej. • aby zamiast pieniądze wydać nie na ekrany a na materiały (rodzaj asfaltu), które wyciszają hałas poruszających się po nawierzchni samochodów 		Opacz Kolonia / Reguły			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. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
35.15	<p>Przedstawiono propozycję o puszczenie ruchu tranzytowego na poziomie -1 a lokalnego w poziomie 0</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> postulat, aby zgodnie z pomysłem mieszkańców odseparować ruch lokalny od tranzytowego na skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich z Regułą, w ten sposób, że ruch tranzytowy odbywałby się na poziomie -1 a na poziomie 0 zaprojektowane zostałyby rondo. Ta propozycja spotkała się z akceptacją mieszkańców Reguły jako projekt alternatywy wobec projektu rozbudowy skrzyżowania a ulicą Regułą zaprezentowany przez MZDW. Ma on wiele zalet: rondo na poziomie 0 zajmie mniej miejsca, ograniczenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z ruchu tranzytowego, płynna komunikacja tranzytowa, bezpieczny i płynny ruch lokalny. 		Reguły	ok km 15+950		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Zauważamy, iż poszczególne uwagi wyartykułowane przez Radę Gminy Michałowice w piśmie znak: GK.7211.23.2023 z dnia 12.01.2024 r. stoją w sprzeczności z dotychczas czynionymi ustaleniami, jakie zostały podjęte na spotkaniach, które odbywały się w 2023 r. w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich z udziałem przedstawicieli Wykonawcy oraz lokalnych samorządów, w tym przedstawicieli Gminy Michałowice.</p>
36.1	<p>Złożono postulat o wydłużenie ekranów akustycznych wzdłuż DW719 w kierunku ul. Słonecznej</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> aby jak najszybciej przedłużyć istniejące wzdłuż Alej Jerozolimskich ekrany akustycznych w kierunku ul. Słonecznej. konieczność przedłużenia ww. ekranów postrzegamy jako zagadnienie zupełnie niezależne od ewentualnej przebudowy tej arterii, z uwagi na fakt, że mieszkamy na ulicy Ogrodowej w Regułach blisko Alej 		Reguły	od km 15+250 do ok. km 15+400	Osoba prywatna	<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	Jerozolimskich, blisko miejsca w którym Aleje łączą się ze zjazdem z S2, również blisko miejsca, w którym kończą się ekrany akustyczne — czyli w miejscu znacznego oddziaływania hałasu generowanego ruchem pojazdów mechanicznych.					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. NIE WPROWADZONO
36.2	Poparto budowę ścieżek rowerowych i chodników wzdłuż Al. Jerozolimskich Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> mieszkańcy ul. Ogrodowej popierają utworzenie ścieżek rowerowych i chodników biegnących, wzdłuż Al. Jerozolimskich ul. Ogrodowej, pozwoli to co skomunikowanie ich z istotnymi punktami na terenie Gminy, np. z Urzędem Gminy, sklepami, itd. 		Reguły			WPROWADZONO
36.3	Złożono postulat o zaprojektowanie rozwiązań, które uniemożliwią skręt w prawo z Al. Jerozolimskich w ul. Ogrodową. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Prośba o takie wyprofilowanie prawoskrętu z ul. Ogrodowej w Al. Jerozolimskie, które uniemożliwiałyby Wjazd samochodom z Alej w ul. Ogrodową. znak zakazu wjazdu, a nawet ustawione obecnie barierki betonowe nie stanowią wystarczającej przeszkody w tym zakresie. 		Reguły	km 15+250		Geometria wlotu ul. Ogrodowej w DW 719 została tak zaprojektowana aby wykluczyć możliwość skrętu z DW719 w ul. Ogrodową, ponieważ zgodnie z ustaleniami z I Rady Technicznej, pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, która odbyła się 01.06.2023r., Przedstawiciele samorządów ustalili, że na obu wlotach skrzyżowania al. Jerozolimskich ul. Ogrodową należy zachować dotychczasowe relacje, tj. funkcjonowanie obu wlotów jako wyjazd z ul. Ogrodowej na drogę wojewódzką nr 719. WPROWADZONO
37.	Złożono poparcie postulatu Gminy Michałowice dotyczącego uwzględnienia w projekcie skrzyżowania z drogą oznaczoną w MPZP symbolem 4KUZ		Reguły		Zarząd Powiatu Pruszkowskiego	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

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • biorąc pod uwagę liczne i bardzo stanowcze postulaty mieszkańców dotyczące uwzględnienia w trwającym procesie opracowania dokumentacji rozbudowy 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 połączenia DW 719 z drogą zarezerwowaną w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Michałowice, oznaczoną symbolem 4KUZ, Zarząd Powiatu Pruszkowskiego pragnie wskazać, iż popiera postulat Gminy Michałowice w tym zakresie. • Zarząd Powiatu Pruszkowskiego uprzejmie informuje, iż planuje się powołanie powiatowo-gminnego zespołu, którego przedmiot prac będzie ustalenie założeń koncepcyjnych w zakresie urządzenia drogi oznaczonej we wspomnianym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Michałowice symbolem 4KUZ, w tym także w zakresie połączenia z drogą wojewódzkiej nr 719. 					<p>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. NIE WPROWADZONO</p>
38.1	Złożono postulat o zmianę rozwiązań projektowych w zakresie skrzyżowania DW719 i ul. Regulskiej w celu zmniejszenia zakresu przebudowy i tym samym wykupu części działki nr 218.	218	Reguły	15+950	Osoba prywatna	Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> według przygotowanego projektu skrzyżowanie z ul. Regulską zostało wytyczone w dużo większym rozmiarze niż wynika to z potrzeb. zmiana przebiegu ul. Regulskiej naruszy prawo własności okolicznych nieruchomości, oraz spowoduje konieczność wyburzeń. koszty społeczne takiej przebudowy są zdecydowanie zbyt duże. według projektu na działkę 218 wejdzie jeden pas ruchu, ścieżka rowerowa oraz droga serwisowa. na terenie działki 218 przeznaczony pod wydzielenie znajduje się zbiorniki na paliwo będące własnością stacji BP. Przebudowa skrzyżowania z ul. Rogulską prawdopodobnie doprowadzi do likwidacji stacji paliw. w/w rozwiązanie projektowe spowoduje drastyczne obniżenie wartości działki nr 218 ścieżka rowerowa nie ma kontynuacji od Michałowic w stronę Warszawy i na tym odcinku nie będzie mieć. Ścieżka rowerowa będzie wybudowana przez Urząd Gminy wzdłuż kolejki WKD w stronę Warszawy. chodnik jak też droga serwisowa nie są potrzebne na tym odcinku. 					<p>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 na drogę główną.</p> <p>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.</p> <p>Wobec powyższego Projektant zgodnie z przyjętym algorytmem przyjął, że obsługa komunikacyjna ww. działek zostanie zapewniona wyłącznie od strony ul. Regulskiej.</p> <p>Dodatkowo wszystkie 3 zjazdy w stanie istniejącym zlokalizowane są z pogwałceniem obowiązujących przepisów tj. w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Mając jednak na uwadze interes właściciela posesji koniecznym jest odtworzenie przynajmniej jednego z nich. Wybrano zjazd leżący dalej od skrzyżowania na drodze podrzędnej co jest rozwiązaniem zgodnym ze sztuką jak i realizującym założenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania.</p> <p>Zdaniem Projektanta, po przeanalizowaniu zastrzeżeń wnioskodawcy dotyczących dostaw, informuje że istnieje możliwość rozszerzenia wniosku o odstępstwa (oraz projektu) o dodatkowy zjazd z DW 719 (w jego obecnej lokalizacji) z zastrzeżeniem, że byłby to zjazd jednokierunkowy i dostępny wyłącznie dla</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						zaopatrzenia. Należy jednak podkreślić, że minister może nie przychylić się do powyższej argumentacji. WPROWADZONO
38.2	<p>Postulat o pozostawienie dotychczasowego zjazdu na działkę</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> planowana jest też likwidacja zjazdu z Al. Jerozolimskich, na który firma BP Europe SE Oddział w Polsce otrzymała bezterminowe zezwolenia Zarządu Dróg. 	218	Reguły	15+869		<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>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 umożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony tego zjazdu.</p> <p>Wobec powyższego Projektant zgodnie z przyjętym algorytmem przyjął, że obsługa komunikacyjna ww. działek zostanie zapewniona wyłącznie od strony ul. Regulskiej.</p> <p>Dodatkowo wszystkie 3 zjazdy w stanie istniejącym zlokalizowane są z pogwałceniem obowiązujących przepisów tj. w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Mając jednak na uwadze interes właściciela posesji koniecznym jest odtworzenie przynajmniej jednego z nich. Wybrano zjazd leżący dalej od skrzyżowania na drodze podrzędnej co jest rozwiązaniem zgodnym ze sztuką jak i realizującym założenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Zdaniem Projektanta, po przeanalizowaniu zastrzeżeń wnioskodawcy dotyczących dostaw, informuje że istnieje możliwość rozszerzenia wniosku o odstępstwa (oraz projektu) o dodatkowy zjazd z DW 719 (w jego obecnej lokalizacji) z zastrzeżeniem, że byłby to zjazd jednokierunkowy i dostępny wyłącznie dla zaopatrzenia. Należy jednak podkreślić, że minister może nie przychylić się do powyższej argumentacji. WPROWADZONO
39.	<p>Postulat mieszkańców i właścicieli działek o całkowite odrzucenie zaproponowanych rozwiązań projektowych dot. ronda biskoptowego i estakady;</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> po ostatniej inwestycji MZDW (przebudowa Al. Jerozolimskich DW719) w naszych piwnicach pojawiła się woda, która wybija z gruntu. Nigdy wcześniej nie mieliśmy tego problemu, dopiero po zrobieniu nowej drogi z głębokim zagęszczeniem pod nią terenu i braku drenaży w kierunku rzeki Utraty, przy ul. Majowa 1 w kanale jest woda, w piwnicy budynków przy ul. Majowa 3 i Majowa 5 również. wybudowana droga stała się wałem zaporowym dla spływającej wody gruntowej w kierunku rzeki Utraty. Sprawa już była wielokrotnie zgłaszana do inwestora MZDW w Warszawie, jednak spotkaliśmy się z brakiem zrozumienia w tej kwestii i brakiem podjęcia 	12/4, 795, 15/1, 15/6 obr.26	Pruszków	19+700 (DW719) 0+025 (ul. Majowa)	Mieszkańcy i właściciele działek w Pruszkowie przy ul. Majowej	Projektowane rozwiązania nie znajdują się w kolizji z zabudowaniem przedmiotowych działek. Nie przewiduje się również negatywnego wpływu inwestycji na stosunki gruntowo-wodne na analizowanym obszarze. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>jakichkolwiek kroków, aby nas wspomóc w tym problemie.</p> <ul style="list-style-type: none"> po rozbudowie dróg wojewódzkich 718 i 719 zostaniemy zalani jeszcze bardziej po tej inwestycji, zwłaszcza, że zaprojektowana estakada z ronda na wiadukt (załącznik z kolorem fioletowym) i olbrzymia powierzchnia tego ślimaka podczas deszczów będzie miała zrzut wody przy naszych działkach. Stojąca woda w piwnicach spowoduje destrukcję naszych fundamentów a następnie budynków. 					
40.1	<p>Złożono propozycję nr 1 zaprojektowania wiaduktu (składającego się z dwóch pasów ruchu po jednym w każdym kierunku) od ul. Zacisze na drodze 719, który by przebiegał nad istniejącym skrzyżowaniem Al. Jerozolimskich z ul. B. Prusa, następnie drogą DW719 (al. Jerozolimskie), torami kolejowymi, nad rondem „Żbikowskim” i skrzyżowaniem z ul. Europejską. Ponadto od zjazdu w DW718 zaprojektować jezdnię czteropasmowa (dwa pasy ruchu w kierunku węzła autostradowego Pruszków A2 i dwa pasy ruchu od węzła w kierunku Pruszkowa)</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> w/w rozwiązanie pozwoliłoby odciążać ruch lokalny, łączący dwie strony Pruszkowa podzielone przez tory. Pojazdy jadące „tranzytem” węzeł autostradowy Pruszków A2 (DW718) - Warszawa (DW719), omijałyby dwa newralgiczne miejsca, gdzie się obecnie korkuje miasto, 	-	Pruszków	od km ok. 19+200 do km ok. 20+740	Mieszkańcy ul. Majowej w Pruszkowie	<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku rysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne jak np. zbyt mała odległość od węzła z rondem biskoptowym. Nie ma możliwości zaprojektowania pasów włączenia i wyłączenia dla dwóch oddzielnych skrzyżowań wielopoziomowych na tak krótkim odcinku. Ponadto proponowane we wniosku rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń, wywłaszczeń, oraz likwidacji lokalnych dróg, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie.</p> <p>Rondo na skrzyżowaniu DW 718 oraz ul. Batalionów chłopskich, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej, ul. Łączniczek zostało zaprojektowane jako turbinowe, wraz z poszerzeniem przekroju drogi wojewódzkiej. Powyższe znacznie zwiększy przepustowość w tym miejscu, w szczególności na kierunku głównym który to jest relacją promowaną na rondzie.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	czyli rondo na „Żbikowie" i skrzyżowanie przy CDK w Pruszkowie. Spowoduje to dużo mniejsze natężenie ruchu na wyżej wymienionych punktach drogowych, zmniejszy zatory i korki na rondzie i skrzyżowaniu.					
40.2	<p>Złożono propozycję nr 2 zaprojektowania wiaduktu (składającego się z dwóch pasów ruchu po drodze 719, który by przebiegał nad istniejącym skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich z ul. B. Prusa, następnie drogą DW719 (Al. Jerozolimskie), torami kolejowymi, nad rondem „Żbikowskim" i zjazd przed ul. Europejską. Od zjazdu w DW718 na wysokości sklepu Netto zaprojektować jezdnie sześciopasmową (dwa pasy ruchu w kierunku węzła autostradowego Pruszków A2 + trzeci pas jako w ul. Europejską i czwarty pas lewoskręt w ul. Europejską. Dwa pasy ruchu od węzła autostradowego A2 w kierunku Pruszkowa;</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> w/w rozwiązanie pozwoliłoby odciążyć ruch lokalny, łączący dwie strony Pruszkowa podzielone przez tory. Pojazdy jadące „tranzytem" węzeł autostradowy Pruszków A2 (DW718) - Warszawa (DW719), omijałyby dwa newralgiczne miejsca, gdzie się obecnie korkuje miasto, czyli rondo na „Żbikowie" i skrzyżowanie przy CDK w Pruszkowie. Spowoduje to dużo mniejsze natężenie ruchu na wyżej wymienionych punktach drogowych, w zmniejszy zatory i korki na rondzie i skrzyżowaniu. 		Pruszków	od km ok. 19+200 do km ok. 20+740		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku wrysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne jak np. zbyt mała odległość od węzła z rondem biskoptowym. Nie ma możliwości zaprojektowania pasów włączenia i wyłączenia dla dwóch oddzielnych skrzyżowań wielopoziomowych na tak krótkim odcinku. Ponadto proponowane we wniosku rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń, wywłaszczeń, oraz likwidacji lokalnych dróg, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie.</p> <p>Rondo na skrzyżowaniu DW 718 oraz ul. Batalionów chłopskich, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej, ul. Łączniczek zostało zaprojektowane jako turbinowe, wraz z poszerzeniem przekroju drogi wojewódzkiej. Powyższe znacznie zwiększy przepustowość w tym miejscu, w szczególności na kierunku głównym który to jest relacją promowaną na rondzie.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>- PLUSY: Prawo i lewo skręt z drogi 718 pozwoli mieszkańcom łatwiej dojechać na tę część Pruszkowa.</p> <p>- MINUS: Takiego natężenia ruchu mogą nie przyjąć światła na skrzyżowaniu DW718 Poznańskiej z ul. Europejską.</p>					
40.3	<p>Złożono propozycję nr 3 zaprojektowania wiaduktu (składający się z dwóch pasów ruchu po jednym w każdym kierunku) od ul. Zacisze na drodze DW719, który by przebiegał nad istniejącym skrzyżowaniem Al. Jerozolimskich z ul. B. Prusa, następnie drogą DW719 (al. Jerozolimskie), torami kolejowymi, wjazdem w rondo Solidarności. Od ronda w kierunku węzła autostradowego A2(DW718) zaprojektować jezdnie czteropasmowa, (dwa pasy ruchu w kierunku węzła autostradowego Pruszków A2 i dwa pasy ruchu od węzła w kierunku Pruszkowa). Przed skrzyżowaniem z ul. Europejską dodatkowe dwa pasy: lewoskrętu i pas prowskrętu.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> w/w rozwiązanie jest bardzo zbliżone do koncepcji przedstawionej przez firmę Europrojekt Gdańsk S.A. na spotkaniu w SPIO. Pojazdy jadące w kierunku Warszawy miałyby łatwy wyjazd jednak samochody nadjeżdżające z Warszawy w kierunku węzeł autostradowy Pruszków A2 (DW718) mogłyby powodować zator na rondzie Solidarności i spowolnić ruch stojąc na wiadukcie (podobnie jak to ma teraz miejsce w Piastowie przed rondem). Przy tej propozycji skorzystałoby przede 		Pruszków	od km ok. 19+400 do km ok. 20+300		<p>Rozwiązanie ruchowo odpowiadające rozwiązaniom koncepcyjnym. Różnice występują w lokalizacji wiaduktu, schodząc z istniejącego nasypu na DW 718 co spowoduje wzrost zajęć gruntów, kosztów inwestycji i konieczność zamknięcia drogi wewnętrznej u podnóża istniejącego nasypu DW 718.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	wszystkim skrzyżowanie przy CDK w Pruszkowie.					
40.4	Złożono propozycję nr 4 zaprojektowania ścieżki rowerowej i chodnika w tunelu na poziomie „0” w odległości około 50-100m od ronda pod wznoszącym się wiaduktem; Ponadto zaproponowano, aby zrezygnować z pasów dla pieszych na zjeździe i wyjeździe na wiadukt.		Pruszków	od km ok. 20+100 do km ok. 20+300		W proponowanej lokalizacji nie ma wystarczającej równicy terenu do przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego pod drogą wojewódzką przy zachowania odpowiednich skrajni. Powyższe rozwiązanie wymagało by znacznego obniżenia niwelety ciągów komunikacyjnych co wprowadziło by spadku znacznie zmniejszające komfort uczestników ruchu. NIE WPROWADZONO
41	Złożono prośbę, aby w projekcie uwzględniono brak montażu ekranów akustycznych na wysokości działek;	12/4, 795, 15/1, 15/6 obr.26	Pruszków	od km ok. 19+600 do km ok. 19+700-	Mieszkańcy i właściciele działek w Pruszkowie przy ul. Majowej	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. NIE WPROWADZONO
42.1	Złożono sugestię zaprojektowania skrzyżowania lub węzła z ul. Zacisze (obok skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Partyzantów, łączącego z trasą szpital i	-	Pruszków	ok. 19+170	dr Kazimierz Paczesny prezes Fundacji Eleos	Projektant informuje, że wlot ul. Zacisze znajduje się z byt blisko węzła(pasy włączenia i wyłączenia) aby możliwe było otwarcie go na wszystkie relacje. W związku z powyższym zostało utrzymane jego istniejące połączenie z wykorzystaniem relacji prawoskrętnych.

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	dzielnicę Malichy w Pruszkowie (ewentualnie prośba o przedłużenie ul. Torfowej przez teren miejski, kort tenisowy lub umożliwić przejazd przez teren Znicza);					Ponadto Projektant informuje, że przedłużenie ul. Torfowej wykracza poza zakres planowanej inwestycji rozbudowy dróg wojewódzkich nr 718 i 719. NIE WPROWADZONO. W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ GEOMETRII SĄSIADUJĄCEGO WĘZŁA, ZE WZGLĘDU NA BRAK TECHCZNEJ MOŻLIWOŚCI WŁĄCZENIA UL. ZACISZE W DW719, UL. ZACISZE ZOSTAŁA ZAKOŃCZONA ZAWROTKĄ,
42.2	Złożono sugestię aby przedstawić prezydentowi konieczność przeznaczenia mostu na rzece Utrata, w śladzie Krętej dla ruchu lokalnego samochodów osobowych (ewentualnie prośba o uwzględnienie tego rozwiązania w czasie prac projektowych dla inwestora);			Po za opracowanie m		Projektant informuje, że zmiana przeznaczenia tematycznego obiektu na most dla ruchu lokalnego samochodów osobowych leży poza zakresem jego decyzji oraz wykracza poza zakres planowanej inwestycji rozbudowy dróg wojewódzkich nr 718 i 719. NIE WPROWADZONO
42.3	Złożono pytanie o to czy istnieje szansa skomunikowania ul. 3 Maja z ul. Majową, dla samochodów osobowych;			Odcinek w pobliżu km ok. 20+000		Projektant informuje, że nie posiada informacji o możliwości skomunikowania ul. 3 Maja z ul. Majową. Niemniej jednak wykracza to poza zakres planowanej inwestycji rozbudowy dróg wojewódzkich nr 718 i 719. NIE WPROWADZONO
43	Złożono postulat o uwzględnienie ekranów akustycznych wzdłuż ul. Poznańskiej – strona północna na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami Europejską i 3-go Maja Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Ulica Poznańska w Pruszkowie (część drogi DW718) łączy bardzo obciążoną drogę DW719 z wjazdem na autostradę A2 oraz z drogą DK92, już teraz natężenie ruchu i związany z nim hałas są uciążliwe dla mieszkańców naszej ulicy. Po rozbudowie drogi do czterech pasów ruchu i uzupełnieniu całego rozwiązania komunikacyjnego o nowe Węzły m. in z „Paszkwianką”, natężenie ruchu i hałas 	-	Pruszków	od km 20+800 do km 21+900	Mieszkańcy ul. K. Lisieckiego w Pruszkowie	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

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	znacznie wzrosną, obniżając jakość życia i narażając zdrowie mieszkańców.					akustycznej ekranu zostaną zaprojektowane. Zwracamy jednak uwagę, że na etapie projektowania decyzję o powstaniu ekranów akustycznych, w określonej lokalizacji, podejmuje organ ochrony środowiska. NIE WPROWADZONO
44.1	Złożono propozycję budowy połączenia DW 718 i DW 719 w Pruszkowie jako bezkolizyjnego węzła typu WA, w formie trąbki prawej, o dwóch pasach ruchu na łącznicy półbezpośredniej (al. Wojska Polskiego - Poznańska) wraz z nowym wiaduktem nad torami PKP, oraz rozbudową sąsiednich skrzyżowań	-	Pruszków	od km ok. 19+600 do km ok. 20+700		Zaprezentowana koncepcja nie spełnia podstawowego wymogu zadania tzn. ujednoczenia przebiegu 718 i 719, a co za tym idzie jest sprzeczna z jego warunkami. Powyższe podyktowane jest faktem że analizy i prognozy ruchu wskazują że jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takiego kształtowania potoku ruchu. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Dodatkowo rysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne w szczególności w zakresie łącznic. Wprowadzenie przedstawionych rozwiązań wymagało by zamknięcia skrzyżowania Miry Zimińskiej z DW 719. W kwestii dodatkowego węzła nad rondem Solidarności informujemy, że zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku rysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne jak np. zbyt mała odległość od węzła z rondem biskoptowym. Nie ma możliwości zaprojektowania odrębnych pasów włączenia i wyłączenia dla dwóch oddzielnych skrzyżowań wielopoziomowych na tak krótkim odcinku.
44.2	Złożono wniosek o porzuceniu koncepcji budowy węzła typu WB w formie karo z rondem w kształcie biskopta obok CKiS w Pruszkowie, ponieważ takie rozwiązanie nie uwzględni położenia relacji o dominującym natężeniu ruchu. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Zdaniem wnioskodawcy relacjami o dominującym natężeniu ruchu są Al. Wojska Polskiego, al. Jerozolimskie, oraz al. Wojska Polskiego - ul. Poznańska (wiadukt nad PKP). Tymczasem zdaniem wnioskodawcy w koncepcji przedstawionej przez projektanta najbardziej uprzywilejowana jest relacja o najmniejszym natężeniu ruchu, tj. ul. Poznańska- Al. Jerozolimskie. Wybudowanie takiego węzła grozi paraliżem komunikacyjnym dla Pruszkowa i całej okolicy. 	-	Pruszków	od km ok. 19+600 do km ok. 20+700	Osoba prywatna	

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
44.3	Złożono wniosek aby w celu uproszczenia układu komunikacyjnego oddzielić skrzyżowanie dwóch dróg wojewódzkich od skrzyżowania DW 719 z ul. Prusa i ul. Bohaterów Warszawy.	-	Pruszków	ok. 19+700		Alternatywnie tworzyło by to odcinek na którym mamy ruch o charakterze włączania się i wyłączania z DW 719 co jest rozwiązaniem niezwykle niebezpiecznym. Ponadto proponowane we wniosku rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń, wywłaszczeń, oraz likwidacji lokalnych dróg, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie. NIE WPROWADZONO
44.4	Złożono wniosek aby w miejscu ronda Solidarności w Pruszkowie zaprojektować bezkolizyjny węzeł typu WB w formie karo. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> • Obecnie to rondo Solidarności jest pierwotną przyczyną wszystkich (większości) zatorów drogowych w rejonie wiaduktu nad torami PKP w Pruszkowie. • Dziś pojazdy nie mogą zjechać z wiaduktu w kier. północnym, gdyż na rondzie Solidarności występują potoki ruchu, którym pojazdy z wiaduktu muszą ustąpić pierwszeństwa (pojazdy wjeżdżające na rondo od strony ul. Batalionów Chłopskich, które skręcają w kier. Autostrady lub jadą prosto, oraz pojazdy które przyjeżdżają od autostrady i skręcają w ul. POW. • Budowa w tym miejscu proponowanego przez projektanta ronda turbinowego poprawi sytuację tylko w niewielkim stopniu. Ww. potoki ruchu nadal będą istniały, a jedyna różnica będzie taka, że pojazdy wjeżdżające na rondo od strony ul. Batalionów Chłopskich będą musiały ustępować pierwszeństwa pojazdom, znajdującym się na dwóch pasach ruchu na rondzie, nie na jednym tak jak to ma miejsce dzisiaj. 	-	Pruszków	20+300		

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Korki na ul. Bat. Chłopskich oraz Waryńskiego staną się jeszcze większe, co również budzi obawy (nastąpi wtłoczenie b. dużego ruchu na ul. Europejską, która to jest ulicą osiedlową, wyposażoną w progi zwalniające i kompletnie nie jest przystosowana do obsługi tak dużego natężenia ruchu). Budowa jakiegokolwiek węzła po drugiej stronie torów PKP traci sens, jeżeli nie powstanie wiadukt nad rondem Solidarności. 					
44.5	Złożono wniosek aby przy skrzyżowaniu ul. Poznańskiej z ul. Mostową w Pruszkowie zaplanować dodatkowy pas do skrętu w lewo (o odpowiedniej długości).	-	Pruszków	20+700		Projektant przychylił się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w lewo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część północna), ponieważ zmniejsza on ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasa. WPROWADZONO
44.6	Złożono wniosek o likwidację przejścia dla pieszych przez ul. Poznańską w Pruszkowie, które łączy ROD z ul. Józefa Cicheckiego. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> W/w przejście ma rację bytu tylko dzisiaj, gdy nie istnieje chodnik wzdłuż krawędzi jezdni ul. Poznańskiej na do skrzyżowania z ul. 3 Maja. Argumentacja, iż to przejście jest potrzebne dla mieszkańców Gąsina w drodze do kościoła na Żbikowie jest nietrafiona. Dystans do pokonania przez 	-	Pruszków	21+680		Wstępne rozwiązania koncepcyjne zakładają odtworzenie wszystkich istniejących przejść dla pieszych. W ramach poprawy bezpieczeństwa zakłada się wyposażenie wszystkich przejść w wzbudzaną sygnalizację świetlną. Ingerencja w istniejące szlaki komunikacji pieszej zapewne spotka się z dezaprobatą lokalnej społeczności. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>pieszego w drodze do kościoła, liczony od chodnika przed wejściem na przejście dla pieszych zaproponowane przez projektanta wynosi: 266,86 m przez ul. Cicheckiego, oraz 299,22 m przez rondo na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uważam, że jest uzasadnione, aby piesi nadrobili te 32,36 mb drogi w imię poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych, oraz w imię poprawy płynności ruchu kołowego. • Nie tworzymy potencjalnie niebezpiecznego przejścia dla pieszych, zlokalizowanego na relatywnie długim odc. prostej drogi o przekroju 2x2, która będzie obciążona dużym ruchem kołowym. 					
44.7	<p>Złożono wniosek o zastąpienie ronda turbinowego ul. Poznańska z ul. 3 Maja skrzyżowaniem zwykłym, wyposażonym w sygnalizację świetlną.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rondo turbinowe na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja w Pruszkowie powinno zostać zastąpione zwykłym skrzyżowaniem, wyposażonym w sygnalizację świetlną. Jeżeli ul. Błońska zostanie w przyszłości przedłużona do przedmiotowego skrzyżowania (co częściowo jest ujęte w MPZP), wówczas pojazdy przyjeżdżające z tunelu w ciągu ul. Działkowej będą miały na tym rondzie pierwszeństwo przed pojazdami nadjeżdżającymi od centrum Pruszkowa, co może powodować korki na ul. Poznańskiej w kierunku węzła A2. 	-	Pruszków	21+900		<p>Zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 14.11.2022r., Miasto Pruszków zawnioskowało, aby skrzyżowanie ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja zostało zaprojektowane w formie ronda z uwzględnieniem czwartego wlotu pod przyszłą budowę drogi oznaczonej w MPZP jako 6KDL.</p> <p>Rondo zostało zaprojektowane jako turbinowe, wraz z poszerzeniem przekroju drogi wojewódzkiej. Powyższe zapewni dużą przepustowość w tym miejscu, w szczególności na kierunku głównym który to jest relacją promowaną na rondzie.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> • Sygnalizację można elastycznie dostosowywać do zmieniających się potrzeb. 					
44.8	<p>Złożono wniosek aby stacja benzynowa Orlen, zlokalizowana przy dawnym TESCO w Piastowie miała swój własny wlot na rondo.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stacja benzynowa Orlen, zlokalizowana przy dawnym TESCO w Piastowie powinna posiadać swój własny wlot na rondo. Zdaję sobie sprawę, iż obiekt handlowy, posiadający dostęp do innej drogi publicznej zostać pozbawiony dostępu do drogi klasy G podczas jej rozbudowy, jednakże stacja benzynowa stanowi niejako część infrastruktury drogowej. Łatwiejszy do niej dostęp leży w interesie społecznym. W interesie zarówno mieszkańców, jak i zarządcy drogi jest to, aby użytkownicy drogi mieli łatwy dostęp do paliw, oraz usług oferowanych przez stację benzynową. • Stacja benzynowa, posiadająca bezpośredni wlot na rondo będzie w praktyce stanowiła MOP, dostępny dla pojazdów nadjeżdżających z każdego kierunku. • Należy poszukać podstawy prawnej, która pozwoli na zastosowanie takiego rozwiązania 	-	Piastów	17+640		<p>Projektant zgadza się z argumentacją wnioskodawcy jednak w analizowanym przypadku, włączanie dodatkowych wlotów na i tak już mocno obciążonym rondzie jest jego zdaniem niewłaściwym rozwiązaniem.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA TEMATYCZNEGO SKRZYŻOWANIA</p>
44.9	Zawnioskowano o budowę przejść dla pieszych przez drogę dwujezdniową przesuniętych względem siebie	-	Michałowice/ Pruszków/ Piastów	cały odcinek		Zdaniem Projektanta zastosowanie przesuniętych przejść dla pieszych z wyspą azylu jest rozwiązaniem dużo bezpieczniejszym niż nieprzesunięte przejścia dla pieszych, ponieważ pieszy lepiej dostrzega nadjeżdżające pojazdy, a kierujący lepiej dostrzegają

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						zbliżającego się pieszego. Niemniej jednak Projektant zwraca uwagę, że w przypadku zaprojektowania dodatkowych przejazdów rowerowych, zgodnie z wnioskami lokalnych społeczności, nie ma technicznej możliwości zastosowanie przesuniętych przejść dla pieszych. NIE WPROWADZONO
45.	<p>Złożono wniosek o odstąpienie od likwidacji istniejącego zjazdu, który służy do prowadzonej na działkach działalności gospodarczej oraz złożono protest wobec budowy ekranów akustycznych na przedmiotowym odcinku DW719.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Istniejący aktualnie bezpośredni zjazd z drogi 719 na działkę nr 505 funkcjonuje już 32 lata i przez te lata umożliwiał prowadzenie rodzinnej działalności gospodarczej restauracyjno — hotelarskiej, Wybudowany został na podstawie zezwolenia wydanego w 1992 roku przez Dyрекcję Okręgową Dróg Publicznych Zarząd Dróg w Ożarowie Mazowieckim i w latach 1993 — 2007 był wykorzystywany jako wjazd do restauracji „Eстера”. Następnie zjazd ten otrzymał bezterminowe pozwolenie na istnienie i znalazł się na uzgodnionym działkach ew. 504 i 505 położonych przy Al. Jerozolimskich w Regułach, gm. Michałowice. Postanowienie w/w sprawie wydane w dniu 19 kwietnia roku przez Zarząd Województwa Mazowieckiego w Warszawie na wniosek, który złożyłam w związku z rozbudową restauracji „Eстера” 	504 i 505	Michałowice	16+641,21	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwia dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Działki o nr ew. 504, 505 mają zapewniony dostęp do drogi niższej kategorii ul. Działkowej istniejącym zjazdem poprzez działkę o nr ew. 503, której właścicielem jest Wnioskodawca, a sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu umożliwia 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. Działkowej.</p> <p>Ponadto odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na ww. działkach 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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>dc budynku hotelowego „Villa Estera co potwierdził Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie w dniu 5 lipca 2006 roku.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zjazd z drogi 719 na działkę jest nie tylko elementem infrastruktury umożliwiającym podróżnym korzystającym z drogi wojewódzkiej wjechać na parking hotelowy. Zjazd ten stanowi również fragment drogi pożarowej, zaprojektowanej przez uprawnionego rzeczoznawcę do spraw przeciwpożarowych na etapie ubiegania się o pozwolenie na budowę hotelu. Ponieważ hotel jest obiektem użyteczności publicznej, może w nim przebywać około 200 osób, musiały zostać zapewnione szczególnie zgodne z wymaganymi przepisami prawa i warunki ochrony przeciwpożarowej, W tym warunki ewakuacji. wytyczne ochrony przeciwpożarowej opisane w projekcie budowy hotelu, zostały pozytywnie zaopiniowane w 2018 roku przez Komendę Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej W Ekspertyzie Stanu Ochrony Przeciwpożarowej hotelu, zgodnie z którą : „Dojazd pożarowy do przedmiotowego budynku stanowi ul. Al. Jerozolimskie, z której zapewniono utwardzoną drogę pożarową o szerokości 4 m i długości 15m na terenie posesji. Wyjazd z drogi pożarowej możliwy Jest przez cofanie na ul. Al. Jerozolimskie (..)tworzy dogodny 					<p>być usytuowany w miejscu zagrażającemu bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania.</p> <p>Niemniej jednak Projektant informuje, że właściciel działek przekazał decyzję na lokalizację przedmiotowego zjazdu. Ewentualne wprowadzenie wnioskowanego zjazdu wymagać będzie wprowadzenia uwagi o przeniesieniu zatoki i przejścia dla pieszych przy ul. Sienkiewicza, oraz uzyskanie odstępstwa od obowiązujących przepisów technicznych.</p> <p>WPROWADZONO – ZJAZD Z DECYZJĄ LOKALIZACYJNĄ</p> <p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	układ na wypadek prowadzenia działań ratowniczo — gaśniczych".					
46.	<p>Złożono postulat o zamontowanie ekranów akustycznych wzdłuż ul. Poznańskiej w sąsiedztwie dzielnic Żbików/Gąsin</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ul. Poznańska w Pruszkowie już jest mocno obciążona, co za tym idzie, jest bardzo głośno dla mieszkańców okolicy. Przy 4 pasmowej drodze hałas i zanieczyszczenia będą nie do zniesienia. Jest to okolica dzielnic Żbików/Gąsin, spokojna (sypialnia miasta) i my, jako mieszkańcy nie wyobrażamy sobie takiego natężenia ruchu drogowego bez zamontowania ekranów akustycznych. 		Pruszków	od ok. km 20+100	Mieszkańcy dzielnicy Żbików/Gąsin	<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
47.1	<p>Złożono sprzeciw wobec likwidacji istniejącego skrzyżowania DW719 z ul. Wiejską, istniejącego przejścia dla pieszych oraz przeniesienia zatok autobusowych.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Projekt przebudowy zakłada de facto likwidację istniejącego skrzyżowania. W chwili obecnej mamy możliwość skrętu samochodów zarówno w kierunku 	-	Reguły	16+780	Petycja mieszkańców Reguł	<p>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 skrajnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Platanową, co miało się odbyć „kosztem” relacji skrajnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Wiejską. Ponadto Miasto Piastów zawnioskowało o uwzględnienie wszystkich relacji skrajnych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Sienkiewicza, co nie spotkało się ze sprzeciwem Gminy Michałowice. W systemie trzech skrzyżowań znajdujących się tak blisko siebie jedynie dwa skrajne z nich mogą zostać otwarte na</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Warszawy jak i Pruszkowa oraz skrzyżowania z ul. Wiejską</p> <ul style="list-style-type: none"> • Od strony Warszawy oraz od strony Pruszkowa, natomiast po przebudowie możliwy będzie jedynie skręt z ul. Wiejskiej w kierunku Warszawy. Rozwiązanie to jest również pozbawione pasa rozbiegowego, co utrudni wyjazd z ul. Wiejskiej i może powodować wypadki z udziałem samochodów włączających się do ruchu w ciągu Alej Jerozolimskich. • Projekt zakłada likwidację kluczowego przejścia dla pieszych, które jest wykorzystywane przez mieszkańców Reguł, udających się do szkół, sklepów czy Kościoła po północnej stronie drogi, jak również przez mieszkańców Piastowa podążających do stacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej w Regułach. • W projekcie przewidziano przeniesienie zatoki autobusowej w miejsce bardzo oddalone od ul. Wiejskiej, co będzie bardzo niekomfortowym rozwiązaniem dla osób wybierających publiczne środki transportu. • Zaproponowane rozwiązania w oczywisty sposób negatywnie wpłyną na jakość życia okolicznych mieszkańców, dlatego nie mogą zostać utrzymane w finalnej wersji projektu. 					<p>wszystkie relacje w sposób który całkowicie nie zaburzy ruchu na pozostałych skrzyżowaniach. Należy nadmienić również, że planowana jest przez Gminę Michałowice rozbudowa ul. Platanowej i tym samym zmniejszenie wagi ul. Wiejskiej.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektant informuje, 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. 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.</p> <p>WPROWADZONO</p>
47.2	<p>Złożono sprzeciw wobec planowanego zakresu rozbudowy skrzyżowania DW 719 z ul. Regulską oraz zawnioskowano o budowę wschodniej obwodnicy Reguł zgodnie z MPZP.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p>	-	Reguły	15+950		<p>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 pozwoliłoby na zmniejszenie kolejek na tych relacjach, zwiększyłyby</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> W przygotowanym projekcie skrzyżowanie zostało wytyczone w monstualnych rozmiarach, całkowicie ignorując jego rzeczywiste otoczenie. Nie możemy się zgodzić aby projekt przebudowy w tak znaczący sposób ingerował w otaczającą tkankę. Zmiana przebiegu ul. Regulskiej naruszy prawo własności okolicznych nieruchomości, oraz spowoduje konieczność wyburzeń. Koszty społeczne takiej przebudowy są zdecydowanie zbyt duże. Jako lokalna społeczność nie możemy zrozumieć, dlaczego w imię budowy przekalowanego skrzyżowania należy ograniczyć a wręcz uniemożliwić godne funkcjonowanie okolicznych mieszkańców oraz prowadzenie działalności gospodarczej. Problem ten dotyczy nieruchomości położonych na każdym rogu tego skrzyżowania. Istniejące stacja paliw oraz warsztat samochodowy tracą dostęp do drogi, natomiast osoby prywatne czeka wyburzenie domu mieszkalnego. Przebudowa w zaproponowanej formie stoi w sprzeczności z przebudową ul. Regulskiej, która odbyła się kilka lat temu. Jej celem było uspokojenie ruchu, co finalnie zostało osiągnięte przez zwężenie szerokości pasów ruchu. Przedstawiony projekt całkowicie niweczy to, o co lokalna społeczności zabiegała przez lata. Przyspieszenie ruchu na skrzyżowaniu zwiększyłoby, ruch 					<p>możliwości akumulacji skrzyżowania, poprawiłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu podczas wykonywania manewrów oraz likwidowałoby 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.</p> <p>Biorąc pod uwagę nierównomierne obciążenie skrzyżowania – relacje skątne 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.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu proponuje się zmianę kąta skrzyżowania w zakresie dozwolonym przez przepisy i zbliżeniem go do istniejących rozwiązań. Przy zachowaniu odpowiednich trójkątów widoczności jest to rozwiązanie które pozwoli zachować odpowiedni poziom BRD.</p> <p>Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasów ruchu na drodze klasy Z powinna wynosić 3m, co uwzględniono w zaprezentowanym rozwiązaniu projektowym. Rozporządzenie dopuszcza jednak w szczególnych przypadkach, konieczność uspokojenia ruchu, dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasów o 0,25m. Projektant uważa, że szczególny charakter rozważanych rozwiązań niesie za sobą powyższe przesłanki i daje możliwość zmniejszenia szerokości pasów ruchu. Należy jednak podkreślić że zmiana ta może wpłynąć negatywnie na komfort ruchu w zakresie w/w skrzyżowania</p> <p>WPROWADZONO W ZAKRESIE LIKWIDACJI MNIEJ OBCIĄŻONYCH RELACJI, ZMNIEJSZENIA SZEROKOŚCI PASÓW RUCHU ORAZ ZMIANY KĄTA SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>samochodowy w ul. Regulskiej, która jest zabudowana przed wszystkim domami mieszkalnymi. Tutejsi mieszkańcy nie zgadzają się na takie działanie.</p> <ul style="list-style-type: none"> Niezrozumiałe jest wytyczanie w ul. Regulskiej pasów do skrętu w każdym kierunku. Uważamy, że należy dążyć do utrzymania dotychczasowego rozwiązania, które choć nieoptymalne to stanowi niezbędny kompromis pomiędzy potrzebami mieszkańców Reguł oraz osób poruszających się Alejami Jeruzolimskimi. Jesteśmy zdania, że dbałość o ustawioną sygnalizację świetlną oraz właściwe oznakowanie pionowe i wystarczy dla racjonalnego i efektywnego wykorzystania tego skrzyżowania. W naszej ocenie skrzyżowanie z ul. Regulską bez problemów może zachować swoją obecną formę, przy jednoczesnym uwzględnieniu w projekcie przebudowy Al. Jeruzolimskich wschodniej Obwodnicy Reguł, która została przewidziana w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Głównym zadaniem tej obwodnicy miało być przejęcie ruchu samochodowego właśnie z ul. Regulskiej. 					<p>Sprawa skrzyżowania (na wysokości firmy Asmet) Al. Jeruzolimskich 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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
47.3	<p>Złożono sprzeciw wobec budowy dróg serwisowych oraz ekranów akustycznych wzdłuż Alej Jeruzolimskich</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wzdłuż Alej Jeruzolimskich znajduje się wiele punktów usługowych, których obsługa odbywa się bezpośrednio z tej 	-	Reguły			<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>drogi. W projekcie przebudowy przewidziano, że dojazd do nieruchomości zostanie skierowany na drogi serwisowe wytyczone wzdłuż Alej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekran akustyczny zasłonią prowadzone punkty usługowe, pogarszając i tak trudną sytuację tych firm. • Proponowane rozwiązania będą negatywnie oddziaływać na prowadzoną działalność, ponieważ ograniczą klientom możliwości dotarcia do tych miejsc i będą rzutować na sytuację finansową usługodawców. W wielu przypadkach prowadzona działalności to dorobek całego życia właścicieli firm, który może zostać zniweczony przez nieprzemyślaną przebudowę. 					<p>klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						akustycznej ekrany zostaną zaprojektowane. Zwracamy jednak uwagę, że na etapie projektowania decyzję o powstaniu ekranów akustycznych, w określonej lokalizacji, podejmuje organ ochrony środowiska. NIE WPROWADZONO
47.4	<p>Złożono wnioski o budowę ścieżek rowerowych jedynie po jednej stronie drogi wojewódzkiej oraz ewentualne wytyczenie ciągu pieszo-rowerowego w najbardziej newralgicznych miejscach. Zwrócono również uwagę na ilość przejść pieszych w obrębie skrzyżowania DW719 z ul. Regułą.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Jako lokalna społeczność nie sprzeciwiamy się idei rozbudowy infrastruktury dla pieszych oraz rowerów, wiemy, że rower jest w naszym coraz częściej wybieranym środkiem transportu. Nie widzimy jednak sensu w wydawaniu publicznych pieniędzy w celu budowy chodników i ścieżek rowerowych na całej długości przebudowanych Al. Jerozolimskich. Umieszczenie ich po północnej oraz południowej stronie drogi powoduje rozrastanie infrastruktury drogowej i przybliżanie jej do istniejącej zabudowy. Bardziej optymalnym rozwiązaniem jest pozostawienie ciągu pieszo-rowerowego jedynie po jednej stronie drogi, ewentualnie wytyczenie wspólnego ciągu pieszo-rowerowego tylko w najbardziej newralgicznych miejscach. Przygotowany projekt czyni z pieszych najmniej uprzywilejowanych uczestników 	-	Reguły			<p>Po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Ponadto wzdłuż drogi zlokalizowane są przystanki autobusowe, do których należy zaplanować bezpieczne dojścia. Biorąc również 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. Co więcej projektowana droga rowerowa pozwala przemieszczać się rowerzystom wzdłuż al. Jerozolimskich, co eliminuje chęć poruszania się rowerzystów po jezdni drogi wojewódzkiej, co mogłoby wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w przypadku kierowców jak i rowerzystów. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>ruchu.</p> <ul style="list-style-type: none"> Likwidacja przejścia dla pieszych przy ul. Wiejskiej, znaczna ilość przejść przez poszczególne jezdnie na skrzyżowaniu z ul. Regulską że sprawne przemieszczanie się pieszych będzie niemożliwe. 					
47.5	<p>Zgłoszono obawę związaną z likwidacją rowów odwadniających wzdłuż Alej Jerozolimskich, czy nie spowoduje to zalewania nieruchomości sąsiadujących z drogą wojewódzką.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Chcemy wyrazić również nasze obawy związane z likwidacją rowów odwadniających wzdłuż Alej Jerozolimskich. O ile ich zadaniem jest zbieranie wody opadowej z jezdni, to nie da się ukryć, że przesiąka do nich również woda z okolicznych gruntów. Jesteśmy zaniepokojeni, czy likwidacja rowów nie spowoduje zalewania nieruchomości sąsiednich nawalnych deszczach. 	-	Reguły			<p>Projektant informuje, że rozwiązania projektowe dotyczące odwodnienia jezdni drogi wojewódzkiej nr 719 wraz z drogami rowerowymi oraz chodnikami zakładają zastosowanie kanalizacji deszczowej, co nie wymaga projektowania rowów odwadniających. Projektant zwraca uwagę, że istniejące rowy odwadniające wzdłuż Al. Jerozolimskich służą, zgodnie z § 101 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, do powierzchniowego odwodnienia pasa drogowego, a nie jak wskazuje wnioskodawca do odwodnienia gruntów sąsiadujących działek.</p>
48.1	<p>Złożono wniosek o ponowne przeanalizowanie proponowanych rozwiązań w zakresie ronda „biskoptowego” na skrzyżowaniu AL. Jerozolimskich i ul. Bohaterów Warszawy.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przedstawione rozwiązanie projektowe wskazuje, że główny nacisk położono na usprawnienie ruchu w relacji Warszawa — węzeł autostradowy „Pruszków” z marginalizacją ruchu lokalnego. 	-	Pruszków	19+700	Urząd Miasta Pruszkowa	<p>Projektant informuje, że w omawianym miejscu rozważane były równe koncepcje komunikacyjne i przedstawione w projekcie rozwiązania okazały się najbardziej optymalne. Należy jednak pamiętać, że są to rozwiązania koncepcyjne i nie zawierają szczegółowych rozwiązań chociażby w zakresie organizacji ruchu. Na przedmiotowym węźle weryfikowana jest zasadność zastosowania ronda turbinowego, poprzez odpowiednie zastosowanie oznakowania poziomego co pozwoli na nadanie wybranym wlotom większej rangi. Jak pokazały wyniki pomiarów oraz analiz ruchu jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są właśnie DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy i te właśnie kierunki zostały bezkolizyjnie połączone zgodnie z wymogami zamówienia. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku pozostawienia rozwiązania z rondem, sugerujemy aby wjazd na nie od strony Warszawy był dwupasowy, nawet kosztem jednego pasa najazdowego na estakadę wiaduktu (obecnie większość pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie to ruch na relacji Warszawa Grodzisk Mazowiecki — mieszkańcy wracający do swoich domów). <p>Wnosimy także o sporządzenie dla proponowanego układu drogowego tego skrzyżowania, modelu ruchu dla zakładanych natężeń i potoków ruchu. W oparciu o taki model będzie można przeanalizować poprawność przyjętych rozwiązań i dokonać ewentualnych korekt, usprawniających</p>					<p>ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takie kształtowania potoku ruchu. Mimo powyższego na dzień dzisiejszy obciążenie DW 718 i południowego ciągu DW 719 jest porównywalne. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Lokalizacja wlotów jest wymuszona możliwą do uzyskania geometrią oraz istniejącymi warunkami zabudowy. Ronda turbinowe z powodzeniem są użytkowane zarówno na terenie naszego kraju jak i również za granicą. Należy też podkreślić że rondo te będzie funkcjonować jako skrzyżowanie poza kierunkiem głównym, który to bezkolizyjnie przeniesie większość ruchu na tym węźle.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>
48.2	<p>Złożono wniosek o korektę rozwiązania węzła AL. Jerozolimskie — Al. Tysiąclecia na wysokości Piastowa, w zakresie zmiany rozmiaru proponowanego ronda tj. można zmniejszyć rondo poprzez likwidację zjazdu w ul. Dolną (realizacja dojazdu do ul. Dolnej od ul. Piastowskiej).</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przy w/w rozwiązaniu należałoby tylko pozostawić wyjazd z ul. Dolnej w stronę Warszawy na prawoskręcie i pasie wyłączeniowym. 	-	Piastów	17+670		<p>Zgodnie z ustaleniami z I Rady Technicznej, pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, która odbyła się 01.06.2023r., Przedstawiciele samorządów wskazali na konieczność przeanalizowania możliwości zaprojektowania skrzyżowań al. Jerozolimskich z ul. Piastowską, al. Tysiąclecia, ul. Grunwaldzką oraz ul. Dolną i ul. Harcerską jako dwupoziomowego zapewniającego bezkolizyjne relacje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 (al. Jerozolimskich).</p> <p>Projektant zaznacza, że wskazane rozwiązania projektowe dot. tematycznego skrzyżowania nie spotkały się ze sprzeciwem Urzędu Miasta Pruszkowa na późniejszych spotkaniach w siedzibie Zamawiającego.</p> <p>Projektant informuje, że istnieje możliwość zlikwidowania wlotu na ul. Harcerską umożliwiającego dojazd do sklepu</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	W uzgodnieniu z Miastem Piastowem można by było zrezygnować również z wlotu od strony ul. Harcerskiej.					wielkopowierzchniowego, którego planowana jest w przyszłości budowa, a także zamknięcie wlotu na ul. Dolną. Niemniej jednak sama likwidacja tych wlotów nie daje możliwości zmniejszenia ronda. Jest to spowodowane faktem że rozmiar ronda nie wynika z ilości wlotów a bardziej z możliwości ich podłączenia w odpowiednim rozstawie. Likwidacja wlotów po stronie wschodniej nie rozwiązuje problemu po jego zachodniej stronie. W celu dokonania jego redukcji konieczna była by zmiana jego lokalizacji z przemieszczeniem ronda w kierunku centrum Pruszkowa. Powyższe wiązało by się z przemieszczeniem wiaduktu a tym samym z koniecznością zamknięcia ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej aby możliwe było wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA
48.3	Złożono postulat aby na wysokości ul. Dolnej zlokalizować przystanki autobusowe w obydwu kierunkach, obsługujące linie autobusowe kursujące zarówno do Pruszkowa, jaki i Piastowa. Uwagi wnioskodawcy: W ramach obecnie realizowanej przez Miasto Pruszków rozbudowy ul. Grunwaldzkiej, na łącznicy za stacją Mol, zostanie wybudowana zatoka autobusowa, dedykowana funkcjonującej linii ZTM, obsługującej kierunek Warszawa — Piastów.		Piastów/ Pruszków	ok 17+590		Projektowane zatoki autobusowe zostały zlokalizowane, zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 18.10.2023r., w kierunku Pruszkowa na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Grunwaldzką oraz w kierunku Warszawy na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Dolną. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zatoki autobusowej wzdłuż al. Tysiąclecia, w kierunku Warszawy. Zgodnie z § 119 ust. 1 pkt. 2 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, zatokę autobusową należy usytuować za skrzyżowaniem. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
48.4	Zaproponowano aby rozważyć pozostawienie rozdzielonego ruchu pieszego i rowerowego tylko w kluczowych rejonach, natomiast na pozostałych odcinkach (przelotowych) zastosować ciągi pieszo-rowerowe.	-	Pruszków/ Piastów/ Michałowice	cały odcinek		Analizując zapotrzebowanie dla ruchu rowerowego i pieszego należy pamiętać, że po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Ponadto wzdłuż drogi zlokalizowane są przystanki autobusowe, do których należy zaplanować bezpieczne dojścia. Biorąc również 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. Co więcej projektowana droga rowerowa pozwala przemieszczać się rowerzystom wzdłuż al. Jerozolimskich, co eliminuje chęć poruszania się rowerzystów po jezdni drogi wojewódzkiej, co mogłoby wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w przypadku kierowców jak i rowerzystów. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). NIE WPROWADZONO
49.1	Zawnioskowano aby dla przedstawionej propozycji tzw. „ronda biskoptowego" nałożyć faktyczne potoki ruchu na podstawie danych zebranych z badania ruchu wraz z prognozowanym wzrostem dla następujących relacji: - Warszawa — węzeł autostradowy Pruszków A2 - Warszawa — Pruszków - Grodzisk Maz. - Warszawa — Pruszków (przez ul. Bolesława Prusa)	-	Pruszków	19+700	Komisja Doraźnej Rady Miasta Pruszkowa	Projektant informuje, że w omawianym miejscu rozważane były równe koncepcje komunikacyjne i przedstawione w projekcie rozwiązania okazały się najbardziej optymalne. Należy jednak pamiętać, że są to rozwiązania koncepcyjne i nie zawierają szczegółowych rozwiązań chociażby w zakresie organizacji ruchu. Na przedmiotowym węzle weryfikowana jest zasadność zastosowania ronda turbinowego, poprzez odpowiednie zastosowanie oznakowania poziomego co pozwoli na nadanie wybranym wlotom większej rangi. Jak pokazały wyniki pomiarów oraz analiz ruchu jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są właśnie DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy i te właśnie kierunki zostały bezkolizyjnie połączone zgodnie z wymogami

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>Zawnioskowano o odrzucenie całkowicie zaproponowanych rozwiązanie oraz o ponowne zaprojektowanie układu drogowego (w oparciu o koncepcję przebudowy tegoż skrzyżowania z roku 2010), tak, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zachować po dwa pasy ruchu na „wlocie” z Warszawy celem zachowania płynności ruchu na kierunku Warszawa — Grodzisk Maz. - zachować po dwa pasy ruchu na wyjeździe w kierunku Warszawy, celem zachowania płynności ruchu. (Zaproponowane rozwiązanie dla pojedynczych pasów ruchu jest powrotem do tzw. „wąskiego gardła” komunikacyjnego istniejącego w tym miejscu przed poszerzeniem DW 719 na tym odcinku). - łącznica wprowadzająca ruch z ronda na wiadukt była odsunięta maksymalnie od istniejącej zabudowy wzdłuż ul. Majowej - powstało rondo turbinowe. - zjazd z wiaduktu w ul. Bolesława Prusa odbywał się bezpośrednio łącznicą a nie poprzez rondo. - został uwzględniony wjazd i wyjazd z Centrum Kultury i Sportu z i do centrum miasta <p>Zawnioskowano o dokonanie wizji lokalnej, celem oceny sytuacji pod kątem ukształtowania terenu i faktycznego potoku ruchu w relacjach opisanych w powyższych uwagach.</p>					<p>zamówienia. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkanę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takie kształtowania potoku ruchu. Mimo powyższego na dzień dzisiejszy obciążenie DW 718 i południowego ciągu DW 719 jest porównywalne. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Lokalizacja wlotów jest wymuszona możliwą do uzyskania geometrią oraz istniejącymi warunkami zabudowy. Ronda turbinowe z powodzeniem są użytkowane zarówno na terenie naszego kraju jak i również za granicą. Należy też podkreślić że rondo te będzie funkcjonować jako skrzyżowanie poza kierunkiem głównym, który to bezkolizyjnie przeniesie większość ruchu na tym węźle.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
49.2	<p>Zawnioskowano aby dla przedstawionej propozycji przebudowy ronda Solidarności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaprojektować wiadukty, aby zachować płynność ruchu w relacji Warszawa – węzeł autostradowy Pruszków A2 i „nie mieszać” ruchu lokalnego. 	-	Pruszków	20+300		<p>Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku rysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne jak np. zbyt mała odległość od węzła z rondem biskoptowym. Nie ma możliwości zaprojektowania pasów</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	- przesunąć geometrię ronda — dla ruchu lokalnego — bliżej ulicy Kurca z zachowaniem relacji tegoż ruchu w kierunku autostrady i centrum miasta.					włączenia i wyłączenia dla dwóch oddzielnych skrzyżowań wielopoziomowych na tak krótkim odcinku. Ponadto proponowane we wniosku rozwiązanie z uwagi na gęstą zabudowę oraz brak rezerwy terenu wymagałoby znacznych wyburzeń, wywłaszczeń, oraz likwidacji lokalnych dróg, co spotkałoby się z dużym sprzeciwem społecznym. Dodatkowo kierowcy jadący trasą główną zostaliby odcięci od możliwości korzystania z usług zlokalizowanych w tym rejonie. Rondo na skrzyżowaniu DW 718 oraz ul. Batalionów chłopskich, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej, ul. Łączniczek zostało zaprojektowane jako turbinowe, wraz z poszerzeniem przekroju drogi wojewódzkiej. Powyższe znacznie zwiększy przepustowość w tym miejscu, w szczególności na kierunku głównym który to jest relacją promowaną na rondzie. NIE WPROWADZONO
49.3	Zawnioskowano aby dla przedstawionej propozycji przebudowy skrzyżowania ul. Poznańskiej z ul. Europejską: - zaprojektować dodatkowy odrębny pas do skrętu w lewo z ulicy Poznańskiej w ul. Europejską w kierunku węzła autostradowego - zaprojektować dodatkowy odrębny pas do skrętu w prawo z ulicy Poznańskiej w ul. Europejską w kierunku węzła autostradowego	-	Pruszków	20+750		Projektant przychyliła się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w lewo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część północna) oraz o dodatkowy pas do skrętu w prawo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część południowa), ponieważ zmniejszają one ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasów. WPROWADZONO Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla tego skrzyżowania wynika że natężenie pojazdów dla relacji droga wojewódzka nr 718 - północna część drogi gminnej nr 310825W jest małe i nie daje przesłanek dla wprowadzania pasa do skrętu w prawo. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
49.4	<p>Zawnioskowano aby dla przedstawionej propozycji przebudowy skrzyżowania ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaprojektować ścieżkę rowerową po stronie południowej pomiędzy rondem a skrzyżowaniem lub przeprojektować na ciąg pieszo-rowerowy celem zapewnienia dojazdu do cmentarza Zbikowskiego - po północnej stronie ronda przeprojektować ciąg pieszy na pieszo-rowerowy, wraz z drogą dla rowerów wzdłuż przejścia dla pieszych w ul. 3 Maja, celem zapewnienia ciągłości przejazdu rowerów. - uwzględnić powstały ciąg pieszo-rowerowy na skrzyżowaniu ul. Żbikowskiej i Paszkowianki - wydłużyć maksymalnie pas do skrzyżowania z ul. Poznańskiej w ul. Zbikowską — kierunek Gąsin, Domaniew. 	-	Pruszków	21+890		<p>Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów zakłada dowiązanie się do rozwiązań projektowych węzła autostradowego „Paszkowianka”. W związku z powyższym zaprojektowanie drogi rowerowej po stronie południowej DW718 wiązałoby się z zakończeniem jej w rejonie zatoki autobusowej gdzie nie została przewidziana droga rowerowa w projekcie „Paszkowianki”. Powyższe uniemożliwiłoby rowerzystom dalszy przejazd.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektanta informuje, że zapewnienie ciągłości drogi rowerowej na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej z ul. 3 Maja nie jest możliwe ze względu na konieczność odtworzenia zjazdów, które stanowią m.in. dojazd na parking znajdujący się na działce o nr ew. 174/39, co uniemożliwia zaprojektowanie przejazdu rowerowego. Niezasadne byłoby zapewnienie ciągłości drogi rowerowej bez zapewnienia przejazdu rowerowego.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 718 od węzła autostradowego "Pruszków" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Partyzantów zakłada dowiązanie się do rozwiązań projektowych węzła autostradowego „Paszkowianka”. W związku z powyższym pas do skrzyżowania z ul. Poznańskiej w ul. Żbikowską znajduje się na styku ww. projektów, zatem wydłużenie pasa do skrzyżowania w lewo wykracza poza zakres opracowania inwestycji. Ponadto zastosowana w odrębnym projekcie geometria skrzyżowania nie pozwala na dodatkowe wydłużenie dodatkowego pasa do skrzyżowania w lewo.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
49.5	<p>Zawnioskowano aby dla przedstawionej propozycji przebudowy skrzyżowania Al. Jerozolimskich, Al. Tysiąclecia, ul. Grunwaldzkiej i ul. Piastowskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaprojektować zatokę autobusową na zjeździe z ronda w Al. Tysiąclecia, 	-	Piastów/ Pruszków	17+650		<p>Zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 18.10.2023r., Przedstawiciele samorządów wskazali na konieczność uwzględnienia w rozwiązaniach projektowych pary zatok autobusowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719, w obrębie skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Piastowską, al. Tysiąclecia, ul.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>- zlikwidować wjazd i zjazd na rondo z ul. Dolnej — zachowując wyjazd z ul. Dolnej w Al. Jerozolimskie</p> <p>- przesunąć cały układ drogowy w kierunku istniejącego skrzyżowania Al. Tysiąclecia z DW 719 w taki sposób aby wpisać je w istniejące skrzyżowania Al. Tysiąclecia i Al. Jerozolimskich i Al. Tysiąclecia z ul. Grunwaldzką, co pozwoli na budowę mniejszego ronda j zachowanie istniejącego układu drogowego</p> <p>- zachować po dwa pasy ruchu przy wjeździe na rondo i zjeździe z ronda dla ruchu lokalnego w kierunku z i do Warszawy,</p> <p>- zachować dwa pasy ruchu na wjeździe na rondo z kierunku Pruszkowa.</p>					<p>Grunwaldzką oraz ul. Dolną i ul. Harcerską, w kierunku Pruszkowa na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Grunwaldzką oraz w kierunku Warszawy na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Dolną.</p> <p>Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zatoki autobusowej wzdłuż al. Tysiąclecia, w kierunku Warszawy.</p> <p>Zgodnie z § 119 ust. 1 pkt. 2 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, zatokę autobusową należy usytuować za skrzyżowaniem.</p> <p>Projektant informuje, że zaproponowane rozwiązanie w zakresie korekty lokalizacji ronda wiązało by się z przemieszczeniem wiaduktu a tym samym z koniecznością zamknięcia ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej aby możliwe było wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>
49.6	Zawnioskowano aby dla przedstawionej propozycji przebudowy skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Sienkiewicza zaprojektować możliwość wyjazdu z ul. Sienkiewicza w kierunku Warszawy	-	Pruszków/ Piastów	16+650		Wstępne rozwiązania koncepcyjne uwzględniają możliwość relacji skrótu z ul. Sienkiewicza w drogę wojewódzką nr 719 w kierunku Warszawy.
49.7	<p>Zawnioskowano aby na całym odcinku DW719 od ul. Bohaterów Warszawy w kierunku Warszawy:</p> <p>- zachować istniejące wjazdy do istniejących działalności gospodarczych, w tym także do sklepów wielkopowierzchniowych.</p> <p>- przeprojektować ciągi piesze i ciągi rowerowe w jednolity ciąg pieszo-rowerowy</p> <p>- odstąpić od budowy ekranów akustycznych</p>	-	Pruszków	17+700		Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwi dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Projektowana droga rowerowa pozwala przemieszczać się rowerzystom wzdłuż al. Jerozolimskich, co eliminuje chęć poruszania się rowerzystów po jezdni dróg publicznych, co mogłoby wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w przypadku kierowców jak i rowerzystów. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów.</p> <p>Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą).</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
50.1	<p>Złożono uwagi do rys. nr 2.1 i 2.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zbudowany przez GDDKiA węzeł „Aleje Jerolimskie" łączący drogi S2 i DW719 został zaprojektowany z założeniem że AJ będą miały docelowy przekrój 2x2 (2/3). Rezygnacja z rozbudowy do przekroju 2x3 i przyjęcie w ramach niniejszego zadania 	-	Michałowice	ok 13+700	Osoba prywatna	<p>Odcinki przejściowy o których pisze autor uwagi znajduje się na terenie GDDKiA. Wprowadzenie skutecznych rozwiązań wymaga przebudowa węzła „Aleje Jerolimskie” w zakresie odcinków początkowych i końcowych co nie leży w zakresie inwestycji.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>założenia pozostawienia przekroju 2x2 nie może oznaczać pozostawienia w obecnym stanie prowizorycznych, niebezpiecznych rozwiązań na styku z odcinkiem AJ wybudowanym przez GDDKiA. Należy zaprojektować odcinek przejściowy który w bezpieczny sposób, zgodny z WT.</p> <ul style="list-style-type: none"> Po stronie „warszawskiej” węzła, na rysunku 2.1 po stronie południowej zastosowano odpowiednie rozwiązanie, ale strona północna wymaga korekty i wprowadzenia odcinka przejściowego z klinem o odpowiednim skosie, dla wprowadzenia płynnego i bezpiecznego poszerzenia o 2 pasy ruchu. Alternatywnie, można zaingerować w zakres GDDKiA zwiężając go odcinkowo, tak aby klin był częściowo na odcinku obecnie szerszym, a częściowo na węższym. Po stronie „pruszkowskiej” węzła, na rysunku 2.2 rozwiązanie jest obustronnie nieefektywne i niebezpieczne. Ulica Ogrodowa powinna płynnie wchodzić w rozpoczynający się przy niej pas do skrętu w prawo. Północna jezdnia powinna zostać poszerzona tak, aby na estakadzie do skrętu w lewo z S2 w AJ można było wdrożyć docelową organizację ruchu w miejsce dzisiejszego rozwiązania prowizorycznego wykorzystujące bariery drogowe U-14 typu Jersey. Północny odcinek ul. Ogrodowej powinien stracić powiązanie z AJ. 					
50.2	<p><u>Złożono uwagi do rys. nr 2.3 - 2.8:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Nie prowadzić osobnej DDR równoległe do DJ - poprowadzić ruch rowerowy po DJ z 					Po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	założeniem ograniczenia prędkości na DJ do 30 km/h.					<p>również pieszych i rowerzystów. Projektowana droga rowerowa pozwala przemieszczać się rowerzystom wzdłuż al. Jerozolimskich, co eliminuje chęć poruszania się rowerzystów po jezdni dróg publicznych, co mogłoby wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w przypadku kierowców jak i rowerzystów. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów.</p> <p>Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). Zmianę dodatkowych jezdni na ciągi pieszo-jezdne uznaje się za rozwiązanie zmniejszające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
50.3	<p><u>Złożono uwagi do rys. nr 2.7 Węzeł „Piastów”</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Węzeł niepotrzebnie przeskalowany, zajmuje zbyt wiele terenu, ma zbyt wiele wlotów i jest nieczytelny. • Po stronie południowej brak uzasadnienia dla podłączenia do węzła jednocześnie ulicy Piastowskiej i Dolnej - ulice te zbiegają się około 200m na południe od AJ. • Ulicę Dolną należy zaślepić lub zostawić wyłącznie możliwość skrętu w prawo do AJ, zaś do węzła wystarczy podłączyć ul. Piastowską. • Podobnie nie ma uzasadnienia dla podłączenia do węzła ul. Harcerskiej — w 	-	Michałowice/ Pruszków/ Piastów	od ok km 15+700 do ok km 18+370		<p>Zgodnie z ustaleniami z I Rady Technicznej, pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, która odbyła się 01.06.2023r., Przedstawiciele samorządów wskazali na konieczność przeanalizowania możliwości zaprojektowania skrzyżowań al. Jerozolimskich z ul. Piastowską, al. Tysiąclecia, ul. Grunwaldzką oraz ul. Dolną i ul. Harcerską jako dwupoziomowego zapewniającego bezkolizyjne relacje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 (al. Jerozolimskich).</p> <p>Projektant informuje, że istnieje możliwość zlikwidowania wlotu na ul. Harcerską umożliwiającego dojazd do sklepu wielkopowierzchniowego, którego planowana jest w przyszłości budowa, a także zamknięcie wlotu na ul. Dolną. Niemniej jednak sama likwidacja tych wlotów nie daje możliwości zmniejszenia ronda. Jest to spowodowane faktem że rozmiar ronda nie wynika z ilości wlotów a bardziej z możliwości ich podłączenia w</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>zależności od planów dotyczących terenu po sklepie „Tesco” można tą ulicę zaślepić i połączyć z powrotem z układem lokalnym — dalszym ciągiem ulicy Harcerskiej. Alternatywnie, można podłączyć ulicę Harcerską wyłącznie do łącznicy „na prawoskręty”. Teren po sklepie „Tesco” jest i będzie obsługiwany od strony al. Tysiąclecia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • W konsekwencji rezygnacji z podłączania do węzła ulic Dolnej i Harcerskiej pojawia się możliwość przesunięcia ronda na oś Al. Tysiąclecia i ul. Piastowskiej oraz zmniejszenia średnicy ronda, a także rezygnacji z większości „bypassów” do skrętu w prawo z ominięciem jezdni ronda. • Łącznice z kierunku warszawskiego do i z ronda powinny być dwupasowe. • Należy przedstawić społeczeństwu wyniki modelowania w mikrosymulacji. • Zgodnie z WR-D-31-3 ronda dwupasowe powinny mieć formę turbinową. 					<p>odpowiednim rozstawie. Likwidacja wlotów po stronie wschodniej nie rozwiązuje problemu po jego zachodniej stronie. W celu dokonania jego redukcji konieczna była by zmiana jego lokalizacji z przemieszczeniem ronda w kierunku centrum Pruszkowa. Powyższe wiązało by się z przemieszczeniem wiaduktu a tym samym z koniecznością zamknięcia ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej aby możliwe było wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia.</p> <p>Połączenie wlotów ul. Harcerskiej i ul. Dolnej zaprezentowane w przykładzie niezgodne zarówno przepisami jak i zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>
50.4	<p>Złożono uwagi do rys. nr 2.8</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzić płynne przejście z pasów rozbiegowych ze strony węzła w pas obsługujący zjazdy, rozdzielenie wyspą trójkątną. • W zakresie prowadzenia dróg rowerowych stosować wytyczne warszawskie — minimalny promień skrętu 30m, w rejonie skrzyżowań zalecany 5m, dopuszczalny 3m. 		Pruszków	od ok km 17+900 do ok km 18+370		<p>Proponowana korekta przejścia z pasa rozbiegowego w pas manewrowy jest rozwiązaniem niezwykle niebezpiecznym i niezgodnym z przepisami.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> W rejonie skrzyżowań z ulicami Miejską i Wiejską jest miejsce na sensowne poprowadzenie DDR. Chodniki poprowadzić analogicznie, odsunąć północną dodatkową jezdnię by zrobić miejsce na DDR + chodnik. <p>W przypadku wdrożenia uwagi o rezygnacji z DDR na odcinku prowadzenia dodatkowej jezdni, DDR skierować osiowo w dodatkową jezdnię jako „czwarty wlot” połączenia dodatkowej jezdni z ul. Miejską.</p>					
50.5	<p><u>Złożono uwagi do rys. nr 2.10 i 2.11</u> Należy uzupełnić chodnik i DDR po stronie południowej na wschód od ul. Zacisze</p>	-	Pruszków	od ok km 19+170 do ok km 19+650		<p>Uwzględnienie chodnika oraz drogi rowerowej po stronie południowej DW719, od ul. Zacisze do projektowanego ronda biskoptowego, jest niemożliwe ze względu na bliskie położenie Centrum Kultury i Sportu w Pruszkowie. <i>NIE WPROWADZONO</i></p>
50.6	<p><u>Złożono uwagi do rys. nr 2.12</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Narzucony w OPZ układ gdzie ciąg główny 2x2 bezkolizyjnie kieruje się od strony Warszawy w kierunku A2 nie odpowiada dzisiejszemu rozkładowi ruchu i relacjom skrotnym. Wątpliwe, czy realizacja Etapu I inwestycji o nazwie „Paszkwianka”— o ile dojdzie do skutku - poskutkuje aż tak daleko idącym zmianom w rozkładzie potoków ruchu i relacji skrotnych. Węzeł należy zaprojektować w takiej formie, aby był funkcjonalny również w sytuacji gdy „Paszkwianka” nie powstanie lub jej realizacja się znacząco opóźni. Zawnioskowano o opracowanie trzech znacząco różniących się wariantów i podanie ich analizie dla dwóch scenariuszy 	-	Pruszków	ok 19+700		<p>Projektant informuje, że w omawianym miejscu rozważane były różne koncepcje komunikacyjne i przedstawione w projekcie rozwiązania okazały się najbardziej optymalne. Należy jednak pamiętać, że są to rozwiązania koncepcyjne i nie zawierają szczegółowych rozwiązań chociażby w zakresie organizacji ruchu. Na przedmiotowym węzle weryfikowana jest zasadność zastosowania ronda turbinowego, poprzez odpowiednie zastosowanie oznakowania poziomego co pozwoli na nadanie wybranym wlotom większej rangi. Jak pokazały wyniki pomiarów oraz analiz ruchu jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są właśnie DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy i te właśnie kierunki zostały bezkolizyjnie połączone zgodnie z wymogami zamówienia. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkankę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takie kształtowania potoku ruchu. Mimo powyższego na dzień dzisiejszy obciążenie DW 718 i południowego ciągu DW 719 jest porównywalne. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>„Paszkowianka” powstanie lub nie powstanie. Poniżej zaproponowano następujące warianty:</p> <p><u>wariant 1</u> - zachowanie dzisiejszego układu ulic przy zmianie organizacji ruchu; łącznica z wiaduktu do weryfikacji wysokościowej, w razie braku możliwości przyjęcia formy „pętli”.</p> <p><u>wariant 2</u> - węzeł typu „trąbka” z 2 pasami w każdej łącznicy dla umożliwienia płynnego przekierowania ruchu w kierunku A2 i Paszkowianki, albo w kierunku centrum Pruszkowa. AJ przechodzą wiaduktem nad ciągiem Bolesława Prusa — Bohaterów Warszawy. Niezbędna również przebudowa skrzyżowania Bohaterów Warszawy — Partyzantów (np. na rondo jednopasowe) oraz przeprojektowanie skrzyżowania Partyzantów/AJ.</p> <p>Ponadto w każdym z w/w wariantów powinna się pojawić łącznica prowadząca ruch ze strony Warszawy „na wiadukt” oraz „z wiaduktu” w kierunku centrum Pruszkowa / Milanówka, w formie pętli — podobnie jak miało to miejsce w projekcie budowy wiaduktu z 2019 roku, ale z dobudową 3 pasa ruchu do pobliskiego skrzyżowania.</p>					<p>dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Lokalizacja wlotów jest wymuszona możliwą do uzyskania geometrią oraz istniejącymi warunkami zabudowy. Ronda turbinowe z powodzeniem są użytkowane zarówno na terenie naszego kraju jak i również za granicą. Należy też podkreślić że rondo te będzie funkcjonować jako skrzyżowanie poza kierunkiem głównym, który to bezkolizyjnie przeniesie większość ruchu na tym węźle.</p> <p>Zaprezentowana koncepcja nie spełnia podstawowego wymogu zadania tzn. ujednoczenia przebiegu 718 i 719, a co za tym idzie jest sprzeczna z jego warunkami. Dodatkowo wrysowane rozwiązania niestety są niemożliwe do zrealizowania ze względu na obowiązujące warunki techniczne w szczególności w zakresie łącznic.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
50.7	<p>Wnioskodawca dodał również uwagi, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> niezależnie od formy węzła, należy poprawić obsługę pieszych i rowerzystów przenalizować rozkład ruchu, przewidzieć przebudowę ulic, skrzyżowań i elementów układu komunikacyjnego które będą tego wymagać oraz potwierdzić prawidłowość 		Pruszków/ Michałowice/ Piastów	19+700		<p>Relacja piesza i rowerowa została przeniesiona na oddzielny ciąg komunikacyjny niezależny do wiaduktu. Projektant dołoży wszelkich starań aby na następnych etapach projektu wprowadzać rozwiązania usprawniające i poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	przyjętych rozwiązań projektowych w mikrosymulacji. należy uzupełnić relacje pieszą i rowerową „z wiaduktu" do Al. Wojska Polskiego.					
51.	Złożono postulat o poszerzenie wjazdu na działkę nr 8 do szerokości minimum 8m Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Według prezentowanego planu zapewniony jest wjazd na działkę (92P) o szerokości 4 m. Działka nr 8 wg miejscowego planu zagospodarowania ma przeznaczenie handlowo-usługowo-magazynowe. Wykorzystanie jej w zgodnie z przeznaczeniem generuje duży ruch pojazdów. Wjazdu o szerokości minimum 8m pozwoli mijać się pojazdom „w bramie" nie blokując ruchu na DW719. Wąski wjazd (bez możliwości mijania się pojazdów) spowoduje blokowanie ruchu na skrajnym prawym pasie DW719.	8	Pruszków	18+298,18	Osoba prywatna	Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją zjazdów na działce nr 8 nie jest prowadzona żadna działalność gospodarcza lub działalność o charakterze publicznym, co zgodnie z § 55 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, kwalifikuje zjazd jako indywidualny, którego szerokość powinna być nie mniejsza niż 4,5 m w tym jezdnię o szerokości nie mniejszą niż 3,0m. W przypadku zjazdu na działkę numer sześć projektowany zjazd posiada jezdnię o szerokości 4 metrów. Jest to szerokość dostosowana do istniejącej w chili obecnej bramy. Jeżeli Zamawiający podejmie taką decyzję zjazd można poszerzyć jednak nie więcej niż do 7 metrów co stanowi szerokość jezdni głównej bez pasa manewrowego. NIE WPROWADZONO
52.1	Złożono postulat o zapewnienie wjazdu o szerokości minimum 8m z DW719 na działki o numerach 6 i 7 Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Szerokość tych wjazdów jest istotna. W chwili obecnej wjazdy/wyjazdy mają około 9 metrów szerokości co pozwala mijać się pojazdom „w bramie" nie blokując ruchu na DW719. 	6 i 7	Pruszków	18+315,80	Glazomat	Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją zjazdów na działkach nr 6 i 7 jest prowadzona działalność gospodarcza, co zgodnie z § 55 ust. 1 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, kwalifikuje zjazd na działki nr 6 i 7 jako publiczne. Istniejące zjazdy mają szerokość w świetle bramy ok. 9 m, niemniej jednak z uwagi na fakt, że jezdnia główna bez pasa manewrowego ma jedynie 7 metrów zjazd powinien zostać poszerzony maksymalnie do tej szerokości. WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Wąski wjazd (bez możliwości mijania się pojazdów) spowoduje blokowanie ruchu na skrajnym prawym pasie DW719. <p>Utrzymanie wjazdów 90P i 91P w formie jaka funkcjonuje obecnie ma uzasadnienie ze strony bezpieczeństwa ruchu jak i logistyki naszych nieruchomości.</p>					
52.2	<p>Złożono postulat o utrzymanie oddzielnych zjazdów do działek 6 i 7</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Według prezentowanego planu zapewnione jest jedynie wjazd na działkę nr 7 (wjazd 91P). Wjazd na działkę nr 6 (90P) jest oznaczany jako do skasowania. Pomimo że jest jeden właściciel obydwu działek, funkcjonują one jako dwa niezależne obiekty (mają różne numery ewidencyjne, Księgi Wieczyste). Wjazd 90P obsługuje 5 różnych firm generujących bardzo duży ruch — między innymi serwis agregatów naczepowych oraz hurtownię płytek ceramicznych, do których codziennie wjeżdżają tiry i samochody ciężarowe kilkadziesiąt dziennie). Wjazd 91P obsługuje kolejne dwie firmy, jedna z nich to InterCars. Inter Cars to bardzo duży ruch dostawców — samochody ciężarowe, klientów hurtowych jak i detalicznych. 				<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich sposób zagospodarowania umożliwia dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Obsługa komunikacyjna nieruchomości (dz. nr 6 i 7) została zaplanowywana poprzez dodatkowy pas służący do obsługi nieruchomości, który znajduje się bezpośrednio w jezdni drogi wojewódzkiej nr 719.</p> <p>Biorąc pod uwagę faktyczne zagospodarowanie działek nr 6 i 7, tj. lokalizację budynku, drogi wewnętrznej i parkingu, Projektant przyjął, że obsługa komunikacyjna ww. działek może odbywać się poprzez jeden wspólny zjazd, co ma ograniczyć liczbę zjazdów z drogi wojewódzkiej.</p> <p>Ponadto Projektant dopuszcza możliwość zmiany lokalizacji projektowanego zjazdu tj. z zamiast zjazdu oznaczanego symbolem 91PL może zostać odtworzony zjazd oznaczony 90P.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>	

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Utrzymanie obu wjazdów jest także konieczne ze względu na ewentualną sprzedaż nieruchomości. 					
53.	<p>Złożono postulat o utrzymanie bezpośredniego zjazdu z działki na DW719 i tym samym rezygnację z projektowanej drogi serwisowej na przedmiotowym odcinku drogi.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obiekty produkcyjno-magazynowe o powierzchni kilku tys. m² funkcjonują w oparciu o swobodny zjazd z ciągu ulicy Al. Jerozolimskie. Według przedstawionych planów przebudowy posesje na tym odcinku pomiędzy Al. Tysiąclecia (Piastów) a ul. Miejską nie będą miały bezpośredniego zjazdu z Al. Jerozolimskich. Wyjazd na Al. Jerozolimskie będzie realizowany przez drogę serwisową która całkowicie uniemożliwi dojazd TIR-om oraz ciężkim pojazdom. Dla magazynów i produkcji oznacza to niemożność prowadzenie działalności. Istnienie tych podmiotów w tej lokalizacji straci rację bytu i będzie skutkowało zakończeniem działalności. 	555	Piastów	18+046,58	Jarzębinowa sp. z o.o.	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaplanowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębem np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>Obsługa komunikacyjna m.in. nieruchomości (dz. nr 555) została zaplanowywana poprzez drogę serwisową, która jest połączona z DW719 pośrednio poprzez skrzyżowanie z ul. Miejską, ponieważ sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu uniemożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony drogi niższej kategorii. Ww. działka</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						zlokalizowana jest w obszarze projektowanego węzła Al. Tysiąclecia – Al. Jerozolimskich, w sąsiedztwie pasa włączenia. Zatem, odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na działce 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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania. WPROWADZONO - W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ GEOMETRII SĄSIADUJĄCEGO SKRZYŻOWANIA ZREZYGNOWANO Z DRÓG SERWISOWYCH
54.	<p>Złożono postulat o utrzymanie bezpośredniego zjazdu z działki na DW719 i tym samym rezygnację z projektowanej drogi serwisowej na przedmiotowym odcinku drogi.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Specjalistyczny sklep narciarsko-rowerowy, który znajduje się przy Al. Jerozolimskich 424 i funkcjonuje w oparciu o swobodny zjazd z ciągu ulicy AL. Jerozolimskie. Posesja zlokalizowana jest między skrzyżowaniem z ulicami A. Tysiąclecia, a ul. Miejską. Według przedstawionych planów przebudowy posesje na tym odcinku zostaną pozbawione bezpośredniego zjazdu z Alei Jerozolimskich. Wjazd na główną trasę będzie realizowany przez drogę serwisową, przez co będzie mocno utrudniony, a sam obiekt mniej widoczny. 	556	Piastów	18+025,78	Ski Race Center	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaprojektowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Dodatkowo inwestycja ograniczy powierzchnię parkingu pod istniejącym sklepem. Niemożliwe będzie zaopatrywanie obiektu przez pojazdy ciężkie (TIR), <p>Konsekwencje wprowadzenia w życie przedstawionych planów sprawią, że prowadzenie działalności w Pruszkowie straci sens i będzie skutkowało zakończeniem działalności lub przeniesieniem jej do m.st. Warszawy.</p>					<p>jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>Obsługa komunikacyjna m.in. nieruchomości (dz. nr 556) została zaplanowywana poprzez drogę serwisową, która jest połączona z DW719 pośrednio poprzez skrzyżowanie z ul. Miejską, ponieważ sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu uniemożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony drogi niższej kategorii. Ww. działka zlokalizowana jest w obszarze projektowanego węzła Al. Tysiąclecia – Al. Jerozolimskich, w sąsiedztwie pasa włączenia. Zatem, odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na działce 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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania.</p> <p>WPROWADZONO - W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ GEOMETRII SĄSIADUJĄCEGO SKRZYŻOWANIA ZREZYGNOWANO Z DRÓG SERWISOWYCH</p>
55.1	<p>Złożono postulat o pozostawienie mieszkańcom aktualnego świetnie sprawdzającego się układu dróg w tym rejonie projektowanego, na który tak długo czekali i z którego są bardzo zadowoleni, bo sprawdza się wspaniale</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aktualna koncepcja ronda biskoptowego jest absolutnie nie do przyjęcia gdyż spowoduje ogromne korki dla mieszkańców Pruszkowa przy wjeździe i wyjeździe z miasta, a więc powrót 	-	Pruszków	19+700	Osoba prywatna	<p>Projektant informuje, że w omawianym miejscu rozważane były równe koncepcje komunikacyjne i przedstawione w projekcie rozwiązania okazały się najbardziej optymalne. Należy jednak pamiętać, że są to rozwiązania koncepcyjne i nie zawierają szczegółowych rozwiązań chociażby w zakresie organizacji ruchu.</p> <p>Na przedmiotowym węzle weryfikowana jest zasadność zastosowania ronda turbinowego, poprzez odpowiednie zastosowanie oznakowania poziomego co pozwoli na nadanie wybranym wlotom większej rangi. Jak pokazały wyniki pomiarów oraz analiz ruchu jednymi z najbardziej obciążonych wlotów są właśnie DW 718 oraz DW 719 od strony Warszawy i te właśnie kierunki zostały bezkolizyjnie połączone zgodnie z wymogami</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>praktycznie do stanu komunikacji w tym tak kluczowym dla całego miasta rejonie, sprzed remontu, wyczekiwanego przez dziesięciolecie.</p> <ul style="list-style-type: none"> Aktualna sytuacja w tym obszarze dróg jest wspaniała i potwierdzają to wszyscy Pruszkowianie, którzy korzystają z tych ulic na co dzień. Remont tych dróg powinien być przede wszystkim dla Pruszkowian, a nie dla tych którzy będą tranzytem przejeżdżać przez nasze miasto. 					<p>zamówienia. Wiąże się to również z chęcią ukierunkowania ruchu ciężkiego obciążającego w chwili obecnej tkanę miasta w stronę autostrady A2. W stanie istniejącym wąski przekrój DW 718 jak i konieczność pokonania dwóch skrzyżowań mocno zniechęca do takie kształtowania potoku ruchu. Mimo powyższego na dzień dzisiejszy obciążenie DW 718 i południowego ciągu DW 719 jest porównywalne. Po wprowadzeniu zmian przyjętych w projekcie dalszy ciąg DW 719 zostanie znacznie odciążony. Powyższe założenia są zgodne 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). Lokalizacja wlotów jest wymuszona możliwą do uzyskania geometrią oraz istniejącymi warunkami zabudowy. Ronda turbinowe z powodzeniem są użytkowane zarówno na terenie naszego kraju jak i również za granicą. Należy też podkreślić że rondo te będzie funkcjonować jako skrzyżowanie poza kierunkiem głównym, który to bezkolizyjnie przeniesie większość ruchu na tym węźle. NIE WPROWADZONO</p>
55.2	Złożono wniosek o pozostawienie mieszkańcom oddzielnego wiaduktu do wjazdu i zjazdu w kierunku węzła autostradowego w obecnym przebiegu + jego gruntowny remont (ewentualnie wyburzenie go i postawienie od nowa w tym samym przebiegu)	-	Pruszków	19+700		
55.3	Złożono wniosek o wybudowanie w tym rejonie nowego wiaduktu, dedykowanego dla pojazdów tranzytowych, łączącego ulicę Poznańską z Al. Jerozolimskimi (mniej więcej w okolicy nowo powstałej szkoły przy ulicy Topolowej , za sklepem Lidl) — co też przewidziano w aktualnym projekcie.	-	Pruszków	19+700		
56.	<p>Złożono wniosek o nie montowanie ekranów dźwiękochłonnych na odcinku od ul. Partyzantów do skrzyżowania z Al. Tysiąclecia/ ul. Piastowską</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> W obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego są to tereny z przeznaczeniem magazynowo-składowo-handlowo-usługowym i są przez 	-	Pruszków	od km 17+700 do km 18+780	<p>Właściciele nieruchomości Al. Jerozolimskich w Pruszkowie</p>	<p>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</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	wykorzystywane zgodne z planowaną funkcjonalnością, <ul style="list-style-type: none"> Biorąc pod uwagę komercyjny charakter naszych nieruchomości zamontowanie ekranów będzie miało negatywny wpływ na potencjał ekonomiczny firm, gdzie bezpośrednia widoczność z drogi 719 jest jednym z największych atutów. Powyższe zdecydowanie przeważa to nad zredukowaniem natężenia dźwięku. Inwestując na tych terenach zdawaliśmy sobie sprawę z bliskości drogi o dużym natężeniu ruchu i wynikających z tego faktu zaletach (duża ilość potencjalnych klientów) i wadach.					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. NIE WPROWADZONO
57.1	Złożono wniosek o rozważenie wiaduktu nad skrzyżowaniem Al. Jerozolimskich z ulicą Regulską.	-	Reguły	15+650		Zakres skrzyżowań wielopoziomowych został określony w specyfikacji technicznej (część IV SWZ) oraz został omówiony na spotkaniach z przedstawicielami władz lokalnych w siedzibie Zamawiającego. Proponowane we wniosku 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.
57.2	Złożono wniosek o pasy dla włączania i zjazdu dla ulicy Sienkiewicza rozdzielone wysepką, aby nie można było traktować tego pasa jak dodatkowy pas ruchu.	-	Piastów/ Pruszków	16+660	Osoba prywatna	Projektant przychylił się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w prawo, ponieważ zmniejsza on ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasa do skrętu w prawo. WPROWADZONO Ponadto Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla skrzyżowania drogi gminnej 310489W z drogą wojewódzką nr 719 wynika że natężenie pojazdów na relacji, która

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						miała by być wyposażona w pas włączenia jest minimalne i nie daje przesłanek dla wprowadzania takiego pasa. NIE WPROWADZONO
57.3	Złożono wniosek o zaprojektowanie dwóch pasów do skrętu w lewo (do Warszawy) w ulicy Sienkiewicza.	-	Piastów/ Pruszków	16+660		Projektowana liczba pasów ruchu, na skrzyżowaniu drogi gminnej 310489W z drogą wojewódzką nr 719, jest adekwatna do przeprowadzonych analiz i prognoz ruchu, w których miarodajne natężenie ruchu relacji na wprost oraz miarodajne natężenie ruchu relacji w lewo wskazują na brak potrzeby dodatkowego pasa do skrętu w lewo. NIE WPROWADZONO
57.4	Wniesiono o niedołączanie pasa technicznego (dojazdu do posesji) do ulicy Sienkiewicza. Przy zastosowaniu ekranów akustycznych widoczność będzie mocno ograniczona i wyjazd z pasa technicznego będzie kłopotliwy. Dojazd do posesji można zapewnić drogami lokalnymi ulicami Żeromskiego i Norwida. Ruch na ulicy Sienkiewicza już w tej chwili jest dość duży, a gdy będzie skręt do Warszawy to na pewno mocno wzrośnie.	-	Piastów/ Pruszków	od ok km 16+660 do ok 17+500		Projektant dopuszcza podłączenie dodatkowych jezdni do innych dróg publicznych. Rozwiązanie wymaga konsultacji z Zamawiającym oraz zarządcami dróg niższej kategorii. NIE WPROWADZONO
57.5	Złożono wniosek o rozważenie zwiększenia liczby zjazdów do Piastowa na przykład o ulice Reymonta, Godebskiego i być może Orzeszkowej, oraz stworzenie pasa dla wyłączających się z ruchu i włączających do niego rozdzielanego wysepkami przy ulicach Reymonta, Godebskiego, Orzeszkowej.		Piastów	od ok km 16+660 do ok 17+500		Projekt przedstawiający wstępne rozwiązania koncepcyjne zakłada odtworzenie istniejących skrzyżowań z drogami wojewódzkimi nr 718 i 719. Zaprojektowanie dodatkowych skrzyżowań z ul. Reymonta, ul. Godebskiego, ul. Orzeszkowej może wpływać negatywnie na zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu na drodze wojewódzkiej nr 719. Ponadto 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, odstępy między skrzyżowaniami na drodze klasy G, na terenie zabudowy, nie powinny być mniejsze niż 500 m, a wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się nie mniejsze niż 400 m. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
58.1	<p>Uwagi wnioskodawcy do skrzyżowania z ul. Regulską:</p> <p>Jeśli skrzyżowanie będzie realizowane w koncepcji zbliżonej do przedstawionej to wnioskuję o:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla wlotu północnego z ul. Regulskiej o możliwość skrętu w lewo w DW719 (kierunek W-wa) z dwóch pasów ruchu. podobne rozwiązanie lewoskrętu z dwóch pasów można wprowadzić dla wlotu południowego i wyznaczyć oddzielne fazy sygnalizacji świetlnej dla obu tych wlotów 		Reguły	15+650		<p>Projektowana liczba pasów ruchu, na skrzyżowaniu z ul. Regulską z drogą wojewódzką nr 719, jest adekwatna do przeprowadzonych analiz i prognoz ruchu, w których miarodajne natężenie ruchu relacji na wprost oraz miarodajne natężenie ruchu relacji w lewo wskazują na brak potrzeby dodatkowych, względem tych przedstawionych w koncepcji, pasów do skrętu w lewo.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
58.2	<p>Uwagi wnioskodawcy do skrzyżowania z ul. Sienkiewicza:</p> <ul style="list-style-type: none"> dobudowanie wydzielonego pasa do skrętu w prawo w DW719, jadąc od strony wschodniej (od W-wy) i skręcając w prawo w ul. Sienkiewicza. Pozwoli to na wyeliminowanie problemu, gdzie skręcające w prawo pojazdy ustępuje pierwszeństwa pieszym i rowerzystom i blokują główny ciąg DW719. Zmniejszy to też ryzyko najechania i kolizji. <p>poszerzenie wlotu ul. Sienkiewicza by możliwe było wyznaczenie dwóch pasów do skrętu — lewy pas tylko do skrętu w lewo (w kierunku Warszawy), zaś prawy pas zarówno do skrętu w prawo (w kierunku Pruszkowa) jak i w lewo — czyli dopuszczony skręt w lewo z dwóch pasów. Takie rozwiązanie pozwoli na skrócenie fazy świateł przy jednoczesnym wzroście przepustowości dla tej istotnej relacji. Rozbudowa wschodnich części Piastowa, rosnące obciążenie ruchem ulicy Regulskiej</p>	-	Piastów/ Pruszków	16+660	Osoba prywatna	<p>Projektant przychyliła się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w prawo, ponieważ zmniejsza on ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasa do skrętu w prawo.</p> <p>WPROWADZONO</p> <p>Ponadto Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla skrzyżowania drogi gminnej 310489W z drogą wojewódzką nr 719 wynika że natężenie pojazdów na relacji, która miała by być wyposażona w pas włączenia jest minimalne i nie daje przesłanek dla wprowadzania takiego pasa.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektowana liczba pasów ruchu, na skrzyżowaniu drogi gminnej 310489W z drogą wojewódzką nr 719, jest adekwatna do przeprowadzonych analiz i prognoz ruchu, w których miarodajne natężenie ruchu relacji na wprost oraz miarodajne natężenie ruchu relacji w lewo wskazują na brak potrzeby dodatkowego pasa do skrętu w lewo.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	oraz budowa wiaduktu WD-64 wskazują, że wylot z ul. Sienkiewicza może być obciążony ruchem właśnie w tej relacji lewoskrętnej					
58.3	<p><u>Uwagi wnioskodawcy do ronda z Tysiąclecia / Grunwaldzka / Piastowską</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Doprojektowanie zatoki autobusowej dla autobusów skręcających w al. Tysiąclecia W miarę możliwości „uturbienie” ruchu na rondzie, choćby częściowe (prawy pas tylko do zjazdów, co wyeliminuje problem objeżdżania ronda prawym pasem i jednocześnie umożliwi łatwiejsze wjeżdżanie na rondo z poszczególnych wlotów Zapewnienie wjazdu na rondo od strony wschodniej (od W-wy, jedna z głównych relacji) jako dwa pasy, nawet kosztem by-pasu do ul. Harcerskiej (który nie będzie miał w zasadzie żadnego znaczenia). Opcjonalnie pas ten mógłby się zaczynać dopiero za by-pasem (kolor niebieski na propozycji) Zapewnienie zjazdu z ronda na kierunek wschodni (do W-wy, główna relacja) na dwa pasy, nawet kosztem by-pasu z ul. Dolnej. <p>Wlot z ul. Dolnej jest nie do końca uzasadniony, bowiem ruch z ul. Dolnej jest i tak kierowany w ulicę Piastowską — więc te dwa wloty się dublują.</p>	-	Piastów/ Pruszków	17+670		<p>Zgodnie z ustaleniami z I Rady Technicznej, pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, która odbyła się 01.06.2023r., Przedstawiciele samorządów wskazali na konieczność przeanalizowania możliwości zaprojektowania skrzyżowań al. Jeruzolimskich z ul. Piastowską, al. Tysiąclecia, ul. Grunwaldzką oraz ul. Dolną i ul. Harcerską jako dwupoziomowego zapewniającego bezkolizyjne relacje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 (al. Jeruzolimskich).</p> <p>Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zatoki autobusowej wzdłuż al. Tysiąclecia, w kierunku Warszawy.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p> <p>Projektant informuje że stosowanie łącznie dwupasowych znacznie zwiększy odcinki włączenia i wyłączenia a co za tym idzie zajętość terenu pod nowy pas drogowy. Dodatkowy pas wydłużył by również drogę pieszych na przejściach zlokalizowanych na przedmiotowych wlotach. Ponadto z analiz ruchu wynika że prognozowane natężenie na tych wylotach dalekie jest od przekroczenia natężeń jakie dopuszczalne są na jednopasowych łącznicach typu P1.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p> <p>W przypadku zmiany organizacji ruchu na rondzie na turbinową Projektant informuje, że istnieje taka możliwość, co zostanie rozważane na późniejszym etapie projektowym.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						Projektant informuje, że istnieje możliwość zlikwidowania wlotu na ul. Harcerską umożliwiającego dojazd do sklepu wielkopowierzchniowego, którego planowana jest w przyszłości budowa, a także zamknięcie wlotu na ul. Dolną. Niemniej jednak powyższa kwestia wymaga konsultacji z Zamawiającym oraz zarządcą drogi niższej kategorii. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA
58.4	<p><u>Uwagi wnioskodawcy do dalszych części projektu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • skrzyżowania z ul. Miejską i Wiejską: w miarę możliwości dorobić wydzielone prawoskręty, by skręcający kierowcy (np. ustępując pieszym czy rowerzystom) nie blokowali głównego ciągu DW719 i by wyeliminować ryzyka najechania • jeśli projekt węzła „biskoptowego” będzie realizowany w takim kształcie to zapewnić wlot oraz wylot na rondo od strony W-wy jako wlot i zjazd dwupasowy, choćby na jakimś odcinku — bo to jedna z głównych relacji • rozważyć „uturbienie” zjazdów • rondo z ul. Batalionów Chłopskich. Wlot od tej ulicy zaprojektować jako dwupasowy albo z by- pasem w prawo. Z tamtej strony znajduje się wyjazd pojazdów ciężarowych z pobliskiego parku logistycznego, które na rondzie chcą kierować się w lewo (w kierunku A2) zaś większość pojazdów osobowych z Batalionów Chłopskich (duża dzielnica i duże nowe osiedla) będzie kierowała się w prawo. Warto odseparować ten ruch. 		Piastów/ Pruszków			<p>Projektant informuje, że z analizy prognoz ruchu oraz rozplotów dla skrzyżowania ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej z Al. Jerozolimskimi wynika że natężenie pojazdów na relacji, która miała by być wyposażona w pas do skrętu w prawo jest małe i nie daje przesłanek dla wprowadzania takiego pasa. NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektant informuje że stosowanie łącznic dwupasowych znacznie zwiększy odcinki włączenia i wyłączenia a co za tym idzie zajętość terenu pod nowy pas drogowy. Dodatkowy pas spowoduje dalsze przybliżenie się do zabudowań w tym rejonie, gdzie mamy do czynienia z i tak już małymi odległościami. Ponadto z analizy ruchu wynika że prognozowane natężenie na tych wylotach dalekie jest od przekroczenia natężeń jakie dopuszczalne są na jednopasowych łącznicach typu P1. NIE WPROWADZONO</p> <p>W przypadku zmiany organizacji ruchu na rondzie na turbinową Projektant informuje, że istnieje taka możliwość, co zostanie rozważane na późniejszym etapie projektowym. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p> <p>Projektant przychyliła się do wniosku o dodatkowy pas do skrętu w lewo (z drogi wojewódzkiej nr 718 na drogę gminną nr 310825W – część północna, ponieważ zmniejsza on ryzyko najechania pojazdu na inne pojazdy skręcające oraz poprawia płynność ruchu przez zmniejszenie zakłócenia ruchu na drodze z pierwszeństwem</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	skrzyżowanie z ul. Mostową: wyznaczyć wydzielony lewoskręt dla jadących DW718 od strony południowej (od strony DW719)					przejazdu, wynikające ze zwalniania lub zatrzymań pojazdów wykonujących manewr skrętu. Ponadto Projektant nie widzi okoliczności mogących stanowić przeszkodę w zlokalizowaniu ww. pasa. WPROWADZONO
58.5	<p><u>Uwagi wnioskodawcy do całego projektu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ekrany akustyczne powinny być zlokalizowane pomiędzy jezdnią a chodnikiem / drogą rowerową (lub ciągiem pieszo-rowerowym). Zapewni to odpowiedni komfort pieszym i rowerzystom oraz zwiększy ich bezpieczeństwo, separując ich od ruchu samochodowego (który, nie oszukujmy się, będzie duży i pewnie nadużywający dopuszczalnej prędkości) • w miejscach, gdzie ekrany nie będą oddzielały chodnika od jezdni, bezwzględnie powinny być stosowane bariery ochronne, energochłonne (SP-05 , N2W1 lub inne tego typu), by zapewnić elementarne bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom 		Piastów/ Michałowice/ Pruszków	cały odcinek		<p>Lokalizacja ewentualnych ekranów będzie rozważana indywidualnie dla każdego przypadku i ich umiejscowienie będzie brało pod uwagę wiele czynników, w tym oczywiście bezpieczeństwo. W miejscach gdzie proponowane rozwiązanie będzie zasadne, zostanie wprowadzone.</p> <p>ZOSTANIE WPROWADZONE NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p> <p>Ponadto Projektant informuje, że bariery ochronne zostaną zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, wytycznymi i wiedzą techniczną, a ich parametry zostaną dobrane indywidualnie dla każdego przypadku.</p> <p>ZOSTANIE WPROWADZONE NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM</p>
59.	<p>Zawnioskowano o odtworzenie zjazdu bezpośredniego z DW719 na dz. 228 oraz zwrócono uwagę, że zaprojektowany zjazd do obsługi dz. 229 znajduje się na terenie działki nr 228.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prowadzona na działkę działalność gospodarcza w zakresie prac budowlano-drogowych a nieruchomość stanowi zaplecze magazynowo-techniczne, wymaga umożliwienia wjazdu na teren 	227 i 228	Reguły	16+109,21	Osoba prywatna	Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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. Powyższe wymusza na Projektancie przyjęcie algorytmu determinującego, że dla działek, które mają dostęp do dróg niższej kategorii oraz ich

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<p>nieruchomości samochodem ciężarowym co jest niemożliwe od strony ul Elizy Orzeszkowej która ma niedostateczną szerokość, charakter ciągu pieszo-jezdnego i słup energetyczny w Świetle ulicy na skrzyżowaniu z ul. Regulską,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obecnie jedyną możliwość wjazdu samochodem ciężarowym daje wjazd zaznaczony na projekcie przebudowy pod nr 179P, który nie jest przewidziany do odtworzenia. • Taka sytuacja uniemożliwi korzystanie z nieruchomości w obecnej funkcji. • Dodatkowo zaznaczam że projektant zlokalizował wjazd nr 178P na mojej działce nr 228 do obsługi sąsiedniej posesję na co nie wyrażam zgody. Cała powierzchnie tego wjazdu znajduje się na mojej działce, a światło wjazdu szerokości 5 m znajduje się na granicy zostawiając po 2,5 m dla każdej z działek, co jest rozwiązaniem spornym. • Wnoszę o pozostawienie dotychczasowego wjazdu na działkę bezpośrednio z ul. Aleje Jerozolimskie, ponieważ geometria wjazdu na drogę zbiorczą przewidzianą do obsługi omawianych nieruchomości w rejonie skrzyżowania z ul. Regulską nie daje możliwości wjazdu dla samochodu ciężarowego bez wykorzystania całej szerokości jezdni co wpływa na blokadę płynności ruchu w rejonie całego skrzyżowania. 					<p>sposób zagospodarowania umożliwia dojazd do tych dróg, obsługa komunikacyjna zostanie zaplanowana od strony dróg niższej kategorii.</p> <p>Działka nr 228 ma zapewniony dostęp do drogi niższej kategorii ul. Orzeszkowej istniejącym zjazdem, a sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, umożliwia dojazd do terenu nieruchomości od strony tego zjazdu. Wobec powyższego Projektant zgodnie z przyjętym algorytmem przyjął, że obsługa komunikacyjna ww. działki zostanie zapewniona wyłącznie od strony ul. Orzeszkowej.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>Projektant zwraca jednak uwagę, że są to wstępne rozwiązania koncepcyjne, które mają za zadanie głównie przedstawić sposób skomunikowania a nie szczegółowe rozwiązania. i ostateczne rozwiązania projektowe mogą różnić się od zaprezentowanych na tym etapie projektowym. Lokalizacja zjazdu na działkę 229 zostanie tak skorygowana aby w jak najmniejszy sposób ingerować w działkę 228.</p> <p>WPROWADZONO</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
60.	<p>Złożono postulat o utrzymanie bezpośredniego zjazdu z działki na DW719 i tym samym rezygnację z projektowanej drogi serwisowej na przedmiotowym odcinku drogi.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Od ponad 30 lat prowadzę działalność magazynowo-produkcyjną przy Al. Jerozolimskie 424, dla której musi być swobodny zjazd dla klientów i dostawców. • Brak takiego zjazdu może doprowadzić do likwidacji firmy oraz likwidacji miejsc pracy. • Ciężarowe (tiry) nie będą mogły wjechać na posesję celem rozładunku.. 	555	Piastów	18+046,58	Osoba prywatna	<p>Projektant przyjmując sposób obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych działek brał przede wszystkim pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa i płynności projektowanego układu – dla wszystkich jego uczestników. 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 na drogę główną.</p> <p>Projektant poddał analizie różne typy skomunikowania działek leżących w zakresie inwestycji i wspólnie z przedstawicielami Zamawiającego oraz samorządów przyjął do dalszego procedowania najlepsze rozwiązanie w konkretnych lokalizacjach. Zaplanowane drogi serwisowe mają na celu ograniczenie ilości i częstości bezpośrednich zjazdów na drogę wojewódzką. Separują ruch lokalny od tranzytowego, znacznie poprawiając poziom bezpieczeństwa na drogach, a ponadto są rozwiązaniem bezkolizyjnym z ewentualnymi ekranami które mogą być wymagane na przedmiotowym odcinku. Ponadto lokalizacja dużej części zjazdów obrębnie np. łącznic czy obszarze skrzyżowań jest zabroniona przepisami i drogi serwisowe w tych przypadkach są jedyną dostępną formą nie wymagającą uzyskiwania odstępstwa. Przy czym należy pamiętać że podstawą do uzyskania w/w odstępstwa zawsze jest wyeliminowanie wszystkich mieszczących się w granicach przepisów rozwiązań.</p> <p>Obsługa komunikacyjna m.in. nieruchomości (dz. nr 555) została zaplanowywana poprzez drogę serwisową, która jest połączona z DW719 pośrednio poprzez skrzyżowanie z ul. Miejską, ponieważ sposób zagospodarowania tj. lokalizacja budynku, drogi wewnętrznej i parkingu uniemożliwia dojazd do całego terenu nieruchomości od strony drogi niższej kategorii. Ww. działka zlokalizowana jest w obszarze projektowanego węzła Al. Tysiąclecia – Al. Jerozolimskich, w sąsiedztwie pasa włączenia. Zatem, odtworzenie istniejącego zjazdu w stanie projektowanym wiąże się z</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						jego lokalizacją w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Biorąc pod uwagę fakt, że na działce 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 zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania. Projektowana dodatkowa jezdnia posiada parametry pozwalające się po niej poruszać samochodem ciężarowym. W związku z powyższym Projektant nie widzi przesłanek do stwierdzenia że zjazd na dodatkową jezdnię miałby uniemożliwiać prowadzenie działalności. WPROWADZONO - W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ GEOMETRII SĄSIADUJĄCEGO SKRZYŻOWANIA ZREZYGNOWANO Z DRÓG SERWISOWYCH
61.1	Złożono postulat, aby w zakresie ul. Słonecznej zwrócić szczególną uwagę na kwestię rozkładu ruchu pojazdów kierujących z Al. Jerozolimskich w kierunku ul. Regulskiej – na północ Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Już w tej chwili daje się zauważyć znaczną liczbę kierowców, którzy korzystają z nieformalnego skrótów – z Al. Jerozolimskich (prawdopodobnie jadąc z trasy S2) skręcają w (lokalną) ul. Słoneczną. W ten skręcają drogę (do Ursusa, do Piastowa) oraz omijają korek który często tworzy się na skrzyżowaniu z ul. Regulską (m.in z powodu za krótkiego pasa skrętu w lewo) Samochody skręcające w Słoneczną praktycznie (niespodziewanie) zatrzymują ruch na prawym pasie Al. Jerozolimskich - 	-	Reguły	15+460	Osoba prywatna	Rozwiązania projektowane dla skrzyżowania drogi powiatowej 3114W z drogą wojewódzką nr 719 mają za zadanie zapewnić bezpieczeństwo i płynność ruchu, zgodnie z przewidywaną analizą i prognozą ruchu, a także zgodnie z rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Ponadto projektowana liczba pasów ruchu, na skrzyżowaniu drogi gminnej 000253W z drogą wojewódzką nr 719, jest adekwatna do przeprowadzonych analiz i prognoz ruchu, w których miarodajne natężenie ruchu relacji na wprost oraz miarodajne natężenie ruchu relacji w prawo wskazują na brak potrzeby dodatkowego pasa do skrętu w prawo. NIE WPROWADZONO

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	ma to związek z liczbą pojazdów korzystających z tej opcji ale również ze złym stanem pobocza Al. Jeruzolimskich które trzeba przeciąć z małą prędkością Samochody korzystają "tranzytowo" do nieprzystosowanej do tego uliczki lokalnej. - odciażają skrzyżowanie z Regulską					
61.2	Zawnioskowano o bezwzględne utrzymanie co najmniej ciągu pieszo-rowerowego po obu stronach jezdni al. Jeruzolimskich. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Przebudowa Al. Jeruzolimskich pozbawi tę ulicę poboczy, a do nieruchomości położonych przy drodze zawsze część osób dociera pieszo i na rowerze. I nie ma znaczenia czy są to sklepy czy warsztaty samochodowe - w tych ostatnich też często zostawia się samochód i drogę z/do pokonuje bez niego, Do poszczególnych firm położonych przy drodze wojewódzkiej część pracowników też regularnie dostaje się bez samochodu. Zatem bezpieczna infrastruktura pieszo-rowerowa po jednej stronie nie jest wystarczająca (nawet jeśli załatwiłaby rowerowy ruch 'tranzytowy') , 	-				Po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. W związku z powyższym projekt przewiduje zachowanie ciągłości chodników i dróg rowerowych na całym odcinku przebudowy dróg wojewódzkich nr 718 i 719. Niemniej jednak istnieje możliwość wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą). NIE WPROWADZONO
61.3	Zawnioskowano o zaprojektowanie "dobrej" infrastruktury rowerowej. Czyli nie tylko takiej która "istnieje", ale która uwzględni najlepsze praktyki (w tym standardy "Warszawskie" i GDDKiA) tak co do nawierzchni jaki i szerokości, niwelety, rozdzielania ruchu, przecięć ze zjazdami i drogami poprzecznymi, widoczności czy promieni łuków i odgięć.	-				Rozwiązania projektowe dot. chodników oraz dróg rowerowych mają zapewnić bezpieczeństwo i płynność ruchu, przy czym muszą zachowywać parametry zgodne z obowiązującymi przepisami, w szczególności z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016, poz.124, z późn. zm.).

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
61.4	Zawnioskowano o zaprojektowanie rezerwy w przekroju drogi, aby ewentualne (spodziewane) ekrany dźwiękochłonne rozdzielały jezdnię główną od chodnika i ciągu rowerowego (a nie żeby ciąg pieszy i/lub rowerowy znalazł się wewnątrz ekranów wraz z jezdniami głównymi)	-				Lokalizacja ewentualnych ekranów będzie rozważana indywidualnie dla każdego przypadku i ich umiejscowienie będzie brało pod uwagę wiele czynników, w tym oczywiście bezpieczeństwo. W miejscach gdzie proponowane rozwiązanie będzie zasadne, zostanie wprowadzone. ZOSTANIE WPROWADZONE NA DALSZYM ETAPIE PROJEKTOWYM
61.5	Zawnioskowano o takie zaprojektowanie drogi, które uczyni ewentualne ekrany dźwiękochłonne efektywnymi (czyli możliwie pozbawionymi przerw a już w szczególności na i w okolicach obiektów inżynierskich wyniesionych ponad poziom terenu).	-				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. Projektant informuje, że zaprojektowane ewentualne ekrany zostaną wprowadzony w taki sposób aby spełniały swoją rolę jak najskuteczniej. NIE WPROWADZONO
61.6	Zawnioskowano o rozważenie poprowadzenia pasów na wprost na skrzyżowaniu z Al. Tysiąclecia w poziomie -1 zamiast +1.	-	Piastów/ Pruszków	17+670		Projektant nie widzi korzyści takiego rozwiązania, a proponowana zmiana technologii wpłynie negatywnie na sąsiadujące zagospodarowanie. Prowadzenie prac w głębokim wykopie jest dużo bardziej wymagające i skomplikowane, co może skutkować

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						zagrożeniem dla integralności pobliskich zabudowań, lub wręcz wymagać ich wyburzenia w celu dostatecznego umocnienia ścian tunelu w zależności od napotkanych na dużych głębokościach warunkach gruntowych. NIE WPROWADZONO
62.	Zawnioskowano o zmianę koncepcji przebudowy skrzyżowania Al. Jerozolimskie/Tysiąclecia w Piastowie z wiaduktu na tunel.	-	Piastów/ Pruszków	17+670	Osoba prywatna	Projektant nie widzi korzyści takiego rozwiązania, a proponowana zmiana technologii wpłynie negatywnie na sąsiadujące zagospodarowanie. Prowadzenie prac w głębokim wykopie jest dużo bardziej wymagające i skomplikowane, co może skutkować zagrożeniem dla integralności pobliskich zabudowań, lub wręcz wymagać ich wyburzenia w celu dostatecznego umocnienia ścian tunelu w zależności od napotkanych na dużych głębokościach warunkach gruntowych. NIE WPROWADZONO
63.1	Zawnioskowano o przesunięcie ronda (skrzyżowanie Al. Jerozolimskich z al. Tysiąclecia w Piastowie) w stronę Malich lub "cofnięcie" ronda w stronę Warszawy - bliżej ul. Harcerskiej, a zrobienie dłuższego zjazdu do al. Tysiąclecia i ul. Grunwaldzkiej. Uwagi wnioskodawcy: <ul style="list-style-type: none"> Rondo oraz zwiększenie tranzytu spowodują ogromny hałas przez całą dobę i zanieczyszczenie powietrza, co jest bardzo szkodliwe dla zdrowia fizycznego i psychicznego ludzi i dzieci – w bezpośredniej bliskości planowanego ronda są domy jedno- i wielorodzinne. Obok zaś są tereny niezamieszkałe, nieużytki, tereny biurowo-przemysłowe, teren hipermarketu. Tu należy skierować uwagę, a nie na osiedla mieszkalne. Zanieczyszczenie hałasem to ogromny problem, rujnujący życie. Wnoskuje o 				Osoba prywatna	Projektant informuje, że istnieje możliwość zlikwidowania wlotu na ul. Harcerską umożliwiającego dojazd do sklepu wielkopowierzchniowego, którego planowana jest w przyszłości budowa, a także zamknięcie wlotu na ul. Dolną. Niemniej jednak sama likwidacja tych wlotów nie daje możliwości zmniejszenia ronda. Jest to spowodowane faktem że rozmiar ronda nie wynika z ilości wlotów a bardziej z możliwości ich podłączenia w odpowiednim rozstawie. Likwidacja wlotów po stronie wschodniej nie rozwiązuje problemu po jego zachodniej stronie. W celu dokonania jego redukcji konieczna była by zmiana jego lokalizacji z przemieszczeniem ronda w kierunku centrum Pruszkowa. Powyższe wiązało by się z przemieszczeniem wiaduktu a tym samym z koniecznością zamknięcia ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej aby możliwe było wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	zmianę położenia (zmianę miejsca) dla tej inwestycji.					
63.2	Zawnioskowano o wykonanie nawierzchni z nowoczesnego „cichego” asfaltu.	-	Pruszków/ Piastów/ Michałowice	cały odcinek		Projektant informuje, że konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej zostanie zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016, poz.124, z późn. zm.), oraz z uwzględnieniem Katalogu konstrukcji, zamieszczonego na stronie internetowej Zamawiającego www.mzdw.pl. NIE WPROWADZONO
63.3	Zawnioskowano o zaplanowanie fotoradarów na drodze nr 719	-	Pruszków/ Piastów/ Michałowice	cały odcinek		Projektant informuje, że wniosek wykracza poza kompetencje Projektanta.
63.4	Zawnioskowano o wpuszczenie odcinka drogi tranzytowej 719 na wysokości wjazdu do Piastowa, od strony Al. Tysiąclecia, w zagłębienie terenu, jak to ma miejsce np. przy skrzyżowaniu ul. Ryżowej z Al. Jerozolimskimi w Warszawie	-	Piastów			Projektant nie widzi korzyści takiego rozwiązania, a proponowana zmiana technologii wpłynie negatywnie na sąsiadujące zagospodarowanie. Prowadzenie prac w głębokim wykopie jest dużo bardziej wymagające i skomplikowane, co może skutkować zagrożeniem dla integralności pobliskich zabudowań, lub wręcz wymagać ich wyburzenia w celu dostatecznego umocnienia ścian tunelu w zależności od napotkanych na dużych głębokościach warunkach gruntowych. NIE WPROWADZONO
64.	Zawnioskowano o zapewnienie maksymalnych warunków bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych np. wyposażenie w wzbudzaną sygnalizację, oświetlenia w szczególności przy przejściach na wysokości ul. Godebskiego, ul. Harcerskiego oraz zastosowanie ekranów akustycznych	-	Piastów		Osoba prywatna	Projektant, planując przejścia dla pieszych ma na uwadze, aby zapewniały bezpieczne, sprawne i wygodne przekroczenie pieszym jezdni. Wszystkie przejścia dla pieszych zaplanowane w ramach ww. rozbudowy dróg wojewódzkich będą doświetlone i odpowiednio oznaczone. Projektant nie widzi przeciwwskazań do zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzanej na wskazanych przejściach dla pieszych tj. na wysokości ul. Harcerskiej w kierunku ul. Dolnej oraz w sąsiedztwie ul. Platanowej. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
65.1	<p>Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia: analiza możliwości wykonania trasy przelotowej w stronę z i do Warszawa jako zagłębiony tunel (jako najmniej zanieczyszczająca opcja i najbardziej cicha)</p>					<p>Projektant nie widzi korzyści takiego rozwiązania, a proponowana zmiana technologii wpłynie negatywnie na sąsiadujące zagospodarowanie. Prowadzenie prac w głębokim wykopie jest dużo bardziej wymagające i skomplikowane, co może skutkować zagrożeniem dla integralności pobliskich zabudowań, lub wręcz wymagać ich wyburzenia w celu dostatecznego umocnienia ścian tunelu w zależności od napotkanych na dużych głębokościach warunkach gruntowych.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
65.2	<p>Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia:</p>					<p>Zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 18.10.2023r., Przedstawiciele samorządów wskazali na konieczność uwzględnienia w rozwiązaniach projektowych pary zatok autobusowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719, w obrębie</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	wykonanie zatok przystankowych autobusowych dla autobusów jadących z i do Warszawy					skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Piastowską, al. Tysiąclecia, ul. Grunwaldzką oraz ul. Dolną i ul. Harcerską, w kierunku Pruszkowa na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Grunwaldzką oraz w kierunku Warszawy na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Dolną.
65.3	Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia; wykonanie zatok przystankowych autobusowych dla autobusów jadących do centrum Piastowa skracających w al. Tysiąclecia w obydwu kierunkach					Projektowane zatoki autobusowe zostały zlokalizowane, zgodnie z ustaleniami ze spotkania pomiędzy przedstawicielami MZDW, Wykonawcy i lokalnymi samorządami, które odbyło się 18.10.2023r., w kierunku Pruszkowa na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Grunwaldzką oraz w kierunku Warszawy na zjeździe z ronda przed łącznicą z ul. Dolną. Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zatoki autobusowej wzdłuż al. Tysiąclecia, w kierunku Warszawy. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA
65.4	Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia; zaprojektowanie jak najkrótszych dojść chodnikowych dla osób przemieszczających się z Piastowa do przystanku WKD Malichy					Zastosowania rozwiązania projektowe zakładają zachowanie ciągłości chodników wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 719 oraz na jej skrzyżowaniach z pozostałymi drogami publicznymi, co zapewni możliwie najkrótsze i bezproblemowe przejście do przystanku WKD Malichy.
65.5	Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia; zaprojektowanie pasów zieleni w jak największej ilości miejsc - dla naturalnego wygłuszenia, estetyki i z racji właściwości oczyszczających powietrze drzew					Wstępne rozwiązania koncepcyjne zakładają uwzględnienie pasów zieleni o szerokości 1,5 m pomiędzy projektowaną jezdnią dróg wojewódzkich a chodnikiem. WPROWADZONO
65.6	Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia; po wykonaniu pomiarów hałasu, wykonanie ekranów dźwiękoszczelnych					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

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
65.7	<p>Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia: przeprojektowanie ścieżek rowerowych i chodników jako jedna trasa pieszo-jezdna w ciągu Alej Jerozolimskich, prowadzona poza płytami dźwiękoszczelnymi, żeby jak najmniej jeździć w spalinach samochodowych.</p>					<p>Analizując zapotrzebowanie dla ruchu rowerowego i pieszego należy pamiętać, że po obu stronach drogi wojewódzkiej znajdują się m.in. budynki mieszkalne, usługowe, handlowe i gastronomiczne. Cała powyższa infrastruktura wymaga skomunikowania nie tylko pojazdów ale również pieszych i rowerzystów. Projektowana droga rowerowa pozwala przemieszczać się rowerzystom wzdłuż al. Jerozolimskich, co eliminuje chęć poruszania się rowerzystów po jezdni drogi wojewódzkiej, co mogłoby wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w przypadku kierowców jak i rowerzystów. Biorąc również 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. Projektant rekomenduje, z uwagi na rosnący z każdym rokiem udział rowerów w ruchu drogowym, odrębne drogi rowerowe wraz z towarzyszącymi im chodnikami. Takie rozwiązanie będzie zapewniało bezpieczeństwo i komfort dla pieszych i rowerzystów.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						<p>Niemniej jednak Projektant nie widzi przeciwwskazań dla wprowadzenia zamiany odrębnych ciągów dla rowerów i pieszych na ciąg łączony (oznakowaną znakiem C-13/16 z kreską poziomą).</p> <p>NIE WPROWADZONO</p> <p>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.</p> <p>NIE WPROWADZONO</p>
65.8	<p>Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia; dołożenie drugiego pasa do zjazdu na rondo od Warszawy w stronę Piastowa –bardzo dużo samochodów będzie zjeżdżało w al. Tysiąclecia i ul. Grunwaldzką</p>					<p>Projektant informuje że stosowanie łącznic dwupasowych znacznie zwiększy odcinki włączenia i wyłączenia a co za tym idzie zajętość terenu pod nowy pas drogowy. Dodatkowy pas wydłużył by również drogę pieszych na przejściach zlokalizowanych na przedmiotowych wlotach. Ponadto z analiz ruchu wynika że prognozowane natężenie na tych wylotach dalekie jest od przekroczenia natężeń jakie dopuszczalne są na jednopasowych łącznicach typu P1.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
65.9	Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia: jeśli miasto Piastów zamierza udroźnić przejazd ul. Harcerską do ul. Orzeszkowej od strony Aleje Jerozolimskie, to niech zostanie tak rozbudowany zjazd w tę ulicę. Jeśli nie będzie można dalej w miasto jechać tym zjazdem, to należy zmniejszyć ilość zjazdów w tym miejscu na rzecz dodatkowego pasa do zjazdu do Piastowa.					Projektant informuje, że istnieje możliwość zlikwidowania wlotu na ul. Harcerską umożliwiającego dojazd do sklepu wielkopowierzchniowego, którego planowana jest w przyszłości budowa, a także zamknięcie wlotu na ul. Dolną. Niemniej jednak sama likwidacja tych wlotów nie daje możliwości zmniejszenia ronda. Jest to spowodowane faktem że rozmiar ronda nie wynika z ilości wlotów a bardziej z możliwości ich podłączenia w odpowiednim rozstawie. Likwidacja wlotów po stronie wschodniej nie rozwiązuje problemu po jego zachodniej stronie. W celu dokonania jego redukcji konieczna była by zmiana jego lokalizacji z przemieszczeniem ronda w kierunku centrum Pruszkowa. Powyższe wiązało by się z przemieszczeniem wiaduktu a tym samym z koniecznością zamknięcia ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej aby możliwe było wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia. NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA
65.10	Uwagi wnioskodawcy dotyczące skrzyżowania/ronda na wysokości wyjazdu z Piastowa z al. Tysiąclecia: zaprojektowanie ekranów dźwiękoszczelnych/chłonnych w miejscach węzłów drogowych					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

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
						jednak uwagę, że na etapie projektowania decyzję o powstaniu ekranów akustycznych w określonej lokalizacji podejmuje organ ochrony środowiska. NIE WPROWADZONO
66.	<p>Złożono sprzeciw wobec utworzenia zjazdu z Al. Jerozolimskich przez ul. Harcerską w Piastowie oraz likwidacji aktualnych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> W imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej „Rezydencja Orzeszkowej" przy ulicy E. Orzeszkowej 55 w Piastowie sprzeciwiamy się pomysłowi utworzenia zjazdu z Al. Jerozolimskich przez ul. Harcerską w Piastowie. Jest to wąska uliczka, na której już teraz nie ma możliwości, aby bezkolizyjnie minęły się dwa jadące z naprzeciwka samochody. <p>Likwidacja aktualnych miejsc wzdłuż ulicy również jest fatalnym w skutkach dla mieszkańców. Spowoduje bowiem ogromne problemy z parkowaniem a niestety przy ulicy znajdują się osiedle z blokami nie posiadającymi parkingów podziemnych. W związku z czym, wnioskujemy o wycofanie się</p>	-	Piastów	17+600	Wspólnota Mieszkaniowa „Rezydencja Orzeszkowej”	<p>Projektant informuje, że istnieje możliwość zlikwidowania wlotu na ul. Harcerską umożliwiającego dojazd do sklepu wielkopowierzchniowego, którego planowana jest w przyszłości budowa, a także zamknięcie wlotu na ul. Dolną. Niemniej jednak sama likwidacja tych wlotów nie daje możliwości zmniejszenia ronda. Jest to spowodowane faktem że rozmiar ronda nie wynika z ilości wlotów a bardziej z możliwości ich podłączenia w odpowiednim rozstawie. Likwidacja wlotów po stronie wschodniej nie rozwiązuje problemu po jego zachodniej stronie. W celu dokonania jego redukcji konieczna była by zmiana jego lokalizacji z przemieszczeniem ronda w kierunku centrum Pruszkowa. Powyższe wiązało by się z przemieszczeniem wiaduktu a tym samym z koniecznością zamknięcia ul. Miejskiej i ul. Wiejskiej aby możliwe było wprowadzenie pasów włączenia i wyłączenia.</p> <p>NIE WPROWADZONO - POWRÓCONO DO PIERWOTNEGO ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO DLA WW. SKRZYŻOWANIA</p>
67.	<p>Złożono postulat o przygotowania projektowe w zakresie zbudowania skrzyżowania Alej Jerozolimskich z projektowaną drogą, która w planie zagospodarowania wsi Reguły jest oznaczona symbolem 4KUZ, a która stanowi wschodni część obwodnicy tej wsi.</p> <p>Uwagi wnioskodawcy:</p>	-	Reguły	15+950	Radni Gminy Michałowice	<p>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. Regułą, wpłynie negatywnie na warunki bezpieczeństwa i płynności ruchu na funkcjonującym już skrzyżowaniu. Ponadto odległość pomiędzy</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> Dziś ruch samochodowy ze wszystkich zachodnich miejscowości gminy Michałowice (m.in. Pęcice, Komorów, Granica, Nowa Wieś) kierujący się do Warszawy ma do wyboru dwie drogi — albo Aleję Powstańców Warszawy i ulicę Regulską w Regułach, albo dojazd ulicami Graniczną, Aleją Topolową w Regułach oraz Regulską i Jesionową w Michałowicach. Każda z tych dróg staje się z roku na rok coraz bardziej obciążona ruchem. Dalszy rozwój terenów mieszkaniowych i inwestycyjnych w naszej gminie i powiecie będzie nieuchronnie skutkował jeszcze większym ruchem samochodowym i całkowitym dyskomfortem mieszkańców mieszkających przy tych ulicach. Ze względu na rozpoczęte przez MZDW prace projektowe nad przebudową Al. Jerozolimskich absolutnie niezbędne staje się więc wykorzystanie tej szansy i zaprojektowanie nowej obwodnicy naszych miejscowości, w śladzie przewidywanym przez gminne dokumenty planistyczne, wraz ze skrzyżowaniem z Alejami Jerozolimskimi. Zaniechanie tej możliwości będzie błędem, który będziemy odczuwać przez wiele kolejnych lat. Powstanie drogi alternatywnej, obwodnicy, docelowo zmniejszy ruch na ul. Regulskiej i pozwoli na zaprojektowanie jej skrzyżowania z drogą 719 w dotychczasowym układzie i przebiegu, co 					<p>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.</p> <p>Nadmieniamy również, że budowa nowego układu dróg gminnych nie jest zadaniem zarządcy dróg wojewódzkich oraz wykracza poza kompetencje Projektanta.</p>

PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO

Lp.	Temat wniosku	Działka	Obręb	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
	pozwole na zachowanie dorobku życiowego wielu mieszkańców, bezkolizyjną obsługę ich nieruchomości oraz poprawę komfortu ich życia.					