

WOW/II/1/25/10/TK**Warszawa, 22.02.2010 r.**

**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa**

Wnioski do koncepcji programowej projektu budowlanego Wschodniej Obwodnicy Warszawy

Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM pozytywnie ocenia zdecydowaną większość rozwiązań zaproponowanych przez ARCADIS w koncepcji programowej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW), w szczególności zmianę rozwiązań wysokościowych trasy na odcinku Marki – Drewnica. Dziękujemy za uwzględnienie naszych wniosków składanych na etapie postępowania środowiskowego, m.in. przedłużenia i podłączenia ulicy Kolejowej do drogi wojewódzkiej nr 631 oraz zachowania ciągłości ulicy Bankowej.

Poniżej przedstawiamy następujące uwagi do zaproponowanych w koncepcji programowej rozwiązań WOW:

I. W zakresie ciągu głównego WOW i węzłów

- 1) Odcinek trasy pomiędzy węzłem Marki (Piłsudskiego), a węzłem Drewnica zaprojektować na całej długości w przekroju 2x4. W razie nieuwzględnienia powyższego wniosku wnosimy o zaprojektowanie nasypu i obiektów (obiektu) na odcinku węzeł Marki – węzeł Drewnica dla docelowego przekroju 2x4 plus pasy awaryjne i pas dzielący.

Uzasadnienie:

Odcinek pomiędzy węzłem Drewnica, a węzłem Piłsudskiego jest stosunkowo krótki, ma około 1 km długości. Będzie on kumulować ruch z dwóch dróg ekspresowych (S8 i S17), na których przeplatać się będzie ruch lokalny (aglomeracyjny) i tranzytowy. Cechują go również bardzo wysokie prognozowane potoki ruchu: ponad 4 tys. pojazdów na godzinę w jednym kierunku w 2015 roku (6 tys. w 2035 roku).¹. W opinii SISKOM zawężenie przekroju do 3 pasów na krótkim odcinku obiektu mostowego wymusza zbędne manewry pojazdów i tym samym pogarsza warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pragniemy również zwrócić uwagę, iż w ramach tej samej inwestycji tj. na drodze ekspresowej S17 między węzłami Lubelska, a Wiązowna I jest podobna odległość, co między węzłami Marki i Drewnica. W tamtym przypadku nie planuje się ograniczenia przekroju drogi pomiędzy węzłami.

2) SISKOM widzi konieczność poprawy przepustowości węzła Zielonka, w związku z tym postulujemy:

- a) Rozwiązanie daleko idące: rozszerzenie zakresu opracowania Wschodniej Obwodnicy Warszawy o skrzyżowanie dróg wojewódzkich nr 631 i 634 oraz zaprojektowanie rozwiązania w postaci zespołu węzłów, w tym rozważenie zastosowania łącznic bezpośrednich w relacjach węzeł Drewnica – ulica Żołnierska i ulica Żołnierska – węzeł Drewnica,
- b) Rozwiązanie mniej radykalne: poprawienie przepustowości węzła Zielonka poprzez dodatnie wydzielonych prawoskrętów (poza tarczą ronda – separowanych wyspą) dla relacji węzeł Drewnica – ulica Żołnierska, oraz ulica Żołnierska – węzeł Drewnica. Realizacja relacji ulica Żołnierska (Warszawa) – węzeł Drewnica powinna być realizowana poprzez łącznicę dwupasową typu P2 lub P3. Należy również zwiększyć przekrój drogi wojewódzkiej nr 631 do 2x3 pasy od ronda węzła do skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 631 i 634, Powyższe postulaty pociągają za sobą potrzebę zwiększenia szerokości obiektów tunelowych (TS)² w celu dostosowania do zwiększonych przekrojów. Konieczność włączenia łącznicy dwupasowej w ciąg WOW może pociągnąć ze sobą zwiększenie szerokości wiaduktu kolejowego (WSK-1)²,
- c) Postulujemy wykonanie mikrosymulacji funkcjonowania węzła Zielonka w formie zaprezentowanej w koncepcji Programowej Projektu Budowlanego WOW wraz z uwzględnieniem modyfikacji zaproponowanych przez SISKOM.

¹ Na podstawie prognoz ze *Studium przebiegu Nowo-Ziemowita i ul. Swojskiej* autorstwa TransEko 2009, na zamówienie Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy.

² Oznaczenie zgodne z prezentowanym rysunkach *Koncepcji Programowej Projektu Budowlanego WOW* ARCADIS 2010

Uzasadnienie

W opinii SISKOM węzeł Zielonka w zaprezentowanej formie nie gwarantuje zapewnienia płynności ruchu i może negatywnie oddziaływać na ruch poruszający się drogą ekspresową. Długa kolejka do zjazdu na węźle Zielonka może blokować skrajne, a nawet środkowe pasy ruchu obwodnicy – zjawisko takie obserwuje się na węźle Trasy Siekierkowskiej z Wałem Miedzeszyńskim.

Droga wojewódzka nr 631 jest przewidziana do rozbudowy do klasy GP i do odkolizyjnienia na odcinku warszawskim (zadanie przebudowa ulic Marsa – Żołnierska) w ramach realizacji koncepcji tzw. Etapowej Obwodnicy Centrum. Jednocześnie planowana rozbudowa odcinka pozawarszawskiego pomiędzy granicą m.st. Warszawy, a drogą wojewódzką nr 634 zakłada pozostawienie rezerw pod rozwiązania bezkolizyjne.

Węzeł Zielonka w proponowanej formie nie jest możliwy do modernizacji i rozbudowy. Obecnie skrzyżowanie dróg wojewódzkich nr 631 i 634 jest projektowane jako skrzyżowanie z wyspą centralną o dużym promieniu i 3 lub 4 pasach ruchu na tarczy skrzyżowania. Takie rozwiązanie zapewnia większą przepustowość niż dwupasowe rondo węzła Zielonka.

W ocenie Stowarzyszenia węzeł Zielonka jest najbardziej krytycznym miejscem na całej długości projektowanej WOW. Kongestia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 631 w okolicy siedliska strzebli błotnej zwiększy presję ekologiczną na to siedlisko.

W związku z powyższym należy rozważyć przeprojektowanie węzła w celu poprawy jego przepustowości.

Wymagana prawem minimalna odległość pomiędzy węzłem Zielonka, a skrzyżowaniem dróg wojewódzkich nr 631 i 634 jest spełniona, przy założeniu istnienia terenu zabudowanego i szczególnych okoliczności. Jednak po uwzględnieniu klas wiązanych ze sobą dróg, prognozowanych potoków ruchu oraz praktyki projektowania węzłów wskazane jest zastosowanie w tym rejonie węzła zespolonego dróg nr S17, 631 i 634 wraz z uwzględnieniem włączenia w przyszłości drogi 634-bis (Nowo-Ziemowita – nowy przebieg drogi nr 634), nad której projektowaniem rozpoczęły się już prace studialne.

Kartogram ruchu dla węzła Zielonka w roku 2035³ zakłada konieczność przeniesienia przez tarczę dwupasowego ronda ok. 7 tys. pojazdów na godzinę w szczycie przy bardzo nierównomiernym obciążeniu wlotów ronda – jest pewne, że na południowym wlocie węzła Zielonka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 631 w godzinie szczytu będzie występować istotne pogorszenie płynności ruchu, a nawet kongestia, która może upośledzać funkcjonowanie pobliskiego skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 631 i 634. Nasze obawy może potwierdzić lub obalić wykonanie mikrosymulacji funkcjonowania węzła przy założonych obciążeniach.

Wnosimy uwzględnienie w mikrosymulacji układu węzłów Zielonka 1, Zielonka 2, Drewnica, skrzyżowań dróg wojewódzkich nr 631 i 634, drogi wojewódzkiej nr 631 z ulicą Marecką, włączenia

³ Rysunek był przedstawiany podczas prezentacji *Koncepcji Programowej Projektu Budowlanego WOW* ARCADIS 2010

ulicy Kolejowej w drogę wojewódzką nr 631, drogi wojewódzkiej nr 631 z ulicą Szwoleżerów. W symulacji należy uwzględnić tempo planowanego na terenie Warszawy rozwoju sieci drogowej, w szczególności budowę Trasy Olszynki Grochowskiej ok 2030 roku. Prosimy o udostępnienie wyników mikrosymulacji Stowarzyszeniu.

Wniosek daleko idący zakłada rozwiązanie problemu ograniczonej przepustowości poprzez rozpoczęcie projektowania węzła Zielonka od początku, z założeniem rozwiązania w postaci węzła zespolonego dróg nr S17/631/634 i ew. łącznic bezpośrednich dla najważniejszych relacji w tym zespole węzłów.

Proponujemy również mniej radykalny sposób poprawy warunków funkcjonowania węzła w postaci odseparowania dwóch największych relacji poza tarczę ronda – wydzielenie prawoskrętów oraz poszerzenie przekroju drogi wojewódzkiej nr 631 do 3 pasów w każdym kierunku i zachowanie ciągłości tego przekroju aż do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 634.

Proponowane zmiany mogą pociągać ze sobą konieczność wyjścia poza linie rozgraniczające ustalone decyzją środowiskową. Pragniemy zauważyć, że podczas procedury wydawana decyzji ZRID dla WOW konieczne będzie wykonanie ponownej oceny środowiskowej, gdyż pomiędzy koncepcją trasy, dla której była wydana decyzja środowiskowa, a obecną koncepcją programową powstały istotne różnice (m.in. nastąpiła zmiana kształtów węzłów Drewnica i Zakręt), które wymagają przeprowadzenia ponownej oceny środowiskowej projektu budowlanego. Również w przypadku węzła Zielonka dopuszczalna jest niewielka zmiana linii rozgraniczających ustalonych na etapie decyzji środowiskowej, ponieważ druga ocena środowiskowa może takie zmiany usankcjonować.

II. W zakresie komunikacji lokalnej, rowerowej i pieszej.

- 1) Zaprojektować rozwiązanie poprawiające płynność i bezpieczeństwo ruchu na powiązaniu ulic Szpitalnej, Ząbkowskiej, Kosynierów oraz drogi lokalnej prowadzącej do cmentarza na granicy Ząbek i Marek. Przeanalizować m.in. rozwiązania z rondem po jednej stronie trasy, oraz z dwoma rondami po obu stronach trasy, zastosowanie obiektu jednoprzestrzennego zamiast dwuprzęsłowego oraz rondo o wydłużonym kształcie. Obiekty lub obiekt zapewniające powiązanie między Ząbkami i Markami w okolicy ulicy Szpitalnej zaprojektować w takiej szerokości, aby zapewnione było miejsce na jezdnię dwu (lub trzy) pasową, obustronny chodnik oraz drogę rowerową z zachowaną skrajnią rowerową. Należy również zachować trójkąty widoczności.

Uzasadnienie.

Poprowadzenie drogi ekspresowej na nasypie, pomimo zachowania ciągłości ulic Szpitalnej i Ząbkowskiej w znacznym stopniu pogarsza bezpieczeństwo w ruchu lokalnym poprzez zmniejszenie

trójkątów widoczności. Istniejące obecnie powiązanie ulic Szpitalnej, Ząbkowskiej, Kosynierów i drogi lokalnej prowadzącej do cmentarza jest niebezpieczne i niefunkcjonalne.

Zaproponowane w koncepcji zbudowanie dwóch wiaduktów nad istniejącymi ulicami doprowadzi do zakonserwowania stanu istniejącego. Brak analizy możliwości korekty układu lokalnego przy okazji tak dużej inwestycji jest niezrozumiały. Wykupy i wyburzenia związane z budową WOW stwarzają niepowtarzalną okazję dla uporządkowania układu ulic lokalnych i poprawy bezpieczeństwa ruchu, np. wyprostowania ulicy Kosynierów.

Działanie takie będzie również w pewnym sensie rekompensatą ze strony inwestora dla mieszkańców obu miejscowości za pogorszenie w stosunku do stanu obecnego warunków krajobrazowych i środowiskowych. Należy przy tym podkreślić pozytywną postawę mieszkańców obu miejscowości, którzy z niecierpliwością oczekują na realizację inwestycji.

Należy również zauważyć, że wydana decyzja środowiskowa w tym miejscu uwzględniała zajęcie terenów w okolicy skrzyżowania WOW z ulicą Szpitalną, więc korekta układu lokalnego powinna zmieścić się w liniach rozgraniczających decyzji środowiskowej. Przebudowa układu dróg lokalnych w tym miejscu może zlikwidować potrzebę realizacji dwóch obiektów mostowych w ciągu WOW i zmniejszyć ilość dylatacji będących źródłem hałasu typu udarowego.

- 2) Ulicę Kolejową zrealizować w przekroju 1x2 pasy ruchu plus ciąg pieszo-rowerowy po północnej stronie, o ile uzgodnienia z zarządcą drogi lub miastem Ząbki nie wskażą inaczej. Na granicy opracowania od strony wschodniej zakończyć drogę włączając ruch rowerowy w jezdnię na zasadach ogólnych (np. zgodnie z rys. 20 Standardów⁴).
- 3) Zapewnić powiązanie postulowanego ciągu pieszo-rowerowego w ulicy Kolejowej z projektowanym układem dróg rowerowych na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 631 i 634 poprzez zapewnienie bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej nr 21. Można zaprojektować pochylnię i kładkę pieszo-rowerową wzdłuż jednego z wiaduktów, np. do wiaduktu WSK-1 wzdłuż WOW. Szkic przykładowego rozwiązania zawiera załącznik 1.
- 4) Zaprojektować ciągi pieszo-rowerowe po obu stronach drogi wojewódzkiej nr 631 od włączenia ulicy Kolejowej do północnej granicy opracowania (patrz załącznik 1).
- 5) Drogę rowerową prowadzoną od węzła Piłsudskiego po południowej stronie trasy włączyć bezpiecznie w istniejącą ulicę Szpitalną tak, aby umożliwić ruch rowerowy na zasadach ogólnych w ulicy Szpitalnej.

⁴ Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie Zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 04.09.2009 nr 3618/2009.

- 6) W okolicy ulicy Mazurskiej lub Szkolnej (w Markach) zaprojektować przejście pieszo-rowerowe pod trasą – zgodnie z postulatem mieszkańców.
- 7) Doprojektować kładkę pieszo-rowerową z rampami wzdłuż wiaduktu kolejowego nad linią kolejową 449 i zapewnić bezpieczne wprowadzenie ruchu rowerowego w układ dróg lokalnych (ulice Paderewskiego i Budnicza).
- 8) Dla całej inwestycji zastosować promienie łuków poziomych drogi rowerowej $R = 17-20$ m. Na drogach rowerowych stosować nawierzchnię asfaltową, w ostateczności kostkę betonową niefazowaną. Wzdłuż jezdni lokalnych i serwisowych zachować priorytet ciągłości drogi rowerowej nad wyjazdami bramowymi. Znaki, latarnie i inne elementy w pasa drogowego umieszczać z zachowaniem skrajni rowerowej.

Uzasadnienie (dla pkt. 2 -8).

Realizacja Wschodniej Obwodnicy Warszawy musi wpisać się w planowany układ dróg rowerowych, zapewnić powiązania w zakresie inwestycji i w szczególności nie stanowić bariery dla rozwoju lokalnej infrastruktury rowerowej.

Realizacja trasy o tak wysokich parametrach pociąga za sobą duże zmiany w funkcjonowaniu komunikacji lokalnej. Przebudowywane i budowane w trakcie inwestycji drogi lokalne powinny zostać wykonane w standardzie docelowym tj. z uwzględnieniem w przekroju ruchu pieszego i rowerowego, z pełnym wyposażeniem w zakresie urządzeń i rozwiązań BRD oraz z zastosowaniem tzw. dobrej praktyki projektowania, ponieważ ich zarządca nie będzie w nie ingerował przez kolejne kilkanaście lat.

Klasy techniczne dróg oraz natężenia ruchu powodują konieczność separacji ruchu rowerowego i pieszego od ruchu samochodowego na ciągach WOW, drogi wojewódzkiej nr 631 i ulicy Kolejowej. Ponieważ inwestycja jest realizowana również na obszarze m.st. Warszawy w procesie projektowania dróg rowerowych powinny zostać uwzględnione standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego m.st. Warszawy⁵.

W rejonie ulicy Kolejowej oraz dróg wojewódzkich nr 631 i 634 występuje duże natężenie ruchu rowerowego, szczególnie w okresie letnim. Jest to głównie ruch rekreacyjny i turystyczny, w mniejszym stopniu ruch o funkcji komunikacyjnej. W okolicy występuje wiele leśnych szlaków rowerowych o znaczeniu lokalnym i regionalnym, np. szlak Bitwy Warszawskiej 1920 r. lub Warszawska Obwodnica Turystyczna. W najbliższych latach natężenie i struktura ruchu rowerowego znacząco się zmienią, co będzie spowodowane poprawą gęstości i spójności sieci dróg rowerowych, które zapewnią bezpieczniejsze warunki poruszania się rowerzystów.

⁵ Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie Zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 04.09.2009 nr 3618/2009.

Drogi rowerowe lub ciągi pieszo-rowerowe są planowane lub już realizowane w ramach następujących inwestycji:

- i) planowana budowa drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 631 od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 634 do ul. Marsa i powiązania z układem dróg rowerowych w Warszawie, w tym ze drogą na Trasie Siekierkowskiej;
- ii) planowana budowa drogi rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 634 od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 631 aż do Wołomina;
- iii) powstaje ciąg pieszo-rowerowy w ciągu dróg powiatowych od Marek do Wołomina;
- iv) powstaje ciąg rowerowy wzdłuż przebudowywanej drogi ekspresowej S8 Marki – Powązkowska;
- v) miasto Ząbki w ramach programu budowy dróg ważnych ze względów funkcjonalnych i tunelu tworzy zrab sieci dróg rowerowych na swoim terenie;
- vi) planowane są również inwestycje uzupełniające w postaci parkingów rowerowych przy stacjach kolejowych.

Likwidacja przejazdu kolejowego w ciągu ul. Kolejowej powoduje, że linia kolejowa nr 21 staje się barierą bez możliwości legalnego jej przekroczenia przez pieszego i rowerzystę na kilkukilometrowym odcinku, dlatego postulujemy budowę powiązania pieszo-rowerowego wzdłuż jednego z projektowanych wiaduktów.

W naszej ocenie poprowadzenie ruchu pieszo-rowerowego wzdłuż wiaduktu drogi ekspresowej daje możliwość poprowadzenia tego ruchu ominięciem kolizyjnej części węzła Zielonka, wykorzystania jako drogi rowerowej konstrukcji jezdni ulicy Kolejowej i powiązania z projektowanymi drogami rowerowymi w ciągach dróg wojewódzkich nr 631 i 634. Wjazdy rowerowe na wiadukt powinny być zrealizowane w formie rampy (np w formie ślimaka lub rampy prostej jednobiegowej, na wzór rozwiązania zastosowanego przy kładce nad Trasą Toruńską), która umożliwi bezpieczny i wygodny wjazd bez potrzeby zsiadania z roweru. Ze względu na lokalizację w terenie leśnym nie należy stosować wind lub podnośników.

Ponieważ w zakresie inwestycji znajduje się również przebudowa dużego fragmentu drogi wojewódzkiej nr 631, który jest obciążonym ciągiem klasy GP, postulujemy budowę obustronnych ciągów pieszo-rowerowych, tymczasowo zakończonych ślepo, w formie ciągów jednokierunkowych włączających ruch rowerowy w ruchu na jezdni na zasadach ogólnych.

Przebudowa dalszego odcinka drogi wojewódzkiej nr 631 jest w planach inwestycyjnych Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich i w niedługim czasie ciągi pieszo-rowerowe zostaną przedłużone i powiązane z budowanym obecnie ciągiem pieszo-rowerowym w ulicy Mareckiej (droga powiatowa Wołomin – Marki). Proponowane zakończenie drogi rowerowej w ulicy Kolejowej od strony zachodniej i włączenie planowanej drogi rowerowej wzdłuż WOW w ulicę Szpitalną jest rozwiązaniem tymczasowym do czasu rozbudowy dalszych odcinków dróg powiatowych z doposażeniem ich w ciągi pieszo-rowerowe.

W najbliższych latach planowana jest modernizacja magistrali kolejowej E75, w tym linii kolejowej 449, wraz z podniesieniem dopuszczalnych prędkości pociągów. Istniejące przejazdy kolejowe zostaną zlikwidowane, a dzięki przekraczanie torów będzie bardzo niebezpieczne. Dla wyeliminowania efektu barierowego wskazane jest dobudowanie do wiaduktu kolejowego kładki pieszko-rowerowej z pochylniami i włączenie jej w układ ulic lokalnych.

III. W zakresie funkcjonowania komunikacji publicznej.

1) SISKOM pragnie zwrócić uwagę na duże straty czasu autobusów komunikacji publicznej jadących Traktem Brzeskim i dokonujących wymiany pasażerów w węźle Zakręt. Jest to zjawisko niekorzystne, obniżające atrakcyjność komunikacji publicznej. Obecnie w tej relacji kursuje od 3 do 5 brygad na godzinę na kierunek, ale gmina Wiązowna zapowiada zwiększenie zakresu obsługi autobusowej na swoim terenie w ramach porozumienia z ZTM.

Prosimy o przeanalizowanie możliwości innej organizacji ruchu autobusów w węźle Zakręt, które będzie skutkowało obniżeniem strat czasu np. poprzez wydzielenie pasów autobusowych (lub służ autobusowych) w ciągu Traktu Brzeskiego na poziomie „0”, zaprojektowanie przystanków na wylotach węzła oraz wydzielenie oddzielnej fazy sygnalizacji świetlnej dla przejazdu autobusu wzbudzonej przez detekcję (wideodetekcję) autobusu. Prosimy o wykonanie mikrosymulacji ruchu w celu oceny możliwości i zasadności realizacji zaproponowanego rozwiązania.

Ponadto postulujemy:

- a) Wydłużenie płyty wiaduktu w ciągu drogi powiatowej nr 13002 nad zachodnią jezdnią serwisową w celu przesunięcia przystanku autobusowego bliżej skrzyżowania z drogą łączącą jezdnię serwisową z ww. drogą powiatową. Na wylocie drogi łącznikowej zlokalizować przystanek autobusowy. Obecnie drogą powiatową nr 13002 prowadzone są kursy linii strefowych ZTM nr 720 i 722 do Zagórza,
- b) Skonsultowanie lokalizacji przystanków z ZTM m.st. Warszawy,
- c) Zrezygnowanie z budowy zatok na jezdniach serwisowych na rzecz przystanków wyznaczonych na jezdni. W celu zachowania możliwości pojazdu wozu pod krawędź peronu bez uszkodzenia ogumienia zastosować krawężniki typu Combiborde.

IV. W zakresie ochrony środowiska.

1) W rejonie budynków mieszkalnych wielorodzinnych przy ulicy Kosynierów w Markach przewidzieć izolację wibracyjną oraz zastosować najlepszą dostępną technologię (ang. BAT) w zakresie ekranowania akustycznego budynków. Postulujemy zastosowanie ekranowania półtunelowego lub przewidzenia możliwości budowy takich ekranów poprzez wybudowanie odpowiednich fundamentów.

Uzasadnienie:

Lokalizacja osiedla Kosynierów tuż przy planowanej od lat trasie jest bardzo niefortunna, klasyczne proste ekrany akustyczne w naszej ocenie nie będą w stanie zapewnić ochrony i spełnienia norm ekspozycji na hałas na wyższych piętrach budynków. Skuteczną formą ochrony mogą być ekrany półtunelowe. Bez ich zastosowania prawdopodobnie konieczne będzie wprowadzenie strefy ograniczonego użytkowania i zmiana funkcji lokali z mieszkalnej na usługową oraz wypłata odszkodowań.

W rejonie węzła Piłsudskiego występują niestabilne grunty. Mieszkańcy osiedla Kosynierów na spotkaniach informacyjnych zgłaszali osiadanie budynków i pękanie ścian, dlatego w naszej ocenie konieczne jest zaprojektowanie izolacji wibracyjnej dla osiedla.

O trudnej sytuacji geologicznej w tym rejonie świadczy niedawno przeprowadzana przebudowa drogi powiatowej (ul. Batorego w Ząbkach), gdzie podczas prac kanalizacyjnych poprzedzających odtworzenie drogi natrafiono na dużą poduszkę torfu i konieczne było przeprowadzenie wymiany gruntu.

V. W zakresie estetyki inwestycji

- 1) W większości przypadków stosować ekrany akustyczne, które umożliwiają obsadzenie zielenią tzw. „zielona ściana”.
- 2) Elementy betonowe wiaduktów oraz nasypów w technologii gruntu zbrojonego zabezpieczyć preparatem przeciwko graffiti.
- 3) Projekt zieleni przyulicznej oraz kolorystykę elementów malowanych skonsultować z gminami, przez których teren trasa będzie przebiegać. W projekcie urządzenia zieleni przyulicznej nie stosować gatunków roślin o właściwościach wabiących zwierzęta i prowokujących je do nieprzewidzianych zachowań.

Uzasadnienie:

Droga ekspresowa jest elementem bardzo wyraźnie ingerującym w krajobraz. Podczas projektowania należy zwracać uwagę na estetykę rozwiązań, minimalizację dominacji nasypów i ekranów nad otoczeniem oraz podjąć próby wkomponowania inwestycji w otoczenie. Dlatego wnioskujemy o stosowanie ekranów, które mogą być obsadzone zielenią oraz zastosowanie zabezpieczeń, które pozwolą łatwo usuwać akty wandalizmu w postaci graffiti psujące estetykę trasy. Ważne jest również zapewnienie możliwości wypowiedzenia się przez władze gmin i dzielnic, przez które przebiega trasa, co do zaproponowanych rozwiązań kolorystycznych i w zakresie planowanego

urządzenia zieleni. Wskazana będzie również współpraca GDDKiA jako zarządcy trasy z władzami lokalnymi w zakresie utrzymania zieleni, która zostanie nasadzona podczas budowy trasy.

Z poważaniem,
Członek Zarządu SISKOM


Tomasz Kret

Sprawę prowadzi:

Tomasz Kret, tel. kom. 0 606 760 712, email: kret@siskom.waw.pl

Do wiadomości:

1. **ARCADIS Sp. z o.o.**
wow@arcadis.pl
2. **Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich**
www.mzdw.pl – elektroniczna skrzynka podawcza
3. **Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy**
drogownictwo@warszawa.um.gov.pl
4. **Biuro ds. Koordynacji Inwestycji i Remontów w pasie drogowym m.st. Warszawy**
koordynacja@um.warszawa.pl
5. **Zarząd Transportu Miejskiego.**
ztm@ztm.waw.pl
6. **Burmistrz miasta Ząbki i Rada miasta Ząbki**
um@zabki.pl
7. **Burmistrz miasta Zielonka i Rada miasta Zielonka**
um@zielonka.pl
8. **Burmistrz miasta Marki i Rada miasta Marki**
rada.miasta@marki.pl; burmistrz@marki.pl
9. **Starosta powiatu wołomińskiego**
biuro@powiat-wolominski.pl
10. **Wójt gminy Wiązowna**
urząd@wiazowna.pl
11. **Burmistrz dzielnicy Rembertów**
mieczyslaw.golonka@rembertow.waw.pl
12. **Burmistrz dzielnicy Wesola**
poczta@wesola.waw.pl
13. **Zarząd Dróg Powiatowych w Wołominie**
zdp@powiat-wolominski.pl
14. **Grupa Marki 2020**
grupa@marki2020.pl

Załącznik 1

Szkic docelowego układu ciągów pieszo-rowerowych w otoczeniu węzła Zielonka.

