

**Protokół nr XXVIII/2005**  
**Sesji Rady Miejskiej w Łomiankach**  
**z dnia 24 stycznia 2005 roku**

*Obrady XXVIII Sesji Rady Miejskiej w Łomiankach, zwołanej w trybie nadzwyczajnym, rozpoczęły się o godz. 14.00 w sali widowiskowej Domu Kultury, ul. Gościńcowa 58, Łomianki.*

*Obrady prowadził p. Andrzej Mazan - Przewodniczący Rady. Wzięło w nich udział 14 radnych.*

*Przewodniczący stwierdził prawomocność obrad oraz zdolność do podejmowania uchwał.*

*Lista obecności stanowi załącznik do protokołu.*

*Przewodniczący Rady przywitał zgromadzonych i przedstawił następujący porządek obrad sesji:*

**I. Podjęcie uchwał w sprawie:**

- 1. Studium techniczno-porównawczego wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska i Uproszczonego studium dodatkowego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Blizne” do rejonu ulicy Wóycickiego.*
- 2. Zmian w budżecie Miasta i Gminy Łomianki na 2005 rok.*
- 3. Uchylenia Uchwały Nr XXVII/184/2004 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 28 grudnia 2004 w sprawie szczegółowych zasad udzielania dotacji dla przedszkoli niepublicznych prowadzonych przez osoby prawne i osoby fizyczne w Mieście i Gminie Łomianki.*

**Ad. 1 Podjęcie uchwał w sprawie:**

- 1. Studium techniczno-porównawczego wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska i Uproszczonego studium dodatkowego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Blizne” do rejonu ulicy Wóycickiego.*

**Przewodniczący Rady A. Mazan** odczytał projekt uchwały, a następnie tytułem wprowadzenia poinformował, że Gmina otrzymała projekt Studium techniczno-porównawczego wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska. Droga ta ma przebiegać różnymi modelami przez Bemowo, ale w Łomiankach ma kończyć się węzłem w Kiepinie dochodzącym do ul. Kolejowej, na tyłach ul. Równoległej nowego osiedla i poprzez Dąbrowę Zachodnią, mniej więcej wzdłuż ul. Kampinoskiej do Bemowa.

Opinię Pana mgr inż. Zygmunta Uzdałowicza, która jest dołączona do projektu uchwały nasuwa taki wniosek, że należy dbać o to żeby było jak najwięcej połączeń z Warszawą.

Do tej opinii został dołączony projekt jeszcze jednej drogi, która mogłaby wyprowadzić ruch tranzytowy z Łomianek poza jego centrum.

Projekt nadesłany z GDDKiA mówi żeby ten ruch był skierowany przez Dąbrowę, na południe od Warszawy, a według opinii Pana Z. Uzdałowicza należy zbudować drogę, która by poprowadziła ruch obwodnicą na wale lub obok wału, wzdłuż Wisły.

Generalnie chodzi o to żeby wyprowadzić ruch tranzytowy z Łomianek czyli z ul. Kolejowej na obwodnicę biegnącą po wale, którą proponuje GDDKiA.

Jednakże Radni w tych kwestiach nie są decydentami. Wydają jedynie opinię co do propozycji jak można by było „rozrzedzić” ruch samochodowy przepływający przez Łomianki.

## Opinia połączonych komisji : pozytywna

**Głos zabrał Zastępca Burmistrza J. Grądzki.** Jego wypowiedź wsparta została prezentacją multimedialną na temat „Droga krajowa nr 7 czy ul. Kolejowa?”. Opiniowany projekt rozwiązań komunikacyjnych wykonanych przez BPRW wywieszony został na ścianach sali obok opracowania inż. Uzdalewicza. Oba projekty umieszczone były w sposób widoczny i dostępny dla zebranych.

Gdy powstawała ul. Kolejowa to ta zabudowa urbanistyczna na terenie Łomianek była jeszcze niewielka, natomiast w miarę upływu lat tych zabudowanych terenów przybywało. Lata 70 charakteryzowały się rozdrobnioną siecią osadniczą. Lata zaś 90 to już jeden organizm miejski.

Dla Łomianek przewidziana jest też dalsza zabudowa mieszkaniowa (również w tzw. korytarzu ekologicznym). Obecnie liczba mieszkańców, nie tylko zameldowanych ale wszystkich mieszkających to 30 tysięcy. Według przewidywań, w przeciągu 10-20 lat, w Łomiankach może mieszkać ok. 50 tysięcy mieszkańców.

Obecnie ul. Kolejowa będąca jednocześnie trasą szybkiego ruchu, biegnie przez środek Miasta i Gminy Łomianki na odcinku 15 km i stanowi największą uciążliwość.

**Burmistrz Ł. Sokołowski** dodał, że Gmina Łomianki posiada naturalne granice (od strony północnej i wschodniej jest Wisła, od zachodu KPN, a od południa Warszawa z lasem Młocińskim) co zapewnia jej harmonijny i zrównoważony rozwój i o taki kierunek rozwoju należy zabiegać przede wszystkim.

**Zastępca Burmistrza J. Grądzki** kontynuując zaznaczył, że natężenie ruchu na ul. Kolejowej jest olbrzymie – jego coroczny wzrost wynosi ok. 11%. Dodatkowo otwarcie taniego lotniska w Modlinie na pewno co najmniej podwoi ruch na obecnej ul. Kolejowej.

W ciągu ostatnich 13 lat na drodze nr 7 zginęło ponad 100 osób, 360 odniosło rany. W 2004 roku na łomiankowskim odcinku trasy E-7 miało miejsce 156 wypadków i kolizji - średnio co drugi dzień.

GDDKiA przedstawia opcję trasy mszczonowskiej i legionowskiej jako rozwiązanie problemu istnienia trasy szybkiego ruchu w Łomiankach. Jednakże wariant ten, z węzłem w Kielpinie dzieli Łomianki na 4 odrębne części, odcina od puszczy. W tym względzie jednak nie Rada Miejska stanowi prawo. Podjęcie ostatecznej decyzji należy do GDDKiA.

Alternatywą do opcji trasy mszczonowskiej i legionowskiej jest przedłużenie Wisłostrady, dzięki czemu ul. Kolejowa będzie bezpieczną, wewnątrzmiejską ulicą, ruch samochodowy zostanie zadowolająco „rozrzedzony”, a gmina stanie się jednym organizmem. Możliwe też będzie stworzenie centrum miejskiego i lepsza ochrona Puszczy Kampinoskiej, a wzmocnione wały przeciwpowodziowe zmniejszą naturalne ryzyko powodzi (90% powierzchni Gminy to obszar zalewowy), zapewniając tym samym większe poczucie bezpieczeństwa.

**Głos zabrał Burmistrz Ł. Sokołowski:** Oprócz administracji rządowej i samorządowej istnieją tzw. administracje sektorowe (np. zarządzające drogami wodnymi, kołowe, czy też kolejami).

Takiej właśnie administracji (GDDKiA - oddział warszawski, podlegającej z kolei Ministrowi Infrastruktury) podlega łomiankowski odcinek drogi E-7 czyli ul. Kolejowa wraz z obszarem 70 m<sup>2</sup> przylegających do niej na całej jej długości. Tak więc co do tej ulicy, mimo, że funkcjonalnie jest częścią Gminy nie podlega jej jurysdykcji. Wszystkie poczynania i decyzje leżą w gestii GDDKiA, która planuje i podejmuje kroki często bez porozumienia z Łomiankami.

Kilka miesięcy temu do Gminy wpłynęła informacja o tym, że GDDKiA za pośrednictwem Biura Planowania Rozwoju Warszawy przygotowuje warianty komunikacyjne połączenia autostrady A2 z drogą do Gdańska. Był to efekt intensywnych nacisków na GDDKiA ze strony Łomianek. Ponieważ droga E-7 przebiega przez teren Łomianek Burmistrz Sokołowski na posiedzeniu narady w Warszawie zwrócił uwagę na to, że bez udziału Gminy Łomianki nie można dokonywać w związku z nią żadnych ustaleń. Również Minister Infrastruktury otrzymał pismo, w którym został poinformowany o tym, że prowadzone są prace planistyczne bez porozumienia z zainteresowanymi gminami.

## Przewodniczący Rady ogłosił 10 minutową przerwę.

**Burmistrz Ł. Sokołowski** kontynuując swoją wypowiedź powiedział, że w wyniku takich działań interwencyjnych GDDKiA zaczęła zapraszać samorządy dzielnic Warszawy, przez które

sprowadzają się do jednego jeśli chodzi o gminę Łomianki – mianowicie do wariantu z lat 50, który przewidywał rozrost sieci drogowej wokół Warszawy.

Zaproponowany wariant nr I odpada ponieważ powodowałby zwiększenie ruchu na ul. Kolejowej bez żadnej rozbudowy sieci drogowej, a do roku 2010 ruch samochodowy zwiększy się do tego stopnia, że wariant ten nie będzie miał racji bytu.

Warianty II, III, i IV różnią się od siebie wyłącznie jeśli chodzi o Warszawę. Na terenie Gminy Łomianki te trzy warianty przebiegałyby szlakiem trasy mszczonowskiej, która odcinałaby naszą Łomianki od Puszczy Kampinoskiej, a ul. Kolejowa zachowałaby status drogi szybkiego ruchu. Te właśnie 4 warianty zostały przekazane Gminie Łomianki celem zaopiniowania.

Burmistrz mógłby zaopiniować te warianty osobiście korzystając ze swoich uprawnień, ale GDDKiA i Minister Infrastruktury dużo poważniej traktują opinię Rady Miejskiej wydaną w postaci uchwały. W związku z tym Burmistrz zwrócił się z wnioskiem do Rady Miejskiej o wydanie takowej opinii. Jednak żeby taka opinia nie była tylko mniemaniem o rzeczywistości, ale konkretnymi danymi technicznymi Burmistrz zwrócił się do inż. Zygmunta Uzdalewicza z prośbą o wydanie opinii dot. przebiegu tych wariantów i ewentualnie innej możliwości poprowadzenia obwodnicy Łomianek uwzględniającej punkt widzenia Gminy Łomianki, w oparciu o wspólne wcześniejsze konsultacje o możliwości poprowadzenia obwodnicy (uzyskane przed paru laty od pracowników RZGW).

Proponowana w opinii możliwość poprowadzenia obwodnicy Łomianek wzdłuż Wisły niosą z sobą dodatkową korzyść – modernizacji i rozbudowy wału przeciwpowodziowego. Co do tej kwestii należy przedtem wykonać szczegółowe analizy inżynierskie, które zadecydują o tym czy obwodnica może biec po koronie wału czy powinna biec obok wału.

Aby nie naruszyć struktury Buraków i ominąć go w całości to oba warianty opracowane i proponowane przez inż. Uzdalewicza omijają Buraków od strony odwodnej analogicznie do rozwiązania poprowadzenia wisłostrady przy Akademii Teologii Katolickiej – ten wariant nazwany „V” byłby po prostu przedłużeniem Wisłostrady – połączony z trasą A2 przy moście północnym i w kierunku Konotopy. Jeśli przedłużenie Wisłostrady byłoby z jakichś powodów nierealne to proponowana jest wersja nazwaną 2/4/ż. drogi wychodzącej wzdłuż cmentarza północnego, od strony ul. Wóycickiego (nie zagroziłoby to funkcjonowaniu cmentarza). Natomiast w dalszej części ul. Wóycickiego, która jest obszarem bardziej zabudowanym jest propozycja by drogę wyprowadzić za cmentarzem jadąc ul. Wóycickiego w kierunku Wisły, a następnie w Lasek Młociński i tam poprowadzić drogę tunelem pod ziemią, kończącym się w skarpie przy Burakowie w międzywału, a następnie dookoła Gminy.

Oba rozwiązania omijają Buraków czyniąc z ul. Kolejowej ulicę miejską z komunikacją wewnętrzną, z niewielką ilością ruchu tranzytowego. Tak wygląda propozycja przedstawiona w obu opracowaniach przy czym nie jest tam opisany wylot trasy w Dziekanowie Polskim, gdyż będzie to przedmiot osobnego opracowania (tak aby jak najmniej naruszało to stosunki własnościowe i zabudowę). Jednakże można powiedzieć już na chwilę obecną, że wylot miałby miejsce w okolicach Górki Dziekanowskiej i Pieńkowa.

**Przewodniczący Rady A. Mazan** stwierdził, że mamy do czynienia ze zderzeniem się potrzeb małej miejscowości z europejskimi projektami i na pewno nie wszyscy na raz będą mogli być usatysfakcjonowani z podjętych rozwiązań po czym zaprosił Radnych do dyskusji nad uchwałą i jako pierwszemu udzielił głosu Markowi Zielskiemu.

**Radny M. Zielski** poinformował, że odczyta oświadczenie Rad Sołectw Nadwiślańskich, do której to czynności został zobligowany. Oświadczenie powstało po konsultacjach z mieszkańcami. Oświadczenie zawierało stanowczy protest przeciwko próbom przeforsowania pomysłu budowy obwodnicy na wale przeciwpowodziowym. Oświadczenie jest kolejnym aktem sprzeciwu, gdyż mieszkańcy osiedla Buraków i Sołectw Łomianki Dolne i Kępa Kiełpińska wielokrotnie sprzeciwiali się tej koncepcji. Nie tylko na wspólnym zebraniu, które zgromadziło ponad 100 mieszkańców tych terenów w dniu 10 marca 2001 roku, ale i w wielu pismach kierowanych do Rady Miejskiej i samego Burmistrza. 265 mieszkańców Łomianek podpisało wniosek o odstąpienie od tego pomysłu i nie umieszczenie zapisu o obwodnicy po wale przeciwpowodziowym w konstruowanym na nowo Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Łomianki.

Inwestycja budowy obwodnicy wzdłuż wału przeciwpowodziowego byłaby nie tylko niewiarygodnie kosztowna, ale i długotrwała (z wyliczeń ekspertów wynika, że byłby to koszt blisko 1 miliarda zł). Budowa takiej obwodnicy spowodowałaby konieczność wysiedlenia wielu osób, niepowetowaną stratę własności gruntów, wyburzenie domów – czyli zniszczenie dorobku życia. Dodatkowo wielu osobom, które mieszkają w okolicy inwestycja ta znacząco pogarszałaby warunki egzystencji.

Na końcu oświadczenie zawierało apel do Radnych Rady Miejskiej o odrzucenie uchwały i słowa poparcia dla koncepcji modernizacji drogi krajowej E-7 na odcinku łomiankowskim, tak aby nie stanowiła zagrożenia dla mieszkańców Gminy. Załącznik do oświadczenia zawiera podpisy członków Rad i Sołectw.

**Następnie Radny M. Zielski** zawiadomił Przewodniczącego o istnieniu protestu podpisanego przez blisko 300 osób, dotyczącego Kościelnej Drogi i wału, a następnie rozpoczął odczytywanie drugiej części tego protestu, który również zawierał słowa sprzeciwu wobec planów budowy obwodnicy wzdłuż Wisły oraz apel do władz samorządowych o natychmiastowe podjęcie prac przy wale przeciwpowodziowym w celu wyeliminowania ryzyka związanego z corocznym podnoszeniem się stanu Wisły.

**Następnie głos zabrała Radna E. Sidorzak** postulując o szukanie alternatywy dla trasy E-7 ponieważ rozwiązanie przedstawiane przez Burmistrza nie zapewni pełnego bezpieczeństwa na ul. Kolejowej, gdyż światła, kładki dla pieszych zmniejszą istniejące zagrożenie, a ruch tranzytowy będzie nadal taki sam.

Planowana obwodnica będzie obwodnicą warszawską i taką powinna zostać, a co za tym idzie jej bieg powinien być planowany po drugiej stronie Wisły.

Radna Ewa Sidorzak poinformowała, że rozmawiała z wieloma mieszkańcami i opinie ich są bardzo różne. Wiele osób zaakceptowałoby ten pomysł gdyby trasa wzdłuż koryta Wisły przebiegała jako przedłużenie Wisłostrady, oczywiście z pełnym zabezpieczeniem mieszkańców z tamtej strony i z wyeliminowaniem ruchu tranzytowego z ul. Kolejowej i z przeznaczeniem jej wyłącznie jako ulicy lokalnej. Jednakże mieszkańcy są przekonani, że na takie ustalenia nie będzie zgody.

Wypowiadając się nt. zaproponowanej trasy po wale, mieszkańcy, którzy są jej przeciwnikami argumentowali, że trasa po wale jako trasa mszczonowska była zaplanowana 50 lat temu. Mniej było wtedy mieszkańców, a ci którzy byli, wiedzieli co ich czeka, bo ich działki były z góry przeznaczone pod tę budowę. Natomiast obecnie władza Gminy chce kosztem jednych mieszkańców uszczęśliwić innych mieszkańców.

Niewyobrażalnie kosztowny wariant 2/4Ł proponuje żeby trasa, przebiegała tunelem pod Parkiem Młocińskim. A jeśli już miałby być to tunel to dlaczego nie poprowadzony przy KPN ?

Radna Ewa Sidorzak w imieniu mieszkańców przypominała, że mieszkańcy Burakowa będą najbardziej poszkodowani w związku z tym, że mieliby sąsiadować z trasą bo nie można zapomnieć, że nad Burakowem bieżą trzy linie wysokiego napięcia. To może doprowadzić Buraków do najbardziej niekorzystnego w porównaniu z innymi częściami Łomianek położenia. Dlatego też na takie rozwiązanie mieszkańcy nie mogą się zgodzić.

Następnie radna Ewa Sidorzak zwróciła uwagę na to, że materiały przekazane Burmistrzowi przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy do przeanalizowania nie były dostępne do przeanalizowania również radnym i mieszkańcom.

Kolejną kwestią był wniosek Radnej aby słowo „odrzuca” znajdujące się w punkcie 1 § 1 uchwały w sprawie studium techniczno-porównawczego zmienić na „opiniuje negatywnie”.

**Przewodniczący Rady A. Mazan** podziękował za wypowiedź Radnej Sidorzak i w związku z Jej wypowiedzią zaproponował poprawkę w paragrafie 1 uchwały z „odrzuca” na „opiniuje negatywnie” i zarządził na później poddać tę poprawkę głosowaniu.

**Ad vocem Burmistrz Ł. Sokołowski** zaproponował aby zamiast poddawać głosowaniu, nanieść na uchwałę jako „auto poprawkę Burmistrza”.

Następnie podkreślił, że zgadza się z większością argumentów i opinii podanych przez Radną Ewę Sidorzak. Jednakże w odniesieniu do Burakowa, z punktu widzenia kinematyki ruchu, rozwiązanie z obwodnicą poprawi standard życia, dlatego że obwodnica nie będzie biegła po wale lecz w międzywale czyli za skarpią. Nie spowoduje to żadnego utrudnienia komunikacyjnego dla mieszkańców Burakowa. Da natomiast możliwość stworzenia z ul. Kolejowej lokalnej ulicy miejskiej ze skrzyżowaniami co 100-150 m. Rozwiązanie rzeczywiście nie wyeliminuje zupełnie ruchu tranzytowego, ale będzie on podporządkowanym prawom ruchu miejskiego, a więc znacznie spowolniony. Dzięki temu ograniczy się skutecznie obecnie dramatyczną ilość kolizji i wypadków na gminnym odcinku ul. Kolejowej. Dzięki temu również w Burakowie będzie bezpiecznie, a problem włączenia się do ruchu z ul. Parkowej do Kolejowej przestanie istnieć, ponieważ Kolejowa będzie ulicą miejską a nie ruchliwą trasą.

Rozwiązanie to jak każde inne musi mieć zwolenników i przeciwników jeśli zostanie przyjęte to w taki sposób aby jak najmniej dotykało praw własnościowych osób mieszkających na tym terenie. Nie

można natomiast dopuścić do tego żeby trasa podzieliła Łomianki na odrębne organizmy. Należy przyjąć takie rozwiązanie, które da gminie możliwość zintegrowanego rozwoju. Ruch tranzytowy poprowadzony trasą obwodnicy będzie odbywał się szybko, nieuciążliwie, ul. Kolejowa stanie się spokojną ulicą miejską, bez węzła Kielpin i Kolejowa (dzielących gminę). Nawet uwarunkowania naturalne – układ wiatrów sprzyjałyby obwodnicy w międzywał, ponieważ wiatr wieje w kierunku Wisły więc spaliny samochodowe nie zagrażałyby mieszkańcom Gminy, tak jak to by się działo w przypadku istnienia trasy mszczonowskiej i legionowskiej.

**Przewodniczący Rady A. Mazan** uzupełniając wypowiedź Burmistrza dodał, że projekt, który został przesłany Gminie przez GDDKiA przewiduje utrzymanie statusu drogi ekspresowej E-7 wzdłuż ulicy Kolejowej i tylko trzy przejścia – pod Sierakowską, Wiślaną i Brukową wiaduktem natomiast propozycja zawarta w uchwale ma na celu rozrzedzenie ruchu.

**Następnie Przewodniczący Rady A. Mazan** udzielił głosu Radnemu **B. Sikorskiemu**, który złożył następujące oświadczenie (cytat):

„Szanowni Państwo, Wysoka Rado, Szanowny panie Burmistrzu, Szanowni Mieszkańcy, chciałem złożyć oświadczenie, ponieważ w czasie przerwy wymuszonej zachowaniem pewnej grupy mieszkańców zostałem obrażony, to znaczy została obrażona moja mama. Nazwała mnie Pani Krośkiewicz skurwysynem.

Zostałem wybrany przez mieszkańców Dąbrowy Leśnej i ich interes reprezentuję. Reprezentuję również interes całego miasta. Wiem, że trasa mszczonowska nie leży w interesie całego miasta, ze względu na argumenty, które powiedział Pan Burmistrz. Jeżeli chodzi Szanowni państwo o trasę E-7 to przez specjalistów z GDDKiA jest ona w najmniejszym zakresie postrzegana jako droga docelowa do Gdańska, ponieważ rozszerzyć ją można maksymalnie w projekcie, który oglądałem do trzech pasów, a wiadomo, że przepustowość ulicy, przepustowość przyszłej trasy E-7 musi być dużo większa. Poprowadzenie trasy po studium, które było kiedyś przyjęte po linii trasy mszczonowskiej zagraża całym Łomiankom ze względu na spaliny, ze względu na tą różę wiatrów, która jest spowodowana Puszcą Kampinoską. Wiatry wieją w kierunku północno-zachodnim.

Szanowni Państwo, trasa E-7 niedawno była tematem deliberowania na tej radzie kiedy zginął młody chłopak na tej trasie. Zginął młody chłopak z Kielpin. Gina mieszkańcy Dąbrowy, giną mieszkańcy Łomianek, giną mieszkańcy Burakowa na tej trasie. Nie można doprowadzić do tego, że będziemy odcięci, Dąbrowa i Łomianki trasą E-7, a tak w tym wariantcie pierwszym zostało przedstawione. Jeżeli chodzi o wały przeciwpowodziowe to są one w zakresie właściwości województwa. Trasa po wale stanowi zabezpieczenie dla całego miasta – zabezpieczenie przeciwpowodziowe. Jest to jeden z argumentów za tym żeby przeprowadzić trasę po wale. My tutaj nie decydujemy o tym gdzie ta trasa pójdzie, my jedynie opiniujemy. Proszę Państwa kończyć.”

**Następnie Przewodniczący przekazał głos Radnemu J. Maciaszkowi**, który stwierdził, iż mimo, że studium to nie dotyczy przebiegu trasy po terenach Dziekanowi Połskiego i Nowego, ale w perspektywie niedalekiej przyszłości na pewno takie opracowanie się znajdzie. Obwodnica biegnąca wzdłuż Wisły będzie wielką uciążliwością dla mieszkańców szczególnie Dziekanowi Nowego, zwłaszcza tych, którzy mieszkają między ul. Rolniczą, a wałem.

Na terenie Dziekanowi Nowego bardzo wiele się zmieniło w ostatnich latach – powstało wiele nowych, dość ekskluzywnych budynków i jeśli ta droga biegłaby wzdłuż wału to od strony wsi będzie ona wymagała wielu wyburzeń, a później jeśli by miała skręcać w stronę ul. Kolejowej to również szereg posesji uległoby likwidacji. Nawet Jezioro Dziekanowskie musiałoby być częściowo zasypane. Radny J. Maciaszek podkreślił, iż został zobligowany głosami mieszkańców Dziekanowi Nowego aby zabrać w tej sprawie głos.

**Następnie głos zabrała Radna M. Parzyszek**, która wyraziła wolę, by przy opiniowaniu projektu miano na uwadze opinię Stowarzyszenia protestujące przeciwko trasie mszczonowskiej. Planowana trasa mszczonowska jest zła dla całych Łomianek. Tak naprawdę nie można stwierdzić, że wszyscy mieszkańcy kupujący działki bądź domy w okolicy planowanej trasy mszczonowskiej mieli świadomość tych planów.

Kiedyś plany dot. terenu zmieniały się częściej i stąd mieszkający na tym terenie ludzie liczyli się z tym, że każdy plan dot. terenu przez nich zamieszkałego ulegnie zmianie kilkakrotnie. Przy głosowaniu nad uchwałą należy wziąć pod uwagę fakt, iż ludzie, którzy po 30 latach nie doczekali się budowy trasy mieli prawo mniemać, że plany co do tego uległy jakiejś zmianie.



**Głos zabrał Radny A. Ekielski** nawiązując do oświadczenia, które przeczytał Radny Zielski. Radny Ekielski zwrócił się z wnioskiem do inż. Uzdalewicza o jego ustosunkowanie się do kilku sformułowań i przybliżenie kwestii konsekwencji wysiedleń i wyburzeń - porównania ilości działek zajętych pod obwodnicę do ilości działek zajętych pod budowę trasy mszczonowskiej oraz odpowiedzi na pytania jakie będą konsekwencje poprowadzenia trasy mszczonowskiej i skąd pomysł poprowadzenia trasy nad Wisłą.

**Ad vocem Przewodniczący Rady A. Mazan** poinformował, że droga planowana w międzywale nie będzie dotykała stosunków własnościowych większości, natomiast droga mszczonowska i legionowska stwarzałaby olbrzymi problem w kwestiach własności.

**Następnie głos zabrał Radny Marek Zielskiemu**, który na początku zadeklarował, że nie jest zwolennikiem żadnej z dwóch koncepcji, a następnie poruszył kwestię brakującej, a obiecanej przez Burmistrza kładki nad przejściem dla pieszych.

**Ad vocem w ramach sprostowania Burmistrz Ł. Sokołowski** poinformował, że zobowiązał się nie do wybudowania kładki, lecz do wywierania systematycznych i bezustannych nacisków na władze Warszawy (które są wyłącznym zarządcą przedmiotowej drogi), aby potrzebę powstanie takiej kładki doprowadziły do skutku.

**Przewodniczący Rady A. Mazan** udzielił następnie głosu Radnemu **L. Rozmarynowskiemu**, który poprosił o pozwolenie na to żeby inż. Uzdalewicz w skrócie streścił opinię do uchwały, której jest autorem. Poprosił też o możliwość zapoznania radnych z korektami sformułowań do opinii, które przedłożył na ostatnim połączonym spotkaniu komisji Rady Miejskiej

**Głos zabrał Radny W. Pszczółkowski** aby odnieść się do spraw poruszanych na sesji. Na początku wypowiedzi poddał w wątpliwość zasadność ustalenia godz. 14 godziną rozpoczęcia obrad Sesji, a także brak typowych punktów porządku sesji jak np. „wolne wnioski”.

Następnie w kwestii opinii dot. planowanego przebiegu drogi S-7. Radny poddał w wątpliwość wybór osoby inż. Uzdalewicza do sporządzenia opinii. Zasugerował, że istnieją wiarygodne instytucje jak chociażby Politechnika Krakowska czy Wrocławska, którym to należało zlecić opracowanie opinii, która byłaby wtedy bardziej przekonująca.

Następnie Radny zapytał czy koncepcja przedstawiona przez inż. Uzdalewicza powstała po konsultacjach również z gminami ościennymi (Czosnków, Bielany, Kazuń, Nowy Dwór Mazowiecki). Zapytał też jak w powyższej sprawie przedstawia się zdanie GDDKiA.

Radny poddał też w wątpliwość możliwości wyasygnowania funduszy na tak kosztowną budowę jaką jest tunel podziemny, do którego budowy potrzebne będą najpierw równie kosztowne ekspertyzy, rysunki i badania.

Na koniec Radny W. Pszczółkowski zaproponował aby dążyć rozpoczęcia napraw nawierzchni istniejących dróg, zapewnienie chodników, ponieważ niemożliwe jest zdobycie funduszy na poprowadzenie autostrady po wale.

#### **Przewodniczący Rady ogłosił 10 minutową przerwę.**

Po wznowieniu obrad **Przewodniczący Rady A. Mazan** rozpoczął odczytywanie części końcowej opinii Pana inż. Uzdalewicza, z naciskiem na zdanie przemawiające za opcją odgródnienia Łomianek trasą od Wisły zamiast od KPN-u, który jest zdecydowanie bardziej atrakcyjny turystycznie.

**Radny W. Pszczółkowski** zgłosił wniosek o umożliwienie mieszkańcom zabrania głosu w kwestii podejmowanej uchwały

**Następnie głos zabrał Radny L. Rozmarynowski** informując, że w miniony piątek (21 stycznia.) na połączonym posiedzeniu komisji Rady Miejskiej, na którym omawiany był projekt uchwały w sprawie usytuowania na terenie Gminy Łomianki warszawskiej drogi ekspresowej, Pan Mikołajczyk, reprezentujący Łomianki Dolne poinformował, że złożył do urzędu i do wybranych instytucji sprzeciw w tej sprawie. Pismo było skierowane do Burmistrza i do rady Miejskiej i zawierało załącznik z podpisami kilkuset mieszkańców osiedli i sołectw nadwiślańskich, których negatywne skutki planowanej trasy będą dotyczyć najbardziej. Sprzeciw ten został skierowany również do wybranych organów administracji rządowej i samorządowej (Wojewoda Mazowiecki, GDDKiA, Minister Środowiska i Starosta Powiatu Warszawskiego Zachodniego). Ponieważ jako nadawca pisma

występują Mieszkańcy Miasta i Gminy Łomianki pismo może być przez powyższych adresatów rozumiane jako reprezentatywne dla całego obszaru Łomianek, mimo że takie nie jest. Radny zawnioskował o zarządzenie konsultacji społecznych w ograniczonym, osiągalnym zakresie (np. w ramach zebrań mieszkańców osiedli i sołectw), tak aby każdy kto chce miał możliwość wypowiedzenia się i żeby dzięki temu uzyskać reprezentatywną dla całych Łomianek opinię odnośnie proponowanych wariantów rozwiązania problemu. I dopiero w następstwie tych działań poddać projekt uchwały pod głosowanie na sesji.

**Ad vocem Przewodniczący A. Mazan** wytłumaczył, że opinia nt. załącznika do uchwały musi zostać wydana do piątku 28 stycznia. Bowiern niewydajnie jej będzie odebrane przez GDDKiA jako zaopiniowania pozytywne.

**Następnie Radna E. Sidorzak** po raz kolejny zaznaczyła, że nieprawdą jest, że rozwiązania obwodnicy, poprowadzonej wzdłuż brzegu Wisły zwiększą bezpieczeństwo na ul. Kolejowej.

**Ad vocem Przewodniczący Andrzej Mazan** poinformował, że koncepcja trasy po wale jest jedyną koncepcją, która pozwoli na rozrzedzenie ruchu na ul. Kolejowej.

**Przewodniczący udzielił głosu Radnemu M. Zielskiemu**, który zgłosił formalny wniosek o udzielenie głosu mieszkańcom.

**Ad vocem Przewodniczący A. Mazan** odmówił zarządzenia głosowania nad tym wnioskiem.

**Następnie Radny B. Sikorski** zgłosił wniosek o natychmiastowe przystąpienie do głosowania nad uchwałą.

**Przewodniczący A. Mazan** zamknął dyskusję nad projektem uchwały i zarządził głosowanie nad wnioskiem Radnego B. Sikorskiego.

**Postanowienie:**

W głosowaniu wzięło udział 14 radnych.

Wynik głosowania jawnego: 8 głosów „za”

**Przewodniczący A. Mazan** zarządził głosowanie nad uchwałą.

**Postanowienie:**

W głosowaniu udział wzięło 14 radnych.

Wynik głosowania jawnego: 8 głosów „za”, 5 głosów „przeciw”, 1 głosów „wstrzymujących się”.

Następnie Przewodniczący Rady Miejskiej stwierdził, że uchwała została podjęta prawomocnie.

**Przewodniczący Rady A. Mazan zarządził 10 min przerwy.**

Po wznowieniu obrad **Burmistrz Ł. Sokołowski** zabrał głos w kwestii podjętej przed przerwą uchwały. Wytłumaczył, że uchwała musiała zostać podjęta ze względu na pilność, zgadzając się jednocześnie z koniecznością przeprowadzenia konsultacji społecznych zaproponowanych przez Radnego Lechosława Rozmarynowskiego. Następnie poinformował, że projekt przeprowadzenia takowych konsultacji, które zdecydowanie popiera, zostanie podany w najbliższym czasie do publicznej wiadomości. Forma konsultacji będzie prawdopodobnie zbliżona do formy konsultacji przeprowadzonych przez Starostwo Powiatu Warszawskiego Zachodniego na temat projektu przeniesienia siedziby Starostwa do Ożarowa Mazowieckiego.

***2. zmian w budżecie Miasta i Gminy Łomianki na 2005 rok,***

**Przewodniczący Rady A. Mazan** odczytał projekt uchwały.

W trakcie odczytywania dokonano poprawki w § 1 projektu uchwały zmieniając „2004” na „2005”.

**Opinia połączonych komisji :** pozytywna

**Przewodniczący Rady A. Mazan** zarządził głosowanie nad uchwałą.

**Postanowienie:**

W głosowaniu udział wzięło 13 radnych.

Wynik głosowania jawnego: 13 głosów „za”.

Przewodniczący Rady stwierdził, że uchwała została podjęta prawomocnie.

**3. uchylenia Uchwały Nr XXVIII/184/2004 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 28 grudnia 2004 w sprawie szczegółowych zasad udzielania dotacji dla przedszkoli niepublicznych prowadzonych przez osoby prawne i osoby fizyczne w Mieście i Gminie Łomianki.**

**Przewodniczący Rady A. Mazan** odczytał projekt uchwały, a następnie zapowiedział przygotowanie nowego projektu odwoływanej uchwały na następną sesję.

**Opinia połączonych komisji :** pozytywna

**Przewodniczący Rady A. Mazan** oddał głos Radnemu **L. Rozmarynowskiemu**, który poddał w wątpliwość konieczność uchylenia Uchwały Nr XXVIII/184/2004 i zgłosił wniosek o przygotowanie przez radców prawnych opinii i uzasadnienia dot. projektu nowej uchwały. Celem tej opinii miałyby być umożliwienie radnym zapoznania się i przeanalizowania szczegółów prawnych związanych z podejmowaną na nowo uchwałą w sprawie szczegółowych zasad udzielania dotacji dla przedszkoli niepublicznych.

**Następnie Przewodniczący Rady** zarządził głosowanie nad uchwałą.

**Postanowienie:**

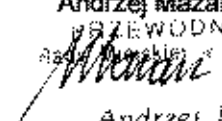
W głosowaniu udział wzięło 13 radnych.

Wynik głosowania jawnego: 13 głosów „za”.

Przewodniczący Rady stwierdził, że uchwała została podjęta jednogłośnie i prawomocnie.

**Następnie głos zabrał Radny B. Sikorski** zwracając się do Pani Krośkiewicz z propozycją, aby ta publicznie przeprosiła go za obejzwywe słowo, którego w stosunku do niego użyła. Wobec braku odpowiedzi ze strony Pani Krośkiewicz Radny B. Sikorski zapowiedział skierowanie sprawy do sądu.

Po stwierdzeniu wyczerpania porządku obrad sesji Przewodniczący Andrzej Mazan zamknął obrady sesji.

Obrady prowadził:  
Przewodniczący Rady Miejskiej w Łomiankach  
Andrzej Mazan  
PRZEWODNICZĄCY  
Rady Miejskiej w Łomiankach  
  
Andrzej Mazan

Protokołowała : Małgorzata Iwańska