



BIURO PROJEKTOWO-BADAWCZE DRÓG I MOSTÓW

Transprojekt - Warszawa Sp. z o.o.

UL. KONICZYNOWA 11, 03-612 WARSZAWA

**PROTOKÓŁ
ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO W MARKACH
DOT. BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S8 NA ODCINKU
WĘZEL „DREWNICA” – WĘZEL „RADZYMIN PŁD”**

Etap opracowywanej dokumentacji projektowej: **KONCEPCJA PROGRAMOWA**

Zamawiający:

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

Jednostka Projektowa:

Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów
Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o.
ul. Koniczynowa 11, 03-613 Warszawa

Warszawa, 26 października 2012r.

W związku z opracowywaniem koncepcji programowej przedsięwzięcia dot. budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Radzymin Płd” odbyło się spotkanie informacyjne w Markach dla ludności zamieszkującej tereny objęte oddziaływaniem projektowanej inwestycji.

Głównym celem spotkania było zapoznanie mieszkańców z przyjętymi rozwiązaniami technicznymi na projektowanym odcinku drogi. W czasie spotkania mieszkańcy mieli możliwość zgłaszania swoich uwag i wniosków dotyczących projektowanej inwestycji.

Spotkanie informacyjne odbyło się dnia 26.10.2012r. o godzinie 18:00 w Zespole Szkół Nr 1 przy ul. Piłsudskiego 96 w Markach. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Inwestora – tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, Projektanci z Biura Projektowo-Badawczego Dróg i Mostów Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., przedstawiciele Urzędu Miasta Marki oraz zgromadzeni mieszkańcy Miasta Marki (lista obecności w załączeniu do protokołu).

Na początku spotkania Burmistrz Miasta Marki, Pan Janusz Werczyński, poinformował o przebiegu spotkania, a także wymienił przedstawicieli Inwestora i Biura Projektowego oraz podziękował im za przybycie na spotkanie.

Następnie przedstawiciel Inwestora, Pan Bartłomiej Ratyński przywitał przybyłych na spotkanie mieszkańców Miasta Marki oraz przedstawił Biuro Projektowe, które przygotowuje rozwiązania projektowe do koncepcji programowej. Pan Ratyński poinformował także zebranych o harmonogramie przetargowym, który będzie obowiązywał przy budowie obwodnicy Marek.

Projektant wyjaśnił, że obecny etap projektu jest w fazie koncepcji programowej. Spotkanie informacyjne ma na celu przedstawienie zainteresowanym w jaki sposób planowana inwestycja wpłynie na obecne zagospodarowanie terenu, oraz zapoznanie się ze zdaniem i uwagami mieszkańców Miasta Marki.

Uczestnicy spotkania zostali poproszeni o składanie pisemnych wniosków zawierających uwagi. Poinformowano, że wnioski należy składać na udostępnionych formularzach w Urzędzie Miasta Marki lub w sposób wskazany na formularzu wniosku do dnia 9 listopada br.

Projektant omówił przebieg drogi ekspresowej S8 na projektowanym odcinku oraz szczegółowo przedstawił pozostałe elementy drogowe zlokalizowane na terenie Miasta Marki.

DROGA EKSPRESOWA S8 NA PROJEKTOWANYM ODCINKU

Projektowany odcinek drogi ekspresowej posiada początek w km 0+521,66 stanowiący styk z sąsiednim odcinkiem trasy za węzłem „Drewnica” nie wchodzącym w zakres tego opracowania (za wyjątkiem pasów wyłączenia i włączenia w wariantcie 1 tego węzła), natomiast koniec w km 13+690,73 za węzłem „Radzymin Płd” na istniejącej obwodnicy Radzyna w ciągu drogi krajowej nr 8.

Projektowany odcinek drogi położony jest w województwie mazowieckim, Powiat Wołomin i przebiega przez teren miast Zielonka, Marki, Kobyłka i Wołomin oraz przez teren Gminy i Miasta Radzymin.

Głównym założeniem przedmiotowego opracowania jest zaprojektowanie wyżej wymienionego odcinka drogi ekspresowej S8, który wraz z sąsiednim odcinkiem tej drogi opracowanym w ramach koncepcji programowej budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki” do połączenia z DK17 pozwoli na budowę (w systemie „projektuj i buduj”) odcinka drogi ekspresowej S8 na odcinku od węzła „Marki” (na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego w Markach bez węzła) do istniejącej obwodnicy Radzyna. Długość odcinka drogi objętej tym opracowaniem wynosi 13,17 km.

Węzły drogowe

Węzeł „Drewnica”

Węzeł ten zaprojektowany według oddzielnego opracowania w dwóch wariantach z lokalizacją na sąsiednim odcinku drogi ekspresowej S8 objętym koncepcją programową budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy od węzła „Marki” do połączenia z DK17.

Węzeł „Zielonka”

Zgodnie z warunkami technicznymi uzyskanymi od Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie droga wojewódzka nr 631 przewidywana jest do przebudowy, w wyniku czego uzyska przekrój dwujezdniowy (2x2 pasy ruchu), który przyjęto w projekcie węzła. Od strony Zielonki nowa jezdnia zostanie dobudowana po stronie zachodniej z uwagi na to, że po przeciwnej stronie znajduje się cmentarz wymagający zachowania dotychczasowej rezerwy terenu w celu zapewnienia dostępności do niego. Od strony Strugi rozbudowa przekroju nastąpi po stronie wschodniej zgodnie ze STEŚ. Ponadto poza obszarem węzła uwzględniono lokalizację dwóch zjazdów publicznych z propozycją pasów wyłączenia dla lewoskrętów. Zjazdy te umożliwiają dojazd:

- od strony Zielonki do cegielni i do terenów leśnych po przeciwnej stronie,
- od strony Strugi na drogę do parkingu leśnego oraz do terenów leśnych po przeciwnej stronie.

Przewiduje się oświetlenie węzła w obu wariantach zgodnie z wymogami warunków technicznych i decyzji środowiskowej.

Wariant I

Zastosowano węzeł typu „karo” w połączeniu z „półkoniczyną” funkcjonujący ze skrzyżowaniami skanalizowanymi na drodze wojewódzkiej. Rozwiązanie to zostało zaproponowane w STEŚ, natomiast w niniejszym opracowaniu zamieszczono jego uszczegółowienie. Analiza ruchu wykazała, że rozwiązanie według wariantu I węzła „Zielonka” nie spełnia wymagań przepustowości uwzględniających obciążenie ruchem w roku 2036 (20 lat po oddaniu do ruchu). Zainstalowanie na skrzyżowaniach skanalizowanych sygnalizacji świetlnej zapewni dopiero przepustowość węzła, co dyskwalifikuje wariant I do dalszych rozważań.

Wariant II

W rozwiązaniu tym zastosowano węzeł typu „karo” ze skrzyżowaniem typu „rondo” średniej wielkości, tzn. o średnicy zewnętrznej 58 m z dwoma pasami ruchu. Ponadto skrzyżowanie wyposażono w by-passy dla wszystkich relacji prawoskrętnych.

Zaletami takiego rozwiązania w porównaniu z wariantem I są:

- zapewnienie przepustowości bez konieczności stosowania sygnalizacji świetlnej w horyzoncie czasowym 2036r.
- mała zajętość terenu oraz wynikająca z tego możliwość bezpośredniej lokalizacji zjazdów publicznych bez konieczności zmiany ich dotychczasowego położenia w celu spełnienia wymogu warunków technicznych odnośnie lokalizacji tych zjazdów poza obszarem węzła.

Węzeł „Kobyłka” – znajduje się na terenie sąsiednich gmin i nie jest temat spotkania.

Pozostałe projektowane drogi

Droga poprzeczna – dojazdy do wiaduktu WD-3

W poprzednim punkcie omówiono sposób przeprowadzenia dróg publicznych w rejonie projektowanych węzłów drogowych. Poniżej zaproponowano odtworzenie przerwanych połączeń pozostałych dróg publicznych w wyniku nałożenia projektowanej drogi ekspresowej S8 na istniejącą sieć drogową:

Dojazdy do wiaduktu WD-3 zlokalizowane są w ciągu drogi gminnej nr 430434W (ul. Dworkowa w Kobyłce) oraz drogi leśnej administrowanej przez Lasy Państwowe mającej połączenie za DW631 z drogą gminną 4305660W (ul. Główna w Markach). Dla projektowanego odcinka przewidziano następujące parametry techniczne:

- kl. techn. G,

- $V_p=60$ km/h,
- KR4,
- chodnik i ścieżka rowerowa po stronie wschodniej,
- przekrój półluciczny,
- jezdnia szerokości 6,0 m,
- pobocze ziemne szerokości 1.0 m.

Drogi równoległe

Dla obsługi przyległego terenu oraz w celu odtworzenia przerwanych ciągów poprzecznych dróg gminnych publicznych i wewnętrznych (niepublicznych) przewidziano budowę dróg równoległych spełniających również funkcje przeciwpożarowe wymienione w warunkach technicznych, które przedstawiła Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Warszawie.

Wszystkie drogi równoległe spełniające wymienione wyżej funkcje są projektowane z zastosowaniem parametrów technicznych dla dróg publicznych (klasa L dla dróg gminnych i klasa D dla dróg wewnętrznych). Dla dróg klasy D przewidziano przekrój drogowy z jezdniami jednopasowymi bitumicznymi szerokości 3,50 m z mijankami.

Drogi technologiczne

Wzdłuż całego projektowanego odcinka drogi ekspresowej S8 przewidywane są obustronne pasy technologiczne szerokości 5,0 m zlokalizowane pomiędzy rowem, a ogrodzeniem. Na odcinkach, gdzie wymagany będzie ruch pojazdów w celach utrzymaniowych, np. dojazd do zbiorników retencyjnych i urządzeń oczyszczających, przewiduje się poprowadzenie w pasie technologicznym drogi technologicznej w postaci dwóch pasów płyt IOMB ułożonych podłużnie pod koła pojazdu.

Ciągi piesze i rowerowe

Przewiduje się ruch rowerowy obustronnie wzdłuż drogi ekspresowej S8 od ulicy Pustelnickiej w Zielonce do przejścia dolnego PD-17 w rejonie rzeki Czarnej za wyjątkiem północnej strony węzła „Kobyłka”, gdzie brak jest miejsca na ścieżkę rowerową ze względu na chroniony ekologicznie zbiornik wodny. Dla ruchu rowerowego wykorzystano w tym przypadku projektowane odcinki dróg równoległych dla obsługi przyległego terenu oraz drogi technologiczne, które połączono ścieżkami rowerowymi tworząc w ten sposób szlak rowerowy wzdłuż projektowanej trasy drogowej. Na terenach leśnych oraz w rejonie przejść dla zwierząt przewidziano żwirową nawierzchnię ścieżek rowerowych.

Na rozważanym odcinku przewiduje się ciągi pieszorowerowe wzdłuż:

- drogi wojewódzkiej nr 631 w węźle „Zielonka”,

- drogi gminnej nr 430434W (dojazdy do wiaduktu WD-3 w ciągu ul. Dworkowej i drogi Lasów Państwowych),

Po prezentacji projektu zebrani zadawali następujące pytania:

Wypowiedź 1

Uczestnik poddał w wątpliwość ważność decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozważanej trasy S8 na odcinku obwodnicy Marek, ponieważ każda decyzja według niego jest ważna 4 lata.

Odpowiedź

Pani Monika Tuszyńska z GDDKiA odpowiedziała, że decyzja jest ważna.

Wypowiedź 2

Uczestnik zapytał, kiedy będą negocjacje ws. wykupu nieruchomości.

Odpowiedź

Pani Bartłomiej Ratyński z GDDKiA poinformował zebranych o ogólnych zasadach wykupu nieruchomości dot. tego typu inwestycji, która jest realizowana w oparciu o SPEC ustawę (Ustawa o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – Dz. U. Nr 193, poz. 1194, 2008r.). Po uzyskaniu przez Inwestora ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji, wydaną przez Wojewodę Mazowieckiego, grunty w liniach rozgraniczających na mocy prawa stają się własnością Skarbu Państwa za odpowiednim odszkodowaniem. Wojewoda, w ciągu 2 tygodni od uprawomocnienia się decyzji ZRID, określa wysokość odszkodowania za zajęte nieruchomości. Wyceny nieruchomości dokona biegły rzeczoznawca, wyłoniony przez Wojewodę w wyniku ogłoszonego przetargu.

Wypowiedź 3

Uczestnicy zakwestionowali zasadność budowy ekranów akustycznych na terenach leśnych oraz zadali pytanie jak sprawa ta będzie wyglądała po wejściu w życie nowego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012r. zmieniającego Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z dn. 08.10.2012r. poz. 1109)

Odpowiedź

Projektant poinformował, że wykonane zostaną ponowne obliczenia akustyczne i w przypadku różnic dotychczasowe rozwiązanie zostanie skorygowane.

Wypowiedź 4

Uczestnik zapytał, czy istnieje możliwość zaprojektowania węzła „Zielonka” z jednym wiaduktem i dwoma rondami.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że 2 ronda stanowią podwójne utrudnienie dla kierowców w stosunku do rozwiązania z jednym rondem. Ponadto poinformował, że w każdym rozwiązaniu trzeba wybudować 2 wiadukty po jednym dla każdej jezdni drogi ekspresowej przekraczającej DW631.

Wypowiedź 5

Uczestnik zwrócił uwagę, na możliwość występowania wypadków z udziałem rowerzystów i w związku z czym, czy nie można by było zaprojektować sygnalizacji świetlnej wzbudzonej bądź przejścia podziemnego?

Odpowiedź

Projektant poinformował, że rozważana była ewentualność budowy przejścia podziemnego dla rowerzystów pod DW631 na wysokości drogi do cegielni. Jednak odstąpiono od takiego rozwiązania ze względu na:

1. Mały ruch rowerowy przewidywany z drogi do cegielni w kierunku Nieporętu.
2. Bliskość skrzyżowania DW631 z ul. Długą, gdzie przewidywana jest sygnalizacja świetlna i gdzie rowerzyści bezpiecznie będą mogli przekraczać DW635.
3. Warunki wysokościowe wymagałyby budowy przepompowni wód opadowych z ew. przejścia dolnego.

Wypowiedź 6

Zebrani wyrazili oburzenie, że projektuje się przejścia dla płazów co 50 m, a nie można zaprojektować przejścia podziemnego dla rowerzystów i pieszych.

Odpowiedź

Projektant odpowiedział, że zaprezentowane rozwiązanie projektowe jest zgodne z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która w hierarchii wszystkich decyzji dla inwestycji drogowych zajmuje bardzo wysoką pozycję, a przestrzeganie jej warunkuje dotacje unijne.

Wypowiedź 7

Uczestnik zapytał, czy na węźle „Drewnica” będą zapewnione wszystkie relacje.

Odpowiedź

W odpowiedzi Projektant przypomniał, że węzeł ten zaprojektowany jest według oddzielnego opracowania w dwóch wariantach z lokalizacją na sąsiednim odcinku drogi ekspresowej S8 objętym koncepcją programową budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy od węzła „Marki” do połączenia z DK17 i nie wchodzi w zakres omawianego opracowania. Ponadto poinformował, że węzeł „Drewnica” stanowi rozplot dróg ekspresowych, dla których zapewnia wszystkie relacje lecz uniemożliwiony będzie na nim wjazd z istniejącej sieci drogowej.

Wypowiedź 8

Uczestnik zapytał jaki jest zjazd z węzła „Zielonka” do Marek?

Odpowiedź

W odpowiedzi Projektant poinformował, że dojazd do Marek z węzła „Zielonka” będzie się odbywał DW631, ul. Główną oraz ul. stawową do Al. J. Piłsudskiego.

Wypowiedź 9

Zebrani zapytali, czy projektowany odcinek drogi ekspresowej S8 będzie płatny, ponieważ istnieje obawa, że część ruchu tranzytowego i tak będzie się odbywać nie obwodnicą a przez Marki.

Odpowiedź

Pan Bartłomiej Ratyński poinformował, że projektowana trasa będzie płatna dla pojazdów d.m.c. 6,5 t tak jak dotychczas na wszystkich drogach krajowych z zastosowaniem systemu ViaTOLL.

Wypowiedź 10

Uczestnik zadał 3 pytania:

1. Czy układ 2x3 do Radzymina będzie utrzymany?
2. Jak przewidziana jest komunikacja miejska na projektowanej trasie?
3. Czy wiadomo z jakich środków będzie finansowana budowa obwodnicy?

Odpowiedź

1. Projektant odpowiedział, że układ pasów ruchu 2x3 jak na Trasie AK będzie kontynuowany. zostanie zachowany.
2. Projektant poinformował, że na projektowanym odcinku, gdzie będzie się odbywała tylko komunikacja dalekobieżna nie przewiduje się przystanków autobusowych komunikacji miejskiej.
3. Rzecznik prasowy GDDKiA odpowiedziała, że Koncepcja Programowa jest finansowana z budżetu państwa, natomiast projekt i budowa obwodnicy Marek będą finansowe ze środków unijnych 2014 – 2020.

Wypowiedź 11

Zebrani zapytali, jak można ocenić realność terminów realizacji obwodnicy Marek.

Odpowiedź

Pan Bartłomiej Ratyński poinformował, że po expose Premiera terminy są bardzo realne.

Podsumowanie

Przedstawiciele Inwestora poinformowali o dostępności druków wniosków na stronie internetowej <http://www.gddkia.gov.pl/> a także przypomnieli o terminie składania wniosków, tj. do dnia 9 listopada br.

Burmistrz Marek podziękował wszystkim za spotkanie.

Protokół sporządziła:

Monika Kownacka

Transprojekt – Warszawa

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

LISTY OBECNOŚCI