

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
1	Zmiana klasy drogi zbiorczej na lokalną.	Klasa drogi zbiorczej zapisana w MPZP
2	Brak opracowań ekologicznych i hałasu.	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
3	Wniosek, żeby droga kończyła się na ul. Armii Poznań (wraz z ewentualną modernizacją ul. Armii Poznań)	Możliwe jest etapowanie prac przy akceptacji Inwestora
4	Brak zgody dla Małej Obwodnicy	Uwaga nie może być uwzględniona. Projekt jest zgodny z obowiązującymi planami zagospodarowania
5	Ze względu na wydanie pozwoleń na budowę nowych osiedli i powiększającego się obszaru zabudowań jest obowiązkiem miasta wybudować drogę, która będzie służyła mieszkańcom.	Nie dotyczy to niniejszego opracowania
6	Zmiana nazwy inwestycji bez słowa "obwodnica"	Uwaga uwzględniona
7	Droga obok wału przeciwpowodziowego.	Taki przebieg jest niezgodny z MPZP
8	Budowa oświetlenia chodników i jak największej ilości przejść dla pieszych	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
9	Zlikwidowanie dróg serwisowych	Drogi serwisowe nie są przewidziane na całej długości projektowanej drogi
10	Należy zwrócić szczególną uwagę na konieczność zapewnienia ciągłości korytarzy ekologicznych oraz ochronę siedlisk gatunków chronionych występujących w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji.	Szczegółowa analiza środowiskowa będzie wykonywana na etapie przygotowywania materiałów do decyzji środowiskowej
11	Należy zwrócić uwagę, że są to tereny, gdzie żyje dzika zwierzyna i należy zadbać o bezpieczeństwo zwierząt i uczestników ruchu.	Szczegółowa analiza środowiskowa będzie wykonywana na etapie przygotowywania materiałów do decyzji środowiskowej
12	Nie należy zapominać o miejscach parkingowych, ewentualnie pozostawieniu na nie miejsca.	Zapewnienie miejsc parkingowych leży w obowiązku właściciela posesji
13	Nowa koncepcja powinna zostać ponownie przedłożona do publicznego wglądu, a następnie poddana publicznej dyskusji.	Do decyzji Zamawiającego
14	Obecny projekt ogranicza lokalnym mieszkańcom dostęp do zielonych terenów nadwiślańskich. Oprócz skrzyżowań potrzebne są przejścia dla pieszych.	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
15	Ograniczenie prędkości do 40-50 km/h - teren zabudowany.	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
16	Ograniczyć ruch tranzytowy ciężarówek umieszczając na ul. Kościelna Droga bramki "via TOLL", aby kierowcy nie korzystali z ul. Kościelna Droga w celu uniknięcia opłat na DK7.	Bramki "via TOLL" nie są możliwe do zamonotowania - lokalizuje się je w ciągach dróg krajowych
17	Poszerzenie dróg serwisowych umożliwiając swobodny ruch w obu kierunkach, umożliwienie ruchu na tych drogach również ciężarówek.	Ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego, drogi serwisowe nie mogą być poszerzone
18	Zaplanowanie skrzyżowań na trasie w formie ronda wszędzie tam, gdzie będzie to możliwe (jako system umożliwiający największą bezkolizyjność i przepustowość).	Uwaga uwzględniona
19	Zmiana przekroju drogi: z jezdnią, chodnikami i ścieżką rowerową po obu stronach i ewentualnie pasami zieleni i drogami serwisowymi, tak aby wyjście z posesji nie było bezpośrednio na jezdnie	Uwaga uwzględniona
20	Powinny być zapewnione bezpośrednie zjazdy do bram posesji oraz osiedli wielorodzinnych	Szczegółowe rozwiązania dotyczące obsługi komunikacyjnej będą wykonywane na etapie projektu budowlanego. Obsługa odbywać się będzie za również poprzez drogi serwisowe
21	Pozostawienie (w miarę możliwości) istniejącej zieleni. Nowe obsadzenia.	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
22	Przedstawiona koncepcja programowo przestrzenna budowy małej obwodnicy Łomianek w jej przedstawionym kształcie spowoduje znaczne obniżenie wartości działek przylegających bezpośrednio przy ulicy.	nie dotyczy
23	Szerokość ulicy do 15m (max. 20m).	niemożliwe ze względu na zapisy MPZP
24	Ulica ta nie powinna mieć żadnych ograniczeń ani zamkniętych zjazdów w ulice na terenie gminy.	wszystkie posesje mają zapewnioną obsługę komunikacyjną
25	Ustalenie rezerwy pod drogę na całej długości planowanej trasy wg. Koncepcji przedstawionej przez Urząd Miasta i Gminy.	Rezerwa powinna być uwzględniona z MPZP

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
26	Uwzględnić sugestie Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, ZDM, KPN m.in. dotyczące przebiegu drogi w celu polepszenia obsługi komunikacyjnej i standardu życia mieszkańców (trasowanie bliżej obszaru zwartej zabudowy, dalej do rezerwatu "Jezioro Kiełpińskie" oraz od obszaru Natura 2000 "Kampinoska Dolina Wisły"	Takie rozwiązanie byłoby niezgodne z MPZP
27	Uwzględnienie w projekcie przyszłej komunikacji autobusowej i uwzględnienie miejsca pod zatoki dla przystanków autobusowych	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego.
28	Wniosek o przedstawienie prognoz obciążenia hałasem bezpośrednich sąsiadów planowanej inwestycji.	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
29	Zaprojektowanie odprowadzania wód opadowych	W kosztach budowy drogi na etapie koncepcji zostało porzyjęte wybudowanie kanalizacji deszczowej. Szczegółowe rozwiązania będą realizowane na etapie projektu budowlanego
30	Propozycja szerokości jezdni 3m zamiast 3,5m	uwaga uwzględniona
31	Brak w planie zagospodarowania przestrzennego w 2007r. planów drogi odcinającej osiedla od głównego pasa jezdni opaskami	Nieemożliwe do zweryfikowania

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
32	<p>Czy KIP został już zaopiniowany przez RDOŚ? W swojej opinii RDOŚ określi zakres raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, które będzie trzeba przygotować w celu uzyskania prawomocnej decyzji środowiskowej. Należy KIP z wnioskiem w jak najszybszym czasie przedstawić do RDOŚ, ponieważ przygotowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest czasochłonne i wraz z uzyskaniem prawomocnej decyzji może zająć między 12, a 24 miesiące. Napisano, że trasa przecina korytarz ekologiczny ale nie zaznaczono go na żadnej z map. Napisano, że możliwe jest wyburzenie 13 budynków. Czy w każdym wariantcie? Ile z tych budynków jest mieszkalnych? Brak informacji o powierzchni kolizji z terenami zabudowanymi, jak również z terenami przeznaczonymi pod zabudowę. Jeśli trasa przebiega przez tereny nieobjęte MPZP należy pozyskać opinię organu, który zgodnie z art. 115 POŚ powinien określić faktyczny sposób zagospodarowania terenu. Nie wykonano analizy akustycznej, która będzie konieczna przy uzyskiwaniu decyzji środowiskowej. Może się okazać, że elementy ochrony akustycznej mogą znacząco wpłynąć na koszt projektowanej trasy.</p>	<p>KIP oraz raport oos zostanie przygotowany na dalszym etapie prac, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę. Wyburzenie 13 budynków obejmuje wszystkie warianty. Analiza akustyczna możliwa do wykonania na dalszym etapie prac.</p>
33	<p>Dokonać rzetelnej analizy przewidywanych potrzeb i skali niezbędnych inwestycji drogowych, wynikającej z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p>	<p>Analiza w zakresie budowy obwodnicy została wykonana. Analiza budowy dróg poprzecznych będzie realizowana w innym zamówieniu.</p>

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
34	Inwestor powinien domagać się wykonania sondowań „in situ” (dynamicznych, statycznych lub innych) w celu oznaczenia wiarygodnych parametrów geotechnicznych (zwłaszcza w rejonie obiektu mostowego)	Przedmiotowa inwestycja w obecnej formie jest jedynie koncepcją. Na dalszych etapach realizacji przedmiotowej inwestycji konieczne jest wykonanie kolejnych opracowań geologicznych np. dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla obiektów inżynierskich, których treść (w zależności od potrzeb) powinna opierać się o dodatkowe badania geotechniczne w tym sondowania dynamiczne, sondowania statyczne, badania laboratoryjne. Należy pamiętać również o zagęszczeniu siatki otworów geotechnicznych.
35	Klasa drogi – droga zbiorcza - powinna być zachowana.	Uwaga przyjęta.
36	Cała koncepcja jest projektowana na mapach topograficznych w skali 1: 25 000 wykonanych w poprzednim wieku. Projektowanie na tak nieaktualnym podkładzie może prowadzić do błędnych wniosków jakoby zabudowa w tym rejonie była mocno rozproszona i incydentalna. Trasę powinno się zaprojektować na aktualnym zdjęciu lotniczym. W tekście napisano, że została wykonana karta informacyjna przedsięwzięcia, gdzie analizowano kwestie środowiskowe inwestycji potencjalnie znacząco oddziaływującej na środowisko.	Koncepcja drogi została zaprojektowana i naniesiona na mapy w skali 1:500. Aktualizacja mapy: I kwartał 2016 r. Mapy topograficzne są używane jako poglądowe i uzyskiwane są z ośrodka geodezyjnego.

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
37	Należy dokonać szczegółowych obliczeń ilości pojazdów, które będą włączały się do ruchu z osiedli wielorodzinnych. Np. na osiedlu Kościelna Droga 105/107 znajduje się 16 budynków w zabudowie bliźniaczej zamieszkiwanych przez ponad 30 rodzin. W większości każda z rodzin posiada minimum dwa auta, co daje w sumie liczbę około 60 samochodów. Aby nie dopuścić do skumulowania ruchu i zatorów na drogach wewnętrznych należy zapewnić dostateczne ułatwienia dla pojazdów włączających się na drogę główną z osiedli wielorodzinnych. W rejonie ul. Wiślanej (osiedla Sławbud i Ronson) liczba aut będzie jeszcze większa. Czy te kwestie zostały odpowiednio przeanalizowane przez projektanta? Czy wszystkie osiedla (istniejące, realizowane obecnie i te z pozwoleniami na budowę) zostały zinwentaryzowane i uwzględnione w prognozie ruchu?	
38	Nowa koncepcja powinna zostać ponownie wyłożona do publicznego wglądu, a następnie poddana publicznej dyskusji.	Przewiduje się kolejne spotkanie ws. koncepcji

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
39	Opinia geotechniczna. Wykonana z rażącymi błędami. Geolog opisał gliny polodowcowe na tarasie zalewowym i nadzalewowym Wisły. Sytuacja nie mogła mieć miejsca, gdyż osady rzeczne powstały po ostatnim zlodowaceniu. Geolog nie wykorzystał podstawowego źródła informacji jakimi są SmgP. Geolog wyznaczył geotechniczne parametry projektowe na podstawie wycofanej normy PN-81/B-03020. Geolog podał parametry wyjściowe (stopień zagęszczenia i plastyczności) na podstawie jedynie badań makroskopowych. Jakość i prawdziwość wyników tych prac jest żadna.	<p>Przedmiotowa opinia geotechniczna została wykonana w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawienia obiektów budowlanych (Dz. Ustaw nr 463 z dnia 27 kwietnia 2012 r.). Zamieszczone w dokumentacji modele geotechniczne (profile i przekroje geotechniczne) wystarczająco przedstawiają obraz występujących w podłożu projektowanej inwestycji formacji gruntowych. Na ich podstawie należy dokonać wyceny przedmiotowych robót. Zaznacza się ponadto, że przedmiotowa inwestycja w obecnej formie jest jedynie koncepcją. Na dalszych etapach realizacji przedmiotowej inwestycji konieczne jest wykonanie kolejnych opracowań geologicznych np. dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla obiektów inżynierskich, których treść (w zależności od potrzeb) powinna opierać się o dodatkowe badania geotechniczne w tym sondowania dynamiczne, sondowania statyczne, badania laboratoryjne. Należy pamiętać również o zagęszczeniu siatki otworów geotechnicznych.</p> <p>Jeśli chodzi o stosowanie wycofanej polskiej normy PN-B-03020 to zgodnie z informacjami od PKN (Polski Komitet Normalizacyjny) faktu dezaktualizacji normy nie należy wiązać z prawnym zakazem stosowania normy wycofanej. Zbiór norm wycofanych nie jest, bowiem zbiorem norm, których stosowanie jest zakazane. Normy wycofane tym różnią się od norm aktualnych, że prezentują mniej nowoczesne rozwiązania - jednak rozwiązania te nie są błędne .</p> <p>W kwestii wykonania odwiertów w rejonie skrzyżowania Armii Poznań i Kościelnej Drogi przedmiotową uwagę uznaje się za bezpodstawną. W opinii geotechnicznej na karcie otworu nr 20 podano miąższość mieszanki mineralno-bitumicznej oraz podbudowy istniejącej drogi. Otwór geotechniczny został wykonany w miejscu wskazanym na mapie.</p>
40	Pomimo tego, że droga ma być zbiorcza, zaprojektować ją tak, by miała wszelkie znamiona drogi lokalnej.	Uwaga uwzględniona

Uwagi ogólne		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
41	Prośba o informację, czy forma złożenia uwag przez e-mail jest wystarczająca dla ich uwzględnienie w formalnej liście uwag do koncepcji (czy, np. nie jest konieczne zgłoszenie uwag na papierowym formularzu).	Uwagi w formie elektronicznej są również uwzględniane. Nie ma konieczności zgłaszania uwag w formie papierowej.
42	Według nowego katalogu [2] warstwa wiążąca i podbudowa zasadnicza została pogrubiona o 2 cm. Na długości 10 km da to wymierny wzrost kosztów. Natomiast podbudowa pomocnicza została zaprojektowana na podstawie wycofanego już katalogu. Należy zaprojektować zgodnie z aktualnym stanem prawnym (katalogi są rekomendowane rozporządzeniem).	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
43	Zapewnić możliwość ustawienia w pasie drogowym elementów małej architektury, takiej jak kwietniki, klomby, ławki, stojaki dla rowerów.	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
44	Jakie były powody przesunięcia położenia drogi w studium z 2015 vs. 2006 r. - z obszaru obrzeży/poza miejscowością Dziekanów Leśny na rzecz przeprowadzenia drogi przez środek miejscowości (obecną ulicą Rolniczą)?	Nie dotyczy to niniejszego opracowania
45	Przekazanie listy uwag uwzględnionych i nieuwzględnionych (wraz z uzasadnieniem)	Za zgodą Burmistrza
46	Propozycja wprowadzenia w obszarze zabudowanym nowoczesnych rozwiązań spowalniających ruch	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.
47	Przeprowadzenie kolejnych konsultacji społecznych	Możliwe do wykonania na dalszym etapie prac.