

Burmistrz Łomianek

Małgorzata Żebrowska-Piotrak



ul. Warszawska 115, 05-092 Łomianki

tel. 22 768 63 01, faks 22 768 63 02

sekretariat@lomianki.pl

www.lomianki.pl



Łomianki, 14 lipca 2020 r.

Value Engineering Sp. z o.o.

Al. Krakowska 22A, 02-284 Warszawa

Szanowny Panie,

W załączeniu przesyłam uwagi Burmistrza Łomianek do przesłanych przez Państwa Elementów Koncepcji Programowej dla budowy drogi ekspresowej nr 7, od Dziekanowa Leśnego/Bajkowego do Trasy Armii Krajowej w Warszawie.

Dodatkowo przesyłam pisma:

- Komunikacji Miejskiej Łomianki Sp. z o.o., komunalnej spółki świadczącej na mocy porozumienia pomiędzy samorządami usługi przewozowe w strefie obsługiwanej przez ZTM w Warszawie
- wystąpienie w sprawie zapewnienia w ramach inwestycji dodatkowych zabezpieczeń ekologicznych.

Proszę o zorganizowanie spotkania z GDDKiA w celu omówienia uwag.

Z poważaniem

Z up. BURMISTRZA ŁOMIANEK

[Signature]
Paweł Bohdziewicz
Z-CIA BURMISTRZA DS. TECHNICZNYCH

ŁOMIANKI

miasto możliwości



KOMUNIKACJA MIEJSKA ŁOMIANKI Sp. z o.o.

„Komunikacja Miejska Łomianki” Sp. z o.o.

05-092 Łomianki, Kielpin ul. Rolnicze 248,
tel. (22) 751-33-79, (22) 751-21-75

15 LIP. 2020
Urząd Miejski w Łomiankach
L.dz. podpis

Numery wewnętrzne:

Fax	25
Prezes Zarządu	20
Dział Techniczny	21, 23
Kierownik Ruchu	22
Księgowość, Kasa	24
Kadry/Windykacja	29

Łomianki, 14 lipca 2020r.

L. dz. 208 / 2020

Szanowna Pani
Małgorzata Żebrowska-Piotrak
Burmistrz Łomianek
ul. Warszawska 115
05-092 Łomianki

Wniosek o przeanalizowanie Elementów koncepcji Programowej dla budowy drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Kielpin – Trasa Armii Krajowej w Warszawie nadesłanej przez Value Engineering sp z o.o. do Urzędu Miasta i Gminy w dniu 26 czerwca 2020 r

Szanowno Pani Burmistrzo,

e-mail:

szef@kme.loomianki.info

www.kme.loomianki.info

W nawiązaniu do ww. dokumentu Zarząd Spółki KME, wnosi o rozpatrzenie uwag sformułowanych z punktu widzenia operatora komunikacji miejskiej.

1. Linie autobusowe mające pętlę w Dziekanowie Leśnym napotykać na swojej trasie przejazd wiaduktem WS10 nad drogą S-7 (Rys: S7KW 299 Syt EKPI2 Rys2 010 P00). Wiadukt łączy Rondo 1 przy ul. Warszawskiej z Rondem 2 przy ul. Konopnickiej. Realizując przejazd w kierunku północ-południe (i odwrotnie), autobus przy zjeździe z Ronda 2 (w obydwu kierunkach) oraz przy wjeździe z kierunku północnego napotyka na łuki drogowe. Zaprojektowane promienie zjazdu powinny być ze względów bezpieczeństwa większe niż w obecnym kształcie.
2. Tabor Spółki stanowią autobusy 12m. W przyszłości planowana jest obsługa komunikacyjna autobusami 18m (przegubowymi). Należy to uwzględnić we wszystkich elementach koncepcji (a zwłaszcza dróg towarzyszących) całego projektu. Dotyczy to odpowiednich promieni zjazdów, długości zatok przystankowych).
3. Drogi przewidziane do obsługi komunikacji miejskiej (obecnej jak i przyszłej) muszą na etapie projektowania uwzględniać zatoki przystankowe i związane z tym dojścia chodnikowe jak i doprowadzenie prądu.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Komunikacja Miejska Łomianki Sp. z o.o.
mgr inż. Bogdan Marciniak

NIP: 118-07-46-143
Regon: 012271362
Organ Rejestrowy:
Sąd Rejonowy dla m-sta Warszawy
XIV Wydział Gospodarczy
KRS 0000199681

Właściciel: Miasto i Gmina Łomianki
Prezes Zarządu: Bogdan Marciniak
Certyfikat Kompetencji Zawodowych
Nr 00003(TO)04

Bank: Mazowiecki Bank Spółdzielczy w Łomiankach
Numer konta: 81 8609 0007 0004 9184 2001 0001
Kapitał zakładowy: 11 098 500 PLN

PROPOZYCJA DRÓG DO PRZEJĘCIA PRZEZ GMINĘ ŁOMIANKI,
po podjęciu odpowiedniej uchwały przez Radę Miejską
(w zakresie analizowanego opracowania EKP)

Oznaczenie drogi	Uwagi Burmistrza wskazania zmian w koncepcji i późniejszym projekcie
DZ15 DZ16	Należy na etapie EKP przewidzieć oraz następnie umieścić w wytycznych projektowych i wykonać: 1. oświetlenie i zjazdy na istniejące i projektowane w MPZP drogi KDD. 2. zapewnić odbiór i przesył wód opadowych z dróg widniejących na obszarach MPZP, objętych granicami decyzji środowiskowej, do instalacji inwestora.
DD34	Należy przedłużyć przebieg drogi do granicy działki ew. nr 236/1. Zapewnić odbiór wód opadowych do instalacji inwestora.
łącznica WS13-DZ17	Należy na etapie EKP przewidzieć oraz następnie umieścić w wytycznych projektowych i wykonać: 1. oświetlenie i zjazdy na istniejące i projektowane w MPZP drogi KDD. 2. zapewnić odbiór i przesył wód opadowych z dróg widniejących na obszarach MPZP, objętych granicami decyzji środowiskowej, do instalacji inwestora.
DD18	Należy zwiększyć szerokość jezdni do 2x3,0m i przedłużyć opracowanie do granicy działki. Zapewnić odbiór wód opadowych do instalacji inwestora.
DD20	Do przejęcia.
DD21	Należy na etapie EKP przewidzieć oraz następnie umieścić w wytycznych projektowych zjazdy na drogi KDD istniejące i projektowane w MPZP, objętych granicami decyzji środowiskowej. Należy na etapie EKP przewidzieć i następnie umieścić w wytycznych projektowych ciąg pieszo-rowerowy do PP15. Zapewnić odbiór wód opadowych do instalacji inwestora.
DD30	Należy zaprojektować w części wschodniej opracowania ciąg pieszo-rowerowy od końca ulicy DD30 do ul. Wiślanej. Zapewnić odbiór wód opadowych do instalacji inwestora.

ZASTĘPCA BURMISTRZA
ds. technicznych

Paweł Bohdziewicz

13.	6.3.3. Oświetlenie drogi	Str. 19.	Zapewnić oświetlenie w drogach serwisowych i ulicach.
14.	6.5.1. Urządzenia podczyszczające wody opadowe	Str. 20.	Uwzględnić warunki istniejące, tj. stopień faktycznego zurbanizowania terenu oraz ustalenia MPZP w projektowaniu urządzeń, zwłaszcza należy stosować przesyl wód zakryty.

UWAGI DO RYSUNKÓW

Rys. 2-01	<p>1. Dodać przejście pieszo-rowerowe w rejonie szkoły i przedszkola na ul. Akinsa.</p> <p>2. Rondo 2 w ciągu WS10-ul. Konopnickiej, zapewnić przejazd autobusów z WS10 w kierunku południowym. Brak przystanków z zatokami, WIDE pismo KMt Sp. z o.o.</p> <p>3. Poszerzyć wiadukt WS10 po 2 pasy ruchu w każdym kierunku, jest to jedyne połączenie obu stron zurbanizowanego terenu miejskiego łomianek.</p> <p>4. DD 34 brak ścieżki rowerowej i chodnika, droga „ginie”, dalej jest techniczna, co utrudni komunikację obszaru objętego MPZT.</p> <p>5. Kryte odwodnienie terenu, oświetlenie ulic.</p>
Rys. 2-02A Węzeł Kolejowa oraz Rys. 2-01	<p>1. DD 18 – doprojektować pętlę autobusową, poprowadzić DD18 do granicy zasięgu decyzji środowiskowej w standardzie koniecznym dla ruchu autobusowego (Wide – pismo KMt).</p> <p>2. DD18 w kierunku ul. Równoległa stanowi jedyne dojazd do osiedla – za wąską, brak ścieżki rowerowej, chodnika. Brak połączenia z DD 20, przerwana komunikacja obszaru objętego MPZT.</p>
Rys. 2-03	<p>1. Pętla WS13 nie jest potrzebna w tej lokalizacji.</p> <p>2. Brak połączenia pomiędzy ul. Sierakowską/Zachodnią/Zieloną po stronie wschodniej, jest tylko droga techniczna – proponujemy doprojektować drogę rowerową i chodnik lub ciąg pieszo-jezdny.</p> <p>3. DD20, DD 21 i DD22 – brak ścieżki rowerowej i chodnika.</p>
Rys. 2-04	<p>1. Proponujemy doprojektować ścieżki rowerowe i chodniki lub ciągi pieszo-jedne łączące: - DD 30 z PP 15 po stronie wschodniej lub DD 21 z PP15/DD23 po stronie południowej.</p>

7.	5.1.8. Drogi obsługujące przyległy teren	Str. 13 Ruch lokalny i dostęp do nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż projektowanej drogi S7 odbywać się będzie po drogach i ulicach typu DZ (drogi klasy „Z” z planowanym ruchem autobusowym), DL (drogi klasy L) i DD (drogi klasy D).	1. Należy na etapie EKP przewidzieć oraz następnie umieścić w wytycznych projektowych i wykonać zjazdy do nieruchomości przyległych do dróg i ulic objętych projektem. 2. Należy pilnie uzgodnić drogi z przewidzianym ruchem autobusowym i przewidzieć lokalizację przystanków. W załączeniu pismo KMT Sp. z o.o., operatora WTP na zlecenie ZTM.
8.	6.1.2. Węzeł kolejowa	Str. 14. Wskazanie klasy GP dla ul. Kolejowej	Wyjaśnić zapis klasy drogi G w punkcie 5.1.2. dla tej samej ulicy.
9.	6.1.7. Przejazdy poprzeczne	Str. 15. DG411035W ul. Konopnickiej KR6 DG410591W ul. Sierakowska	1. Sprzeczność zapisów odnośnie punktu 5.1.7, opisane w punkcie 6 uwag. 2. Kategoria Ruchu dla ul. Konopnickiej KR6 wskazuje na bardzo wysokie obciążenie ruchu, a nośność jest na poziomie 100 kN/oś, jak dla dróg o znacząco niższej kategorii. Z uwagi na to, że ul. Konopnickiej jest jedynym połączeniem pomiędzy dwoma częściami łomianek rozdzielonymi S7 – proponuję zastosowanie szerszego przejazdu W510. 3. Należy dostosować Rondo 2 do ruchu autobusowego z przejazdu nad trasą w kierunku południowym oraz we wszystkich relacjach, w tym przewidzieć lokalizację przystanków z zatokami.
10.	6.1.8. Drogi obsługujące przyległy teren	Str. 15.	Drogi oznaczone Z przeznaczone do ruchu autobusowego do weryfikacji. Poniżej uwagi odnośnie rozwiązań na poszczególnych drogach.
11.	6.2. Obiekty inżynierskie	Str. 15. 1. WS-10 2. WS-13 Str. 18. 4. PZM-4	1. Sprzeczność z opisem str. 12 punkt 5.1.7. oraz z rysunkiem. 2. Na rysunku brak tego obiektu w 13+480km. Proponujemy wyjaśnić.
12.	6.3.1. Odwodnienie drogi	Str. 19. Końcowymi odbiornikami wód będą Kanat Młociński i ciek wodny Liptowska Woda	Przed Kanalem Młocińskim i Liptowską Wodą należy zastosować urządzenie filtrująco-oczyszczające, w celu zabezpieczenia środowiska przed spływaniem zanieczyszczeń z planowanych dróg.

6.	5.1.7. Przejazdy poprzeczne	<p>Sr. 12.</p> <p>W ramach realizacji budowy drogi S7 planowanych jest 7 przejazdów drogowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Przejazd dołem ul. Konopnickiej w km 9+860 - Przejazd dołem DZ17 w km 11+640 - Przejazd dołem ciągu pieszo-rowerowego (PP-14) w km 12+440 - Przejazd dołem ciągu pieszo-rowerowego (PP-15) w km 13+180 <p>Na całym odcinku aż cztery (z siedmiu) przejazdy poprzeczne znajdują się na terenie łomianek objętym wymienionymi powyżej Miejscowymi PZP. Ilość przejazdów potwierdza, że inwestycja przebiega przez teren zurbanizowany. Nie jest to wystarczająca ilość dla szybko rozwijającej się miejscowości. Widnieje sprzeczność zapisów: w opisie przy ul. Konopnickiej widnieje przejazd dołem, podobnie jak DZ17 w km 11+640 (ul. Sierakowska), a na rysunku jest są to wiadukty WS10 oraz WS13-DZ17.</p> <p>Proponujemy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Doprojektować przejazd dołem ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy początkiem opracowania, a km 9+500, w celu ułatwienia dostępu do szkoły i przedszkola oraz do przystanków komunikacji publicznej. 2. W bezpośredniej relacji z przejazdem DZ17 pozostaje pętla autobusowa w rejonie Sierakowskiej/Zachodniej (widnieje oznaczenie WS-13), która nie jest docelowo przewidziana w tej lokalizacji. W zamian za tę pętlę należy doprojektować przebudowę odcinka DD18 prowadzący do pętli w docelowej lokalizacji, poprawdzić DD18 do granicy zasięgu decyzji środowiskowej, zapewnić dojazd autobusów DD18 do pętli na odcinku do końca zasięgu decyzji środowiskowej. 3. Pomiędzy przejazdem pieszo-rowerowym DZ17, a PP-14 jest komunikacja po stronie KPN drogą DD21. Brak jest połączenia po stronie wschodniej, na planie widnieje droga techniczna (Rys. 2. _030). Proponujemy doprojektować ciąg pieszo-rowerowy. Vide opis rysunków. 4. Ciąg pieszo-rowerowy PP-15 nie ma połączenia z PP-14 po stronie wschodniej, w celu umożliwienia komunikacji z projektowanej DD30 w rejonie ul. Zielonej do ul. Wiślanej. Połączenie ciągów pieszo-rowerowych jest konieczne, ponieważ po stronie zachodniej nie jest projektowane połączenie omawianych przejść.
----	-----------------------------	---

		<p>3. W związku z tym należy zastosować maksymalne zabezpieczenia środowiskowe, ekrany, dodatkowe nasadzenia, zastosować półtunele lub ekrany zakrzywione na szczycie.</p> <p>4. Nowa trasa nie omija KPN, tylko narusza jego granice, co zostało wskazane powyżej w Punkcie 2, Uwaga 2.</p>
5.	5.1.2. Węzeł Kolejowa	<p>Str. 12.</p> <p>Węzeł Kolejowa zlokalizowany jest w miejscu połączenia starego przebiegu drogi krajowej nr 7 i nowego korytarza projektowanej drogi S7. Drogę poprzeczną w węźle stanowi ul. Kolejowa (istniejąca DK7 – docelowo droga wojewódzka) - przecięcie dróg klasy S i G w km 10+670. Węzeł, projektowany jest jako typ W/A w kształcie trąbki. Istniejąca droga krajowa (ul. Kolejowa) jest jedyną drogą w obszarze planowanego węzła o odpowiedniej klasie, która może być włączona w węzeł z drogą klasy S. W rejonie węzła droga S7 prowadzona jest w poziomie terenu, a łącznice z ul. Kolejowej prowadzone są poziomie +1.</p> <p>1. Zaproponowane rozwiązanie daje wybór kontynuowania podróży z dalekich kierunków drogą w nowym śladzie lub w dawnym przebiegu DK7, która jako droga klasy G ma stać się drogą wojewódzką. Takie rozwiązanie spowoduje utrzymanie wysokiego natężenia ruchu w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego. Jednocześnie w punkcie 6.1.2. widnieje zapis GP odnośnie ul. Kolejowej, co wskazuje na przewidzianą klasę drogi głównej przyspieszonej, dla prędkości 60km/h i kategorii ruchu KR5, co wskazuje na przewidywany na obecnej DK7 znacznego obciążenia ruchem.</p> <p>Proponujemy: Rezygnację z wiaduktu w kierunku ul. Kolejowej nad projektowaną S7 w nowym śladzie zapewni pełniejsze skierowanie tranzytu na nową S7, co wypełni jeden z celów stawianych przed inwestycją: Str. 6. Punkt 1.6. – vide uwagi powyżej punkt 1.</p> <p>2. Występuje sprzeczność zapisu odnośnie klasy drogi ul. Kolejowej, 5.1.2. – klasa G, a na str.14 w punkcie 6.1.2. – widnieje klasa GP, projektowana dla prędkości 60km/h, co potwierdza zachowanie faktycznej funkcji obecnej DK7 w systemie komunikacji. Równie dobrze DK7 może pozostać drogą krajową, a nie wojewódzką.</p> <p>2. Brak zaplanowanego oświetlenia dróg serwisowych w rejonie węzła, co może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu. Vide uwagi poniżej.</p>

		<p>Zdanie 5. „Trasa drogowa na długości około 4km przebiegać będzie w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru chronionego prawem międzynarodowym „Natura 2000” „Puszcza Kampinoska” stanowiąca jednocześnie Kampinoski Park Narodowy, a na odcinku ok. 150m przecina ten obszar. Ponadto droga prowadzona będzie (w sposób bezpośrednio niekolidujący) w odległości 1,3km od innej formy obszaru „Natura 2000” - „Dolina Środkowej Wisły”.”</p>	<p>oddziaływania hałasu i zaproponowanie dodatkowych zabezpieczeń. Trwa dialog pomiędzy Burmistrzem Łomianek a GDDKiA w kwestii powołania wspólnego zespołu ds. finansowania zewnętrznego dla dodatkowych zabezpieczeń, zwłaszcza maksymalnych nasadzeń ochronnych.</p>
3.	3. Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne.	<p>Str. 10. Widnieje zapis: „Do uzupełnienia na dalszym etapie prac projektowych.”</p>	<p>Do takich uwarunkowań odnoszą się niniejsze uwagi, nie sposób zatem ustosunkować się do dokumentu pomijającego powyższe. Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne wskazują niniejsze uwagi Burmistrza.</p>
4.	4. Projektowane zagospodarowanie terenu.	<p>Str. 11. Zdanie 2. „Na dalszym odcinku omija na nasypie miasto Łomianki od zachodniej strony oraz K P N od wschodniej.”</p>	<p>1. Prowadzenie drogi na nasypie zwiększa zasięg oddziaływania hałasu, co było przedmiotem rozmów Burmistrza z GDDKiA. Burmistrz popiera wystąpienia mieszkańców o poprowadzenie drogi możliwie nisko na całym terenie zurbanizowanym objętym MPZP, zwłaszcza wpisanie do wytycznych projektowych obniżenie nasypu i maksymalne nasadzenia zieleni ochronnej. Pismo w tej sprawie w załączeniu.</p> <p>2. Nowa trasa <u>nie omija miasta Łomianki, tylko dzieli</u>. Należy kierować się faktycznym stanem zurbanizowania i ustaleniami kolejnych MPZP przez które przebiegać ma planowana trasa.</p>

		<p>pozyskaniu funduszy zewnętrznych, co wskazano w piśmie do GDDKiA.</p> <p>3. Niniejsze uwagi Burmistrza wskazują na potrzebę spełnienia podstawowych celów inwestycji, odnoście do terenu Miasta i Gminy Łomianki na którym obowiązują MPZP.</p>
<p>2. Istniejący stan zagospodarowania terenu</p>	<p>Str. 9. Zadanie 1. „Projektowana droga ekspresowa S7 na odcinku Kiełpin - Trasa Armii Krajowej w Warszawie przebiegać będzie po nowym śladzie wśród terenów zabudowy mieszkaniowej i wzdłuż wschodniej granicy K P N.”</p>	<p>1. Brak wskazania zgodnego z punktem 1.2 Opisu zadania – odcinek na początku biegnie w śladzie obecnej DK7 w terenie zurbanizowanym o gęstym zasiedleniu. Następnie po nowym śladzie także biegnie wśród terenów zabudowy mieszkaniowej, przecinając Osiedle Dąbrowa Zachodnia, tereny objęte MPZP „Sierakowska Południe” – etap I – Uchwała Rady Miejskiej nr XLV/526/2018 z dnia 16.10.2018 r. oraz MPZP obszaru osiedla Dąbrowa Rajaska oraz części osiedli Dąbrowa Zachodnia – Uchwała Rady Miejskiej nr XXXVII/427/2017 z dnia 14.12.2017 r.</p> <p>2. Zachodzi sprzeczność zapisów. Trasa w nowym śladzie ewidentnie narusza wschodnią granicę KPN, co jest wskazane dopiero w zdaniu 5 – vide poniżej.</p>
	<p>Zdanie 3. „Trasa w tym rejonie przebiega przez słabo zurbanizowane tereny Dąbrowy Zachodniej omijając je po południowej stronie w okolicy ulicy Sierakowskiej, Zielonej (zaprojektowano przejście dla pieszych i rowerzystów) i Wiślanej (zaprojektowanej jako przejście dla pieszych i rowerzystów).”</p>	<p>1. Osiedle Dąbrowa Zachodnia od bardzo dawna nie jest słabo zurbanizowane. Vide MPZP „Sierakowska Południe” – etap I – Uchwała Rady Miejskiej nr XLV/526/2018 z dnia 16.10.2018 r. oraz MPZP obszaru osiedla Dąbrowa Rajaska oraz części osiedli Dąbrowa Zachodnia – Uchwała Rady Miejskiej nr XXXVII/427/2017 z dnia 14.12.2017 r.</p> <p>2. Pomiedzy ul. Sierakowską, Zieloną, Ulanów Jazłowieckich brak komunikacji pieszo rowerowej łączącej zaplanowane przejścia pod trasą po stronie zachodniej i południowej. Dokładne wskazania poniżej w omówieniu rysunków.</p>
	<p>Zdanie 4. „Następnie droga przebiega przez gminę Izabelin w okolicach ul. Kampinoskiej i ul. Trenów.”</p>	<p>Droga przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie granicy pomiędzy gminami Izabelin oraz Łomianki, co powoduje oddziaływanie hałasu na tereny osiedli Dąbrowa Leśna oraz Zachodnia. Konieczne jest doprecyzowanie zasięgu</p>

Uwagi Burmistrza Łomianek
do Elementów Koncepcji Programowej dla budowy drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Kielpin – Trasa Armii Krajowej w Warszawie,
nadesłanej do Urzędu Miasta i Gminy w dniu 26 czerwca 2020 r.

Lp.	Wskazanie zapisu w EKP, część I, ogólna	Treść zapisu w EKP	Uwaga Burmistrza
1.	<p>1. Opis zadania inwestycyjnego.</p> <p>1.2 Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego</p> <p>1.3 Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego</p>	<p>Str. 1. Nazwa inwestycji wymienia Kielpin.</p> <p>Str. 6. „Początek inwestycji znajduje się w km 9+200,00 (przed miejscowością Kielpin) na wysokości Dziekanowa Bajkowego i Dziekanowa Leśnego, na terenie gminy Łomianki.”</p> <p>Str. 6. Jako podstawowe cele wymienione są m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „ograniczenie hałasu w terenie zabudowanym” - „budowa nowoczesnej drogi spełniającej rygorystyczne standardy ochrony środowiska”. 	<p>1. Wskazywanie Kielpina jako osobnej miejscowości od której zaczyna się inwestycja jest mylące. Inwestycja zaczyna się w Dziekanowie Bajkowym i Leśnym. Kielpin jest wsią, podobnie jak Dziekanów Bajkowy i Dziekanów Leśny i stanowi sołectwo. Inwestycja od początku przebiega przez tereny zurbanizowane o gęstej zabudowie, objęte wskazanymi MPZP.</p> <p>2. Początek odcinka znajduje się w terenie zurbanizowanym i gęsto zasiedlonym, po obu stronach początkowy odcinek projektowanej drogi obejmują MPZP obszaru części sołectwa Dziekanów Bajkowy oraz części sołectwa Dziekanów Leśny – Uchwala Rady Miejskiej nr XXXIV/405/2017 z dnia 26.10.2017, zmiany MPZP Kielpin – Uchwala Rady Miejskiej nr XXI/124/2012 z dnia 29.02.2012, oraz MPZP „Sierakowska Południe” – etap I – Uchwala Rady Miejskiej nr XLV/526/2018 z dnia 16.10.2018 r. oraz MPZP obszaru osiedla Dąbrowa Rajska oraz części osiedli Dąbrowa Zachodnia – Uchwala Rady Miejskiej nr XXXVII/427/2017 z dnia 14.12.2017 r., z tego powodu należy stosować rozwiązania projektowe adekwatne do stanu zurbanizowania i wymienionych MPZP. Zwraca uwagę na wskazane jest zastosowanie systemu krytych odwodnień odprowadzających wody opadowe do urządzeń inwestora, zaplanowanie i wykonanie oświetlenia ulic widniejących w MPZP i dróg serwisowych zlokalizowanych na obszarach objętych MPZP, oraz zastosowanie maksymalnego zabezpieczenia przed hałasem. Zwraca uwagę konieczne są maksymalne nasadzenia zieleni, w tej sprawie Gmina jest gotowa współdziałać z inwestorem w poszukiwaniu i</p>

Burmistrz Łomianek

Małgorzata Żebrowska-Piotrak



ul. Warszawska 115, 05-092 Łomianki

tel. 22 768 63 01, faks 22 768 63 02

sekretariat@lomianki.pl

www.lomianki.pl



Łomianki, dnia 14.07.2020 r.

Szanowny Pan
Dyrektor Bartłomiej Ratyński
Generalna dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

Dotyczy: pisma O.WA.KP-14.4170.1.2020.113.aj
oraz uwag wniesionych do opracowania: Elementy Koncepcji Programowej dla
budowy drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Kielpin-Trasa AK w Warszawie

Szanowny Panie Dyrektore,

W nawiązaniu do wymienionego pisma pragnę raz jeszcze podziękować za dobrą współpracę i konstruktywne podejście Oddziału do współpracy z Samorządem w naszej Gminie oraz doprecyzować, że ewentualna współpraca pomiędzy Gminą Łomianki a GDDKiA miała by obejmować w pierwszej kolejności pozyskiwanie środków na zabezpieczenia w postaci dodatkowych nasadzeń roślinności. Kwestia rozważenia potrzeby i ewentualnego zakresu podniesienia ekranów również jest dla nas ważna, jednak powrócimy do tej sprawy w późniejszym terminie, ponieważ projektant nie zakończył analizy proponowanych rozwiązań w świetle wskazanych przez nas dokumentów planistycznych. Obecnie odnieśliśmy się do przesłanych nam do konsultacji Elementów Koncepcji Programowej dla omawianego odcinka S7 poprzez wniesienie szczegółowych uwag.

Zgodnie z treścią naszego pisma z dnia 11.05.2020 r. wskazujemy m.in. na potrzebę dodatkowego zabezpieczenia środowiska poprzez nasadzenia drzew i krzewów zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu inwestycji.

Wniesione uwagi uzupełnimy o propozycje lokalizacji dodatkowych nasadzeń w formie graficznej i przedstawimy je niezwłocznie po zakończeniu prac. Dążymy do stworzenia wzdłuż projektowanej trasy wysokich obrośniętych pnączami ekranów, pasów zieleni ochronnej w tym wysokiej, przedzielonych od strony ekranów ścieżką pieszo rowerową, umiejscowioną po jednej ze stron trasy (nasze propozycje i oczekiwania co do komunikacji znajdują się w uwagach do EKP).

ŁOMIANKI

miasto możliwości

Burmistrz Łomianek

Małgorzata Żebrowska-Piotrak



ul. Warszawska 115, 05-092 Łomianki

tel. 22 768 63 01, faks 22 768 63 02

sekretariat@lomianki.pl

www.lomianki.pl



Zauważamy, że możliwości dofinansowania zielonej infrastruktury służącej ochronie przed negatywnymi skutkami eksploatacji tras szybkiego ruchu, w tym budowy zielonych stref ochronnych czy zielonych ekranów, jest wiele. Obecnie w kończącej się perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020 środki na ww. cele zostały w większej części wykorzystane, jednak prognozy na przyszłość zakładają duży nacisk na działania związane ze środowiskiem naturalnym. Do wykorzystania będą prawdopodobnie zarówno środki zewnętrzne krajowe, ale i zagraniczne. Środki krajowe to przede wszystkim wsparcie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i Ministerstwa Klimatu, a także wsparcie regionalne Województwa Mazowieckiego. Środki zagraniczne to głównie wsparcie przede wszystkim ze strony funduszy unijnych i funduszy norweskich, które będą ukierunkowane głównie na zagadnienia zrównoważonego rozwoju i kompleksowe rozwiązania związane z ochroną środowiska.

W związku z powyższym ewentualne wspólne działanie Gminy Łomianki z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w formule partnerskiej mogłoby skutkować pozyskaniem środków z ww. źródeł. Takie przedsięwzięcie można zrealizować jedynie jako projekt wspólny, partnerski, co dodatkowo zwiększa szanse w zakresie możliwości pozyskania funduszy.

Liczymy na poparcie wielu środowisk, ponieważ znaczącą korzyścią naszej współpracy byłoby ograniczenie degradacji istniejącego krajobrazu w terenie bezpośrednio przylegającym do KPN, w którym wyznaczony jest przebieg inwestycji.

W celu opracowania wstępnych założeń projektowych oraz wstępnej oceny kosztów pod kątem możliwości uzyskania funduszy zewnętrznych, proponujemy powołanie roboczego zespołu składającego się z naszej strony ze specjalistów zajmujących się pozyskiwaniem funduszy oraz projektanta zieleni/krajobrazu/.

Do rozważenia pozostawiamy możliwość poszerzenia uczestników projektu o Kampinoski Park Narodowy.

BURMISTRZ
Małgorzata Żebrowska-Piotrak
Małgorzata Żebrowska-Piotrak

ŁOMIANKI

miasto możliwości