



Burmistrz Gminy Brwinów

Adres do korespondencji:
Urząd Gminy Brwinów
ul. Grodziska 12, 05-840 Brwinów

Sekretariat Burmistrza:
ul. Grodziska 12, pok. 202 (I piętro)
e-mail: sekretariat@brwinow.pl
Tel. 22 738 26 12

Brwinów, 23 marca 2023 r.

SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce
Biuro Projektów i Konsultingu w Warszawie
ul. Księcia Ziemowita 53 Bud. 3a lok. 13
03-885 Warszawa

PP.6724.5.14.2023.AD

Dotyczy: konsultacji społecznych ws. wstępnych wariantów budowy tzw. Paszkowianki II, tj. nowej drogi wojewódzkiej na odcinku od węzła drogi ekspresowej S8 „Paszków” do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 ul. Warszawską w Kaniach

Szanowne Państwo,

w odpowiedzi na pismo I-1.460.77.2022.72.KI z dnia 16.03.2023 r. (data wpływu 17.03.2023 r.) oraz w związku z przedstawionymi na spotkaniach w dniach 7-9 marca br. wstępnymi rozwiązaniami 3 wariantów budowy drogi wojewódzkiej tzw. „Paszkowianki” na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do węzła drogi ekspresowej S8 „Paszków” informuję, że **spośród przedłożonych propozycji, jedynym akceptowanym przez nas wariantem jest wariant czerwony**, tj. wariant zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Michałowice”, które zostało uchwalone jednogłośnie przez Radę Gminy Michałowice w dniu 28 marca 2011 r. po uprzednich uzgodnieniach w latach 2007-2009 z Gminą Brwinów i Gminą Nadarzyn. W ww. Studium przesunięto planowaną Paszkowiankę na granicę tych gmin, tj. poza obszar zabudowy Strzeniówki, Kań i Granicy (we wcześniejszych opracowaniach Paszkowianka miała przechodzić przez zabudowane tereny Strzeniówki, Kań, Granicy i Nowej Wsi - od węzła Paszków ulicą Na Skraju a następnie pomiędzy ul. Jodłową i Działkową do ul. Pruszkowskiej w Strzeniówce a dalej wzdłuż ul. Pruszkowskiej przez Strzeniówkę, Kanie i Granicę i później pomiędzy ul. Szczęśliwą i Nowogranicką w Granicy do torów WKD i wreszcie przez łąki pomiędzy Kaniami i Nową Wsią do DW nr 719).

Pozostałe warianty Paszkowianki (niebieski i błękitny) nie są dla nas akceptowalne.

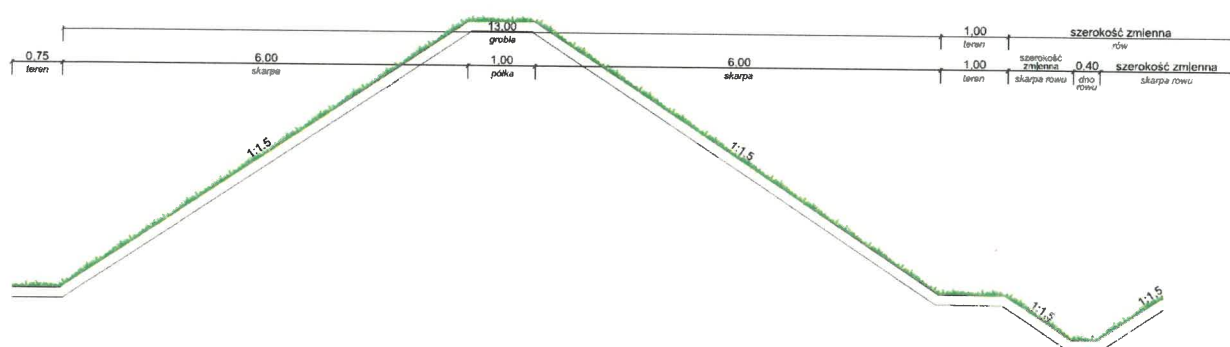
Do przedstawionego wariantu czerwonego Paszkowianki II zgłaszam następujące uwagi, prosząc o ich uwzględnienie w kolejnych wersjach projektu:

1. Zmiany przekroju projektowanej drogi z zaproponowanego przekroju 2x2 (dwujezdniowa dwupasmowa) na przekrój 1x2 (jednojezdniowa dwukierunkowa) z jezdnią o szer. 7,0 m oraz pasami awaryjnymi 2,0 m z każdej strony.
2. Przeprojektowanie rozwiązania skrzyżowania projektowanej Paszkowianki z torami WKD, tj. rezygnację z budowy wiaduktów drogowych nad torami WKD i zaprojektowanie przejazdu („tunelu”) pod torami WKD. W tym miejscu pragnę zauważyć, że istniejące tory WKD w rejonie rzeki Zimna Woda są wybudowane na nasypie o wys. ok. 3,1 m (zgodnie z mapą zasadniczą rzędna torów wynosi ok. 101,80, zaś rzędna terenu w sąsiedztwie nasypu ok. 98,7).

Orientacyjna wysokość konstrukcji koniecznych wiaduktów kolejowych pod obydwoma torami WKD (od poziomu główki szyny kolejowej do dolnego poziomu dźwigarów) po wymaganych obliczeniach konstrukcyjnych wyniesie zapewne ok. $1,4 \div 2,0$ m. Zważywszy wymaganą min. wysokość 4,6 m światła przejazdu jezdni drogi klasy G pod wiaduktami kolejowymi, jezdnia Paszkowianki musi zostać zagłębiona tylko ok. $2,9 \div 3,5$ m poniżej poziomu terenu. Zatem, przy niewielkiej korekcie trasy Paszkowianki jest możliwe przejście pod torami WKD a następnie mostem nad rzeką Zimna Woda. W projekcie należy uwzględnić wymagane światło wiaduktów kolejowych pod torami WKD ok. 20,0 m (tj. 7,0 m jezdni, obustronne pasy awaryjne o szer. 2,0 m każdy, obustronne skrajnie drogowe o szer. 0,5 m każda oraz obustronne ciągi pieszo-rowerowe o szer. 4,0 m każdy) - postuluję zaprojektowanie przedmiotowych ciągów pieszo-rowerowych w sposób podobny do zastosowanego w „tunelu” DW nr 720 pod torami kolejowymi PKP w Brwinowie, tj. nie na poziomie jezdni, lecz na wyniesionej konstrukcji z zachowaniem min. wysokości 2,2 m światła przejazdu pod wiaduktami kolejowymi (rozwiązanie takie jest przyjaźniejsze dla pieszych i rowerzystów, bowiem nie wymaga tak znacznego zjeżdżania/schodzenia w dół i podjeżdżania/wchodzenia w górę).

Ponadto, nad „tunelem” Paszkowianki (równoległe do torów WKD po południowej ich stronie) należy wybudować osobną kładkę pieszo-rowerową o szer. min. 4,0 m, w celu zapewnienia komunikacji pieszej i rowerowej pomiędzy Kaniami i Nową Wsią.

3. Należy przeprojektować planowane skrzyżowanie Paszkowianki z DW nr 719 ul. Warszawską w Kaniach (zaproponowanego w formie ronda turbinowego) i wybudować je w formie dwupoziomowego pełnego węzła drogowego z zapewnieniem wszystkich relacji.
4. W ramach osobnego zadania projektowego należy zaprojektować i rozbudować węzeł S8 Paszków z zapewnieniem łącznic umożliwiających bezkolizyjne włączenie Paszkowianki we wszystkie relacjach: z/do Warszawy, z/do Katowic oraz na wprost w DW nr 721.
5. Projektowane drogi serwisowe powinny spełniać wymagania dla dróg publicznych gminnych, w szczególności - te projektowane na terenie Gminy Brwinów - powinny mieć szerokość jezdni min. 5,0 m oraz dedykowane odwodnienie w formie rowów przydrożnych - o ile to będzie możliwe należy włączać projektowane drogi serwisowe w ciągi innych dróg i ulic publicznych i wewnętrznych, tj. unikać budowy „ślepych” dróg serwisowych z zawrotkami.
6. Z uwagi na konieczność zapewnienia możliwości wykonywania prac utrzymaniowych wiaduktów kolejowych i konstrukcji przejazdu Paszkowianki pod torami WKD, należy w sąsiedztwo tych budowli zaprojektować i wybudować drogi serwisowe od strony ul. Wiosennej i ul. Słonecznej w Kaniach.
7. Mieszkańcy w czasie spotkań bardzo często formułowali obawy dot. potencjalnego hałasu, którego źródłem może być ruch pojazdów korzystających z Paszkowianki. Dlatego też, postuluję zaprojektowanie na całej długości Paszkowianki obustronnych wałów ziemnych o parametrach identycznych, jak pierwotnie zaproponowane przez SAFEGE wzdłuż ul. Barbary w Granicy oraz w rejonie zabudowań Strzeniówki - patrz: rysunek poniżej, przedstawiający wycinek przekroju:



8. Wzdłuż Paszkowianki na całej jej długości od S8 Paszków do DW nr 719 ul. Warszawskiej w Kaniach należy zapewnić możliwość prowadzenia ruchu rowerowego po obydwu stronach Paszkowianki (za ww. postulowanymi wałami ziemnymi) z wykorzystaniem dróg serwisowych (na zasadach ogólnych kodeksu drogowego) lub dedykowanych ścieżek rowerowych.
9. Wśród postulatów mieszkańców Granicy i Osiedla Słoneczne w Kaniach bardzo często było powtarzane oczekiwanie rezygnacji przez MZDW z budowy skrzyżowania z ul. Pruszkowską na granicy Kań i Granicy, bowiem miałoby ono być powodem zwiększenia ruchu pojazdów na ul. Pruszkowskiej zmierzających do/z Paszkowianki. Zważywszy na bliskość węzłów S8 Paszków i S8 Wypędy uważam, że ruch na tym odcinku spowodowany Paszkowianką nie wzrośnie a jednocześnie dzięki Paszkowiance z ul. Pruszkowskiej „zniknie” obecny ruch tranzytowy pojazdów z Pruszkowa do/z S8 Nadarzyn (obecnie samochody z Pruszkowa zazwyczaj jadą ul. Główną w Nowej Wsi i dalej ul. Pruszkowską w Granicy, Kaniach, Strzeniówce i Nadarzynie lub ciągiem dróg: ul. Brzozową i ul. Komorowską w Komorowie i dalej jw. ul. Pruszkowską w Granicy, Kaniach, Strzeniówce i Nadarzynie - po wybudowaniu Paszkowianki nie będą musiały jeździć przez gęsto zabudowane ww. miejscowości, lecz wjadą na nią na DW nr 719 ul. Warszawskiej w rejonie fabryki L'Oreal w Kaniach). Nie bez znaczenia jest również to, że budowa skrzyżowania Paszkowianki z ul. Pruszkowską zapewni okolicznym mieszkańcom łatwy wyjazd z tego rejonu a jednocześnie zdejmie ich pojazdy z innych dróg w gęsto zabudowanych miejscowościach, którymi codziennie jeżdżą w drodze do/z pracy czy na zakupy w Warszawie i okolicznych centrach handlowych, kierując się zazwyczaj do węzła S8 Nadarzyn (czyli ul. Pruszkowską), S8 Wypędy (czyli ul. Pruszkowską i ul. Komorowską) czy w kierunku DW nr 719 w Pruszkowie (czyli ul. Główną i ul. Brzozową) lub DW nr 720 w Otrębusach. Warto zauważyć, że spora grupa mieszkańców tego rejonu już dzisiaj „przebija się” do węzła S8 Paszków przez gęsto zabudowane uliczki Strzeniówki (zjeżdżając z ul. Pruszkowskiej w ul. Jodłową i jadąc dalej ul. Komorowską i ul. Magnolii lub ul. Magdaleny do ul. Na Skraju). Oczywiście jest, iż Paszkowianka wyeliminuje z tych ulic i uliczek niepotrzebny ruch pojazdów, szukających obecnie alternatywnego wyjazdu na drogi główne.

Gdyby jednak MZDW przychyliło się do opinii mieszkańców postulujących rezygnację z budowy skrzyżowania Paszkowianki z ul. Pruszkowską na granicy Kań i Granicy, to proszę o zaprojektowanie na konstrukcji mostowej wiaduktu w ciągu ul. Pruszkowskiej nad Paszkowianką obustronnych chodników i obustronnych ścieżek rowerowych z powiązaniem ich z obustronnymi ścieżkami rowerowymi wzdłuż Paszkowianki oraz istniejącą ścieżką rowerową wzdłuż ul. Pruszkowskiej.

z poważaniem

BURMISTRZ
Gminy Brwinów
Arkadiusz Kosiński

Do wiadomości:

1. Pan Grzegorz Obłękowski, Dyrektor Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa
2. Pan Tomasz Dąbrowski, Zastępca Dyrektora Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa

