

Inwestor:



**Gmina Łomianki**  
**ul. Warszawska 115**  
**05-092 Łomianki**

Biuro projektowe:



**VEGMAR JAKUB KRAWCZYK**  
*ul. Konarskiego 12A*  
*05-500 Piaseczno*  
*Tel. (+48) 22 435 68 24,*  
*Fax (+48) 22 435 68 25,*  
*e-mail: biuro@vegmar.pl*

Obiekt budowlany

***Mała Obwodnica Łomianek***

Lokalizacja

*Gmina Łomianki*  
*Powiat warszawski zachodni*  
*Województwo mazowieckie*

Nazwa opracowania

***Koncepcja programowo-przestrzenna budowy małej obwodnicy Łomianek  
w ramach zadania pn. Budowa obwodnicy Łomianek  
na odc. Brukowa – Rolnicza śladem Kościelna Droga***

Faza

**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

Branża

**DROGOWA, ŚRODOWISKOWA**

Jednostka projektowa

Funkcja	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant:	mgr inż. <b>Jakub Krawczyk</b>	<i>upr. budowlane bez ograniczeń do projektowania dróg i lotnisk</i> <b>nr MAZ/0353/POOD/08</b>	
Zespół autorski:	mgr inż. <b>Łukasz Bąk</b>		
	mgr inż. <b>Marta Żak</b>		
Data	Tom	Egz.	
<b>04.2017 r.</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	



## Spis treści

1.Przedmiot przeprowadzonych konsultacji społecznych.....	3
2.Przebieg, daty i miejsce przeprowadzonych konsultacji.....	3

## Załączniki

1. Lista obecności mieszkańców podczas konsultacji społecznych.
2. Wnioski i uwagi mieszkańców.
3. Zestawienie uwag.

## 1. Przedmiot przeprowadzonych konsultacji społecznych

Jednym z etapów prac projektowych jest przeprowadzenie konsultacji społecznych i sporządzenie z nich niezależnego raportu. Niniejszy raport podsumowuje konsultacje społeczne dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa małej obwodnicy Łomianek na odc. Brukowa - Rolnicza śladem Kościelna Droga” przeprowadzone przez Urząd Miasta i Gminy Łomianki we współpracy z firmą Vegmar.

Celem konsultacji społecznych było zapoznanie zainteresowanych mieszkańców miasta i gminy Łomianki (ze szczególnym uwzględnieniem osób zamieszkujących tereny, na których rozpatruje się lokalizację przedmiotowej inwestycji) z koncepcją programowo-przestrzenną budowy małej obwodnicy Łomianek oraz poznanie ich opinii na jej temat.

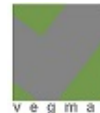
Na podstawie analizy wielokryterialnej, w której trzy warianty były porównywane na podstawie następujących kryteriów:

- środowiskowych,
- ekonomicznych,
- technicznych,
- eksploatacyjno-ruchowych,
- społecznych,

ostatecznie do dalszych prac zarekomendowano przebieg trasy na odcinku od skrzyżowania nr 1 do skrzyżowania nr 8 zgodnie z wariantem 1, skrzyżowania 8 i 9 rozwiązać zgodnie z wariantem 2, a odcinek od skrzyżowania nr 9 do końca opracowania do końca zgodnie z wariantem nr 4.



Zdjęcie 1. Przedstawiciel firmy Vegmar prezentujący koncepcję małej obwodnicy Łomianek.



Dzięki konsultacjom społecznym miejscowa społeczność mogła zgłaszać swoje uwagi i wnioski dotyczące projektowanej inwestycji i wypowiedzieć się w sprawie przebiegu obwodnicy. Wnioski te zostaną wykorzystane w dalszych pracach projektowych.

Na etapie prowadzenia przez właściwy organ postępowania administracyjnego w celu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia będą prowadzone konsultacje społeczne, w zakresie i terminach określonych w Ustawie Prawo ochrony środowiska oraz w Ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska.

## **2. Przebieg, daty i miejsce przeprowadzonych konsultacji**

Konsultacje społeczne dotyczące przebiegu planowanej obwodnicy Łomianek składały się z następujących etapów:

1. Zawiadomienie społeczeństwa o rozpoczęciu konsultacji społecznych poprzez wywieszenie ogłoszeń w Urzędzie Miasta i Gminy Łomianek, lokalnej prasie i na stronie internetowej.
2. Zapoznanie się społeczeństwa z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanej inwestycji.
3. Bezpośrednie spotkanie informacyjne ze społeczeństwem.
4. Zebranie wniosków i opinii na formularzach konsultacyjnych złożonych przez społeczeństwo.

W trakcie konsultacji społecznych zorganizowano bezpośrednie spotkanie informacyjne z mieszkańcami w dniu 2 marca 2017 r. o godz. 18:00 w Integracyjnym Centrum Dydaktyczno-Sportowym przy ul. Staszica 2. W spotkaniu uczestniczyło ponad 200 osób (zdjęcie nr 2). Lista obecności została podpisana przez 168 osób i przedstawiona w załączniku 1. Poza mieszkańcami w spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele lokalnych władz, tj. Zastępca Burmistrza Łomianek – Pan Piotr Rusiecki i Naczelnik Wydziału Inwestycji Urzędu Miejskiego w Łomiankach – Pani Marta Andrusiak oraz przedstawiciele firmy Vegmar Jakub Krawczyk – wykonawcy koncepcji.



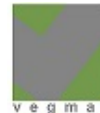
*Zdjęcie 2. Mieszkańcy gminy Łomianki uczestniczący w konsultacjach społecznych*

Na początku spotkania Zastępca Burmistrza Łomianek przedstawił ogólne uwarunkowania związane z realizacją planowanej małej obwodnicy Łomianek, do których należały obowiązujące akty prawa miejscowego, tj. Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, dokumenty planistyczne oraz krótką historię koncepcji przebiegu trasy obwodnicy od 2002 r.

Następnie projektant z firmy Vegmar – Pan Jakub Krawczyk dokonał prezentacji planowanego przedsięwzięcia, w której przedstawiane były szczegółowo przebiegi poszczególnych wariantów obwodnicy, jej parametry techniczne, powiązania z podstawowym układem komunikacyjnym, sposób obsługi terenu, przez który przebiegać będzie droga oraz planowane sposoby zabezpieczeń przed negatywnym oddziaływaniem drogi na środowisko. Po prezentacji odbywała się wyczerpująca dyskusja na temat przedstawionych materiałów. W trakcie dyskusji mieszkańcy zadawali pytania przedstawicielowi gminy Łomianki oraz projektantom, na które w miarę możliwości udzielono odpowiedzi, a także składali wnioski. Wszyscy uczestnicy spotkań informacyjnych zostali powiadomieni o sposobie i terminie składania wniosków w sprawie planowanej budowy obwodnicy Łomianek. Gotowe formularze wniosków były przygotowane i udostępnione zainteresowanym w trakcie spotkania informacyjnego. Poinformowano również o możliwości pobrania takiego formularza ze strony internetowej: [www.lomianki.pl](http://www.lomianki.pl) oraz złożenia wniosków drogą elektroniczną na adres: [konsultacje@lomianki.pl](mailto:konsultacje@lomianki.pl).

Podczas konsultacji mieszkańcy poruszyli następujące główne kwestie i wnioskowali o:

1. zmianę klasy planowanej drogi ze zbiorczej na lokalną,
2. zaprojektowanie drogi klasy lokalnej o szerokości 6 m,
3. zaprojektowanie jak największej ilości zjazdów z projektowanej drogi bezpośrednio na posesje prywatne i osiedla przylegające do ul. Kościelna,
4. ograniczenie zakresu projektowanej inwestycji od ul. Warszawskiej do ul. Armii Poznań,



5. zamiana przekroju projektowanej drogi: chodnik – ścieżka rowerowa – droga serwisowa – pas zieleni – jezdnia – pas zieleni – droga serwisowa – chodnik,
6. ochronę istniejącego drzewostanu wzdłuż projektowanego przedsięwzięcia,
7. zaprojektowanie możliwie największej ilości przejść dla pieszych,
8. zastosowanie zabezpieczeń przed negatywnym oddziaływaniem drogi na środowisko.

### **Załączniki**

1. Lista obecności mieszkańców podczas konsultacji społecznych.
2. Wnioski i uwagi mieszkańców.
3. Zestawienie uwag.

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 należ 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 zamówienia.</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.

Odcinek 1 - od ul. Warszawskiej do ul. Jeziornej		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
1	Jaka jest nowa lokalizacja przystanku autobusowego przy ul. Warszawskiej 84?	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego
2	Dodatkowe 2 zjazdy na posesję od ul. Kościelna Droga (w połowie na końcu działki przy ul. Warszawskiej 84)	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego
3	Jaki będzie sposób zabezpieczenia budynku na działce nr ew. 412 (Warszawska 84) przed uszkodzeniami fundamentów i elewacji spowodowanymi przez budowę ul. Kościelna Droga?	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego
4	Jaki jest to typ drogi? (Dopuszczalna masa pojazdów?)	Jest to droga gminna o dopuszczalnej masie pojazdów do 40 ton
5	Podniesienia/wyrównanie terenu wzdłuż całego budynku przy ul. Warszawskiej 84 od strony ul. Kościelna Droga.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
6	Przeniesienie ścieżki rowerowej z ulicy Kościelna Droga na ul. Brukową w celu pozostawienia większej powierzchni parkingowej przed budynkiem od strony ul. Warszawskiej 84.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
7	Sprzeciw wobec przebudowy skrzyżowania ul. Brukowej i Warszawskiej również ze względu na wpływ inwestycji na komfort korzystania z siedziby firmy (zanieczyszczenia, hałas, zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa, utrudniony wjazd i wyjazd z terenu posesji, wpływ na środowisko i gospodarkę wodną).	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
8	Umożliwienie klientom jadącym w stronę Warszawy bezpośredniego wjazdu na parking firmy Piccolino.	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego

Odcinek 1 - od ul. Warszawskiej do ul. Jeziornej		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
9	Wniosek, aby przebudowa skrzyżowania ulic Brukowej i Warszawskiej (skrzyżowanie nr 1) została przeprowadzona w taki sposób, by żadna część nieruchomości o nr ewidencyjnym działki 416/1 obręb 0006-6, nr księgi wieczystej KW WA1N/00029858/3, położonej przy ul. Warszawskiej 82 nie była przedmiotem wyłączenia na potrzeby przebudowy.	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
10	Zlikwidowanie krawężnika i umożliwienie podjazdu na parking wzdłuż całego budynku od ul. Kościelna Droga.	Propozycja niemożliwa do realizacji z uwagi na obowiązujące przepisy w sprawie warunków technicznych dla dróg
11	Poprowadzenie przebiegu nie ulicą Brukową, jak sugerują niektórzy mieszkańcy, tylko wg. koncepcji przedstawionej przez Urząd Miasta i Gminy Łomianki.	
12	Sprzeciw wobec koncepcji poprowadzenia małej obwodnicy łomianek równoległe do ulicy Brukowej i wybudowania „podwójnego ronda” na ulicy Warszawskiej.	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
13	Sprzeciw wobec pomysłu, aby skrzyżowanie małej obwodnicy łomianek z ulicą Łąkową było skrzyżowaniem zamkniętym (tzn. wyjazd z Łąkowej możliwy tylko przez ulicę Prochowni).	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
14	Wniosek o zmianę statusu tej drogi na drogę lokalną (bez drogi serwisowej tzw. opaski), która będzie służyć faktycznie jedynie mieszkańcom Łomianek. Jeśli nie ma takiej możliwości, należy zaprojektować większą ilość skrzyżowań, które umożliwią mieszkańcom dojazd do ich posesji.	Kategoria drogi zbiorczej zapisana w MPZP



**Odcinek 1 - od ul. Warszawskiej do ul. Jeziornej**

Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
15	<p>Wniosek, aby analizie poddano koncepcję pociągnięcia małej obwodnicy Łomianek przez Buraków i połączenia jej z DK7 na wysokości ulicy Dziwożony. To jedyne rozwiązanie, które gwarantuje faktyczne odciążenie ulicy Warszawskiej. W przypadku połączenia małej obwodnicy Łomianek z ulicą Warszawską ilość pojazdów wyjeżdżających rano w kierunku Warszawy przez rondo pod wiaduktem nie zmaleje, więc korki i tak będą się tworzyć. W przypadku braku możliwości poprowadzenia małej obwodnicy Łomianek przez Buraków, należy powrócić do wcześniejszej koncepcji poprowadzenia jej ulicą Brukową do istniejącego już ronda Majdańskiego</p>	<p>Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora</p>
16	<p>Wykupienie gruntów, wyburzenie budynków przy ulicy Łąkowej, budowa nowej drogi oraz dodatkowego ronda na ulicy Warszawskiej będą z pewnością droższe niż przebudowa ulicy Brukowej i istniejącego już ronda – nawet, gdyby koniecznym okazało się wyburzenie jednego z budynków przy ulicy Brukowej.</p>	<p>Rozwiązanie zostało przeanalizowane pod względem kosztów i poprowadzenie drogi ulicą Brukową jest droższe</p>

Odcinek 1 - od ul. Warszawskiej do ul. Jeziornej		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
17	Budowa nowej drogi równoległej do ulicy Brukowej wydaje się nieuzasadniona również z ekonomicznego punktu widzenia – wykupienie gruntów, wyburzenie budynków przy ulicy Łąkowej, budowa nowej drogi oraz dodatkowego ronda na ulicy Warszawskiej będą z pewnością droższe niż przebudowa ulicy Brukowej i istniejącego już ronda – nawet, gdyby koniecznym okazało się wyburzenie jednego z budynków przy ulicy Brukowej.	Rozwiązanie zostało przeanalizowane pod względem kosztów i poprowadzenie drogi ulicą Brukową jest droższe
18	Droga powinna się łączyć z ruchem drogą do Warszawy w miejscu bliższym do Warszawy niż Buraków.	Niemożliwe z uwagi na obowiązujący od wielu lat MPZP i pojawiające się duże problemy na etapie uzgodnień takiego rozwiązania z GDDKiA
19	Ulicę Brukową pozostawić dwukierunkową, oraz pozostawienie istniejącego wyjazdu na rondo	Możliwe do przeanalizowania na dalszym etapie prac
20	Obwodnica szerokości 20 m powinna przebiegać od ul. Brukowej do ul. Ogrodniczej, a dalej powinna mieć szer. tylko 12 m i przebiegać do ul.- przy Komunikacji Ł ul. Wiklinowej.	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
21	W przypadku braku możliwości poprowadzenia małej obwodnicy Łomianek przez Buraków, należy powrócić do wcześniejszej koncepcji poprowadzenia jej ulicą Brukową do istniejącego już ronda Majdańskiego.	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
22	Wniosek o wprowadzenie zakazu wjazdu w ul. Brukową od strony ul. Kościelna Droga tj. dla zjeżdżających z nowopowstającej drogi, z oczyszczalni ścieków oraz GPSZOK Łomianki.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac

Odcinek 1 - od ul. Warszawskiej do ul. Jeziornej		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
23	Wniosek, aby analizie poddano koncepcję pociągnięcia małej obwodnicy Łomianek przez Buraków i połączenia jej z DK7 na wysokości ulicy Dziwożony.	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
24	Wprowadzenie zakazu wjazdu z nowopowstającej drogi w ul. Łąkową w stronę Brukowej.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
25	Zakaz skrętu w lewo w ulicę Łąkową z kierunku osiedla Chopina, oraz wybudowanie na tym skrzyżowaniu inteligentnej sygnalizacji świetlnej, która pozwoli na wyjazd z Łąkowej po dojechaniu samochodu na skraj skrzyżowania.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
26	Zakaz wjazdu w ul. Brukową na wysokości GPSZok, żeby kierowcy z osiedla Chopina nie uciekali z korka w kierunku 1 ronda.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac

Odcinek 2 - od ul. Jeziornej do ul. Armii Poznań		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
1	Zachowanie odległości 150m pomiędzy skrzyżowaniami (ew. rondami) (m. in. Paderewskiego, Armii Poznań, Szymanowskiego, Niemena, Bogusławskiego) wraz z przejściem dla pieszych	Przewiduje się dodatkowe skrzyżowania z ulicami: Paderewskiego, Szymanowskiego, Armii Poznań
2	Należy naprawić zdewastowaną ul. Wiślaną na odcinku od ul. Chopina do ul. Brzegowej.	Propozycja nie dotyczy projektowanego układu
3	Chodnik przy wyjazdach z posesji	Zmieniono przekrój drogi aby chodniki przylegały do granicy posesji
4	Progi zwalniające w ciągach komunikacyjnych pieszo-jezdnym w okolicach Wilczeńca.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
5	Łatwy dostęp pojazdami i ruchu pieszego do miejsca rekreacji jakim jest KlubWilczeniec	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
6	Prośba o zmniejszenie wycinki drzew – już dużo zostało wyciętych przy osiedlu Naturalis.	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego. W miarę możliwości wycinka będzie ograniczona do minimum. Przewiduje się nasadzenia kompensacyjne
7	Propozycja utwardzenia dróg lokalnych ul. Spokojnej i Kościelnej Drogi dla mieszkańców, a nie w formie odciążenia łomianek, celem uniknięcia konieczności budowy mostu i ingerencji w faunę i florę jeziora Fabrycznego oraz rozdzielenia drogą osiedla Naturalis.	Propozycja nie dotyczy projektowanego układu
8	Propozycja zmiany koncepcji drogi na wariant nr 3 z wczesniej koncepcji przebiegu MOŁ, który jest mniej uciążliwy dla mieszkańców.	Wariant 3 będzie niezgodny z MPZP i będzie przebiegał przez tereny chronione
9	Prośba o możliwie jak najniższe położenie jezdnii na odcinku mostu nad jeziorkiem w okolicy ulicy Jeziornej/Spokojnej.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
10	Pytanie o planowany park, którego koncepcje były wystawione w DK w roku 2015?	Pytanie nie dotyczy projektowanego układu

Odcinek 2 - od ul. Jeziornej do ul. Armii Poznań		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
11	Sugestia, aby bariery, tam gdzie są konieczne nie były malowane na żółto, a w kolorze szarym lub zbliżonym do szarego, lub innym możliwie neutralnym kolorze dopuszczalnym przez przepisy prawa.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
12	Sugestia, aby tam gdzie nie są konieczne ekrany akustyczne przewidziano żywopłoty, a nie barierki typu olsztyńskiego lub inne.	Dokładne informacje o docinkach ekranów akustyczne będą określone na etapie opracowywania materiałów decyzji środowiskowej i wpływie inwestycji na środowisko
13	Umożliwienie wjazdu i zjazdu z wszystkich dróg bezpośrednio łączących się z Drogą Kościelną.	Niemożliwe do spełnienia z uwagi na niezgodność z MPZP i minimalnym odległościami między skrzyżowaniami, zjazdy będą połączone z drogami serwisowymi, tam gdzie nie przewiduje się dróg serwisowych, zjazdy do projektowanej ulicy
14	Zapewnienie bezpośredniego wjazdu i wyjazdu z działki nr 17/6 obręb 0010 oraz posesji przylegających do planowanej drogi na odcinku ul. Kościelna Droga.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
15	Propozycja w pierwszej kolejności naprawy ul. Warszawskiej i ul. Ogrodowej oraz budowy dróg do osiedli na al. Chopina, Wiśniowej.	Propozycja nie dotyczy projektowanego układu
16	Brak akceptacji dla przedstawionego przebiegu drogi, ze względu na ograniczenie bezpośredniego wyjazdu na drogę z osiedla przy ul. Kościelna Droga 115	Projektowany przebieg drogi jest zgodny z MPZP
17	Brak zgody dla odcięcia osiedli od łatwego dostępu do Rezerwatu Przyrody, Jeziora Kiełpińskiego.	Propozycja nie dotyczy projektowanego układu, dostęp będzie zachowany, poprzez zjazdy i przejścia dla pieszych
18	Budowa ekranów akustycznych.	Analiza lokalizacji ekranów będzie wykonywana na dalszym etapie prac
19	Budowa skrzyżowania ul. Wiślanej i Kościelna Droga w formie okrężnej	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac

Odcinek 2 - od ul. Jeziornej do ul. Armii Poznań		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
20	Zaprojektować drogę zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego dla obszaru północnej części osiedla Łomianki Chopina i północnej części osiedla Łomianki Pawłowo.	Projektowany przebieg drogi jest zgodny z MPZP
21	Zakazać ruchu na ul. Kościelnej samochodom o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16t (z wyłączeniem pojazdów posiadających przepustkę C-16).	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
22	Most nad Jeziorem Fabrycznym powinien mieć jak najmniejszą wysokość w świetle, aby niweleta drogi nie musiała być podnoszona.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
23	Bez dróg serwisowych	Na odcinku od ul. Jeziornej do ul. Wiślanej brak dróg serwisowych, Na odcinku od ul. Wislanej do ul. Armii Poznań przewiduje się obustronne drogi serwisowe
24	Pozostawić parkingi przy osiedlach zamkniętych	Parkingi powinny być zlokalizowane na terenach własnych właścicieli działek, a ewentualne lokalizacja w pasie drogowym możliwa jest przy posiadaniu odpowiedniej szerokości działki
25	Propozycja rezygnacji z koncepcji obwodnicy i z Kościelnej Drogi uczynić drogę lokalną z szerokimi chodnikami i ścieżką rowerową od ul. Wiślanej do ul. Armii Poznań.	Koncepcja ul. Kościelna Droga zgodna z zapisami w MPZP
26	Prośba o rozważenie zmiany przebiegu planowanej drogi w taki sposób, aby odsunąć ją od granic Osiedla Naturalis. Korzystniejszy był jeden z zaprezentowanych wariantów, zakładający, iż planowana droga nie będzie sąsiadować z Osiedlem.	Niemożliwe do spełnienia z uwagi na niezgodność z MPZP
27	Prośba o zaplanowanie autobusów i przystanków na drodze.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac

Odcinek 2 - od ul. Jeziornej do ul. Armii Poznań		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
28	Przejścia dla pieszych i rowerzystów przy każdym skrzyżowaniu	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
29	Przeprowadzenie poprawnej analizy gruntu i ruchu samochodowego na planowanej drodze.	Analiza będzie wykonywana ponownie na dalszym etapie prac tj. uzyskiwania decyzji środowiskowej, projektu budowlanego
30	Przystanki autobusowe przy planowanych skrzyżowaniach i osiedlach wielorodzinnych	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
31	skrzyżowanie w formie ronda ul. Spokojnej z Jeziorną	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
32	Sprzeciw wobec budowy ulicy Kościelna Droga jako ulicy przelotowej bez możliwości wjazdu na tą ulicę z ulic do niej przylegających.	Przebieg ul. Kościelna Droga i obsługa komunikacyjna posesji jest zgodna z obowiązującym MPZP. Możliwe jest korekta liczby skrzyżowań na dalszym etapie prac
33	Ulica nie powinna być usytuowana na sztucznie usypanym wzniesieniu, ponieważ spowoduje to kumulację wód opadowych na sąsiednich działkach, a co za tym idzie ich podtapianie.	Ulica będzie dostosowana do istniejącego zagospodarowania i nie przewiduje się prowadzenia drogi w nasypie
34	utrzymanie drzewostanu wzdłuż ulicy Kościelna Droga.	Niemożliwe pozostawienie istniejącego drzewostanu z uwagi na przepisy, kwestia gospodarki zielenią na dalszym etapie inwestycji
35	Wniosek o bezpieczny, bezkolizyjny dojazd rowerami lub dojście pieszo dzieci do nowej rejonowej Szkoły Podstawowej nr 3.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
36	Wprowadzenie zakazu ruchu dla pojazdów powyżej 3,5t (z wyłączeniem komunikacji miejskiej).	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
37	Ustanowienie zakazu wjazdu pojazdów powyżej 10t.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
38	Brak zgody dla umieszczenia zatoki do zawracania usytuowanej na działce 108/47 ingerującą w posesję nr działki 108/48 Kiełpin	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac

Odcinek 2 - od ul. Jeziornej do ul. Armii Poznań		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
39	dołożenie dodatkowego pasa w obydwu kierunkach na małej obwodnicy (odcinek Kościelna Droga) kosztem dróg serwisowych.	Propozycja niezgodna z obowiązującym MPZP
40	poparcie dla drogi serwisowej	Przyjęto sugestię
41	poszerzenie dróg opaskowych umożliwiając swobodnych ruch w obu kierunkach.	Drogi serwisowe w większości przypadków dwupasmowe
42	W jaki sposób planowane jest włączenie się do ruchu z ul. Kamińskiego w Kościelną Droge? Prośba o uwzględnienie wyjazdu z tej ulicy bezpośrednio.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
43	W rejonie skrzyżowania z ul. Wiślaną, PLK 2+226,53 - propozycja likwidacji zawrotki drogi serwisowej po płd-zach. Stronie projektowanej obwodnicy i wpięcie łącznicą do istniejącej ul. Wiślanej.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac



Odcinek 3 - od ul. Armii Poznań do ul. Rolniczej		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
1	Prośba o skrzyżowanie ul. Ogrodowej i Kościelnej Drogi przy domu opieki księży emerytów z przejściem nad jezioro Kiełpińskie.	planuj się skrzyżowanie z ul. Ogrodową
2	Zlikwidowanie dróg serwisowych	Od ulicy Armii Poznań do narożnika rezerwatu Jeziora Kiełpińskiego przewiduje się jednostronne drogi serwisowe
3	Propozycja budowy skrzyżowania ul. Wiśniowej z Kościelną Droga wraz z przejściem dla pieszych.	nie przewiduje się skrzyżowania z ul. Wiśniową, najbliższe skrzyżowanie będzie z ul. Ogrodową
4	Brak akceptacji aktualnie proponowanego przebiegu drogi.	Projektowany przebieg drogi jest zgodny z MPZP
5	W jaki sposób będą chronione tereny Natura 2000 – jeziora Kiełpińskiego? Czy te tereny będą dostępne jako spacerowe/ rekreacyjne dla mieszkańców?	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego. Tereny będą dostępne dla mieszkańców.
6	Konieczność budowy skrzyżowania ul. Kościelna Droga z ul. Armii Poznań wraz z przejściami dla pieszych.	planuje się skrzyżowanie z ul. Armii Poznań
7	Zachowanie odległości 150m pomiędzy skrzyżowaniami	Projektuje się dodatkowe skrzyżowania z ul. Podróżną i ul. Poziomą
8	skrzyżowanie w formie ronda ul. Kościelna Droga z Armii Poznań	Uwzględniono uwagę
9	Zabezpieczenie drogi przed możliwością bezpośredniej komunikacji z planowaną trasą Legionowską.	Niemożliwe do przyjęcia w niniejszym opracowaniu. Możliwe do wykonania na etapie projektowania trasy mostowej

**Odcinek 3 - od ul. Armii Poznań do ul. Rolniczej**

Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
10	Uwzględnienie dla działki nr 17/6 obręb 0010 w projekcie zapisów i planów zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego z listopada 2016 dla obszaru północnej części osiedla Łomianki Chopina i północnej części osiedla Łomianki Pawłowo, z którego wynika: - droga dwukierunkowa lokalna, dostęp do chodnika bezpośrednio do posesji oraz ścieżki rowerowe. ww. plan nie przewiduje dróg serwisowych.	Obowiązujące plany ościenne takie rozwiązanie przewidują i lokalizacja dróg serwisowych jest naturalnym następstwem tych planów
11	Zmiana projektowanej drogi na odcinku od ul. Armii Poznań do ul. Wędkarskiej . Droga mogłaby skręcać z Kościelnej Drogi już w ulicę Armii Poznań.	Propozycja niezgodna z obowiązującym MPZP
12	Zmiana przebiegu małej obwodnicy. Wniosek, aby trasa nie przebiegała wzdłuż ulicy Kościelna Droga na odcinku od Armii Poznań do ul. Ogrodowej. Propozycja, aby wykorzystać w tym celu bliskość planowanej trasy legionowskiej.	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
13	Zmiana zakresu budowy obwodnicy od ronda przy ul. Brukowej do ul. Wiklinowej	Propozycja niezgodna z obowiązującym MPZP

Odcinek 4 - od ul. Rolniczej do gr. gminy		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
1	Zachowanie odległości 150m pomiędzy skrzyżowaniami (odcinek Wiślana – Czosnów).	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
2	Propozycja zmiany klasy drogi na lokalną.	Możliwe przy zmianie MPZP i zgodzie Inwestora
3	Brak zgody dla budowy drogi zbiorczej w ul. Rolnicza/Wędkarska do granicy z gminą Czosnów.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac
4	Brak zgody na przebieg małej obwodnicy Łomianek przez ul. Rolniczą w Dziekanowie Polskim (od Kurników do ul. Wędkarskiej).	Przebieg drogi został zaprojektowany zgodnie z MPZP, a jakiegokolwiek zmiany możliwe są przy akceptacji rozwiązań przez Inwestora
5	Budowa kanalizacji wsi.	Uzgodnienie na etapie projektu budowlanego.
6	Kolejny pomysł to wyprowadzenie nowej trasy ul. Wiklinową do Kolejowej, a potem wzdłuż starej drogi równoległej do Kolejowej w kierunku ul. Wędkarskiej i dalej bez zmian.	Nieosiągalne do zrealizowania z uwagi na niezgodność z obowiązującym MPZP
7	Mieszkańcy Dziekanowa Polskiego, przez który ma przechodzić odcinek planowanej obwodnicy (ul. Rolnicza) nie wiedzą, w jaki sposób ten odcinek zostanie przebudowany.	UL. Rolnicza jest wyłączona z koncepcji drogi z wyjątkiem skrzyżowań z ul. Wiklinową i ul. Wędkarską
8	Należy postawić znaki ograniczające szybkość do 30km/h, aby mieszkańcy mogli bezpiecznie wyjechać ze swoich posesji położonych tuż przy drodze.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac.
9	Należy zastanowić się, nad wybudowaniem garbów na drodze zmniejszających prędkość samochodów we wsi.	Możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac.

Odcinek 4 - od ul. Rolniczej do gr. gminy		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
10	Należy zrealizować budowę drogi równoległej do Rolniczej od ul. Krasnoludków, a nie od ul. Wędkarskiej, lub drogę wzdłuż ul. Krasnoludków do ul. Kolejowej, a potem wzdłuż starej drogi równoległej do Kolejowej w kierunku Wędkarskiej i dalej bez zmian.	Nieemożliwe do zrealizowania z uwagi na niezgodność z obowiązującym MPZP
11	Obwodnica powinna przebiegać poza terenem zabudowanym, a nie jak w tym układzie przez wioskę ul. Rolniczą.	Nieemożliwe do zrealizowania z uwagi na niezgodność z obowiązującym MPZP
12	Planowane skrzyżowanie nr 9 (rondo) przy ul. Wędkarskiej, ma być wybudowane na działce nr 2001/1. Co z dojazdem do działki? Jak pozostałą część działki zagospodarować?	Dojazd do posesji będzie zapewniony, a wykup zależny od Inwestora
13	Planowane skrzyżowanie nr 9 (rondo) przy ul. Wędkarskiej, ma graniczyć z działką nr 2001/2. W obecnym kształcie będzie ono ograniczać lub nawet uniemożliwiać bezpieczny dojazd i wyjazd z mojej posesji. Dostęp do sąsiedniej działki 2001/1 będzie zupełnie niemożliwy.	Dojazd do posesji będzie zapewniony, a wykup zależny od Inwestora
14	Propozycja przesunięcia skrzyżowania w kierunku ulicy Rolniczej, gdzie działka jest znacznie szersza i planowane rondo nie będzie w takim stopniu utrudniało dojazdu. Innym rozwiązaniem może być wariant 2 prezentowany na spotkaniu z mieszkańcami omijający ul. Wędkarską.	Możliwe do przeanalizowania na dalszym etapie prac

Odcinek 4 - od ul. Rolniczej do gr. gminy		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
15	Zorganizowanie konsultacji społecznych dotyczących odcinka planowanej drogi od ul. Rolniczej/Wędkarskiej do granicy z gminą Czosnów w Szkole Podstawowej im. Por. Adolfa Pilcha ps. Góra-Dolina w Dziekanowie Polskim ul. Rolnicza 435	NIE DOTYCZY
16	Przedstawienie danych, pozwalających na zmianę niniejszego odcinka, na drogę zbiorczą i uwarunkowań, jakim powinna podlegać.	Projektowana droga jest drogą zbiorczą, więc nie ma konieczności dokonywać korekty
17	Przedstawienie innych wariantów obwodnicy.	Niemożliwe do zrealizowania z uwagi na niezgodność z obowiązującym MPZP
18	Przedstawienie wyników analizy badań ruchu na tym odcinku stanowiących podstawę rozpracowywania koncepcji.	Wynikia analizy ruchu są załączone do przedmiotowej dokumentacji
19	Przywrócenie planu obwodnicy wg studium z 2002r. i 2006r. tak, aby obwodnica w całości omijała ul. Rolniczą we wsi Dziekanów Polski.	Niemożliwe do zrealizowania z uwagi na niezgodność z obowiązującym MPZP
20	Skorelowanie przebiegu planowanej drogi z linią wysokiego napięcia, która przebiega przez Dziekanów Polski i Dziekanów Nowy	Przebieg drogi został dostosowany do przebiegu lini SN w Dziekanowie Polskim
21	Uwzględnienie drogi w planie zagospodarowania Dziekanowa Nowego z możliwością odrolnienia działek w rejonie budowy drogi "L"	Możliwe do realizacji na dalszym etapie prac

Odcinek 4 - od ul. Rolniczej do gr. gminy		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
22	Uzasadnienie fachowca (projektanta) co do celowości tworzenia takich rozwiązań drogowych dotyczących tego odcinka.	projektowany układ jest zgodny z MPZP i planami gminy Czosnów
23	Uzyskanie gwarancji, że ul. Rolnicza we wsi Dziekanów Polski nie będzie w związku z obwodnicą poszerzana do szerokości 20m niezależnie od przebiegu obwodnicy. Nie będzie wyburzeń i zmian utawienia ogrodzeń.	Ulica Rolnicza (poza skrzyżowaniami) jest poza zakresem opracowania
24	Uzyskanie pisemnej informacji, że przeprowadzono badania nad wpływem zmian środowiska także w Dziekanowie Polskim po ewentualnym uruchomieniu tej trasy i podanie nazwiska osoby, która takie badania przeprowadziła i zagwarantowała, że stan powietrza będzie zgodny z wymaganiami dla Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.	Analiza środowiskowa będzie wykonywana na dalszym etapie prac
25	Uzyskanie pisemnych oświadczeń (zgód) od wszystkich właścicieli działek w Dziekanowie Polskim i Dziekanowie Nowym oraz w Dziekanowie Bajkowym-Leśnym przez które przebiegać ma droga.	Nie jest wymagane na etapie uzyskiwania decyzji ZRiD

Odcinek 4 - od ul. Rolniczej do gr. gminy		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
26	W celu zmniejszenia obciążenia hałasem terenów mieszkalnych zaprojektować na południowym skraju drogi zywopłotu, o wysokości ok. 2-3m, z roślin takich jak np. tuje, jałowce, ligustr jajowatolistny i innych zimozielonych.	Możliwe do realizacji na dalszym etapie prac
27	W przypadku realizacji tego odcinka - nasadzenie zieleni zamiast montowania ekranów akustycznych.	Możliwe do realizacji na dalszym etapie prac
28	Wniosek o budowę zjazdu bezpośrednio na działkę nr 290 położoną w Dziekanowie Nowym, ul. Rolnicza 537.	Możliwe do realizacji na dalszym etapie prac
29	Wniosek o zorganizowanie konsultacji społecznych dot. odcinka planowanej drogi od ul. Wędkarskiej do granicy z gminą Czosnów.	NIE DOTYCZY
30	Wykonanie szczegółowej analizy oceny zmian w środowisku dla Dziekanowa Polskiego, które powstaną w wyniku ewentualnego uruchomienia obwodnicy w jej obecnym przebiegu i podanie wyników analizy do wiadomości mieszkańców, którzy mają domy w strefie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu przed zatwierdzeniem koncepcji.	Analiza środowiskowa będzie wykonywana na dalszym etapie prac

Odcinek 4 - od ul. Rolniczej do gr. gminy		
Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
31	Zorganizowanie konsultacji społecznych dotyczących odcinka ul. Rolniczej pomiędzy ul. Wędkarską, a bazą autobusową KMł z powiadomieniem mieszkańców.	NIE DOTYCZY
32	Należałoby w celu odciążenia ul Rolniczej wyremontować ulicę ciągnącą się równoległe do ul .Kolejowej od ul.Graniczna do ul.Poziomkowej .Ulica ta ciągnie się przez cały Dziekanów Bajkowy ,Polski i Nowy a obok niej znajduje się trakcja wysokiego napięcia. Ulica jest szeroka ale ma fatalną nawierzchnię .Jej remont i poszerzenie do 12 oraz zbudowanie małych rond na mało ruchliwej ul Warszawskiej w tym rejonie pozwoli na dciążenie ruchu na ul.Rolniczej.	NIE DOTYCZY
33	Jeśli rondo ma być na wysokości działki 2001/1, jak rozwiązany będzie dojazd do niej?	Dojazd zapewniony będzie od strony drogi publicznej
34	Nie jest oczywiste, w którym miejscu rekomendowana jest lokalizacja ronda nr 9. Czy ma to być na wysokości działki 2001/1 (jak w wariantcie 2), czy pomiędzy działkami 2001/2 i 2001/3 (jak w wariantcie 4)?	Możliwe są korekty lokalizacji rond na dalszym etapie prac projektowych



**Odcinek 4 - od ul. Rolniczej do gr. gminy**

Lp	Uwaga	Ustosunkowanie się
35	Wg. opinii Zarządu Dróg Powiatowych wątpliwe jest czy ul. Rolnicza pomiędzy ul. Wędkarską a odcinkiem ul. Rolniczej, przy którym umiejscowione są ZWiK oraz KM Łomianki, będzie w stanie przejąć ruch bez wcześniejszej modernizacji (budowana była z prognozą mniejszego ruchu) - czy zostało to uwzględnione w kosztach inwestycji?	Przebudowa/rozbudowa ulicy Rolniczej nie jest w zakresie opracowania niniejszej inwestycji