

Adnotacje urzędowe:

Nazwa i adres Inwestora:



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

UL. JAGIELLOŃSKA 26, 03-719 WARSZAWA



**Mazowiecki Zarząd
Dróg Wojewódzkich
w Warszawie**

MAZOWIECKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH

UL. KOLEJOWA 5/7, 01-217 WARSZAWA

Nazwa i adres jednostki projektowej:



EUROPROJEKT GDAŃSK S.A.

80-680 GDAŃSK UL. NADWIŚLAŃSKA 55

TEL. (058) 323 99 99, FAX. (058) 323 99 98

Zamierzenie budowlane / Obiekt budowlany:

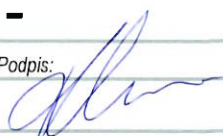
**„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630
na terenie gminy Jabłonna.”**

Nazwa opracowania:

ZESTAWIENIE WNIOSKÓW I UWAG ZŁOŻONYCH PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

Lokalizacja/adres inwestycji:

Województwo: Mazowieckie; Powiat: Legionowski; Gmina: Jabłonna

Branża: Drogowa		Kategoria obiektu: -	
Stanowisko:	Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień:	Podpis:
Główny projektant:	mgr inż. Rafał Klein	POM/0189/POOD/07	
Nr archiwalny:	Data opracowania:	Nr tomu	Nr egzemplarza:
339-EURO/2023	Wrzesień 2025	-	

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW GMINY JABŁONNA PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM Z DN. 17.06.2025

Lp.	Temat wniosku	Działka	Kilometraż	Wnioskodawca	Odpowiedź Projektanta
1.	Wnioskodawca wniósł sprzeciw wobec projektowanego połączenia drogi lokalnej oznaczonej w dokumentacji projektowej symbolem 17.KDD od strony zachodniej wyłącznie z ulicą Królewską celem umożliwienia wyjazdu z tej drogi, co wymagałoby, aby ulica Królewska stała się drogą dwukierunkową. W opinii Wnioskodawcy powyższe rozwiązanie jest pozbawione jakiejkolwiek logiki oraz uzasadnienia przy tym dojazd i wyjazd z działki jej mieszkańcom, których możliwości ulegną tym samym znacznemu pogorszeniu. Wobec powyższych zarzutów wniesiono o dokonanie następujących zmian w Projekcie dokumentacji: 1. odstąpienie od połączenia drogi lokalnej 17.KDD wyłącznie z ulicą Królewską i zamiast tego połączenia projektowanej drogi 17.KDD bezpośrednio z drogą serwisową prowadzącą do ulicy Zegrzyńskiej; 2. pozostawienie ulicy Królewskiej drogą jednokierunkową z możliwością wyjazdu poprzez skręt w drogę lokalną 17.KDD w stronę ulicy Zegrzyńskiej;	425	ok. 0+950	osoba prywatna	Projektant potwierdza, że wprowadzenie rozwiązania połączenia drogi 17.KDD z ul. Królewską, w wariantcie prezentowanym na spotkaniu informacyjnym, faktycznie wymaga zmiany organizacji ruchu na ul. Królewskiej (na odcinku nie objętym zakresem inwestycji) w celu umożliwienia ruchu w obu kierunkach. Przedmiotowy wariant został przygotowany w celu ograniczenia wyburzenia i przebudowy istniejącej zabudowy na działce nr 500/8. Biorąc pod uwagę jak najlepsze usprawnienie ruchu zarówno na drodze 17.KDD jak na ul. Królewskiej oraz starając się wyjść naprzeciw postulatam mieszkańców, Projektant przygotował wariant z połączeniem drogi 17.KDD z ulicą Zegrzyńską poprzez teren działki nr 500/8. Wariant ten zakłada, że wjazd na projektową drogę 17.KDD odbywać się będzie poprzez ul. Królewską, zaś wyjazd z drogi 17.KDD został zaplanowany na ul. Zegrzyńską. Odcinek drogi 17.KDD od skrzyżowania z ul. Królewską do połączenia z ulicą Zegrzyńską został zaplanowany jako jednokierunkowy, zaś na pozostałym projektowanym odcinku droga ta ma być dwukierunkowa. Ponadto, w tym wariantcie nie będzie konieczna zamiana organizacji ruchu na ul. Królewskiej polegająca na dopuszczeniu ruchu w obu kierunkach, gdyż przedstawiony wariant zakłada, że ul. Królewska pozostanie drogą jednokierunkową. Powyższe rozwiązanie będzie jednak skutkować dużą zajętością terenu działki nr 500/8 oraz koniecznością wyburzenia istniejącego na tej działce jednego budynku oraz przebudowy części zadaszenia przy drugim budynku. <i>Wariant z połączeniem drogi 17.KDD z ulicą Zegrzyńską poprzez teren działki nr 500/8 został przyjęty do dalszych prac projektowych.</i>

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

2.	Wnioskodawca wniósł sprzeciw, wobec tego, iż wstępny projekt dokumentacji projektowej, wykracza poza aktualne postanowienia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i przewiduje zajęcie pod budowę obwodnicy znacznie większej niż planowana w MPZP części działki 421/11, powodując jego zdaniem istotną szkodę w postaci znacznego obniżonego wartości pozostałej części nieruchomości oraz możliwości przyszłego jej wykorzystania. Wobec powyższych zarzutów wniesiono o dokonanie następujących zmian w Projekcie dokumentacji: 1. zaprojektowanie przebiegu planowanej obwodnicy wraz z towarzyszącą infrastrukturą w sposób zgodny z MPZP, a tym samym zapewnienie, że obszar inwestycji nie będzie przekraczać ani w żaden sposób naruszać zabudowanej części działki 424/11, na której znajduje się budynek mieszkalny wraz z ogrodem i ogrodzeniem; 2. pozostawienie pomiędzy działką 424/11 a obwodnicą dotychczasowej przestrzeni buforowej;	424/11	ok. 0+950	osoba prywatna	Projektant wyjaśnia, że proponowane rozwiązania projektowe, na ile było to możliwe, zostały wpasowane w zakres wskazany w MPZP. Należy wziąć pod uwagę, że ostateczny kształt projektowanego układu, w tym jego rozpiętość, wynika z warunków wysokościowych projektowanych elementów, wymagań i warunków określonych dla elementów w przepisach oraz technologii ich wykonania. Wobec powyższego, nie zawsze jest możliwe zmieszczenie projektowanego układu w zakresie przewidzianym w MPZP. Projektant przygotował wariant, który zakłada m.in. wykonanie murów oporowych przy obiekcie mostowym. Takie rozwiązanie umożliwia zmniejszenie zajętości terenu w sąsiedztwie projektowanej drogi 13.KDD względem pierwotnego rozwiązania oraz lepsze dostosowanie projektowanego układu do zakresu określonego w MPZP. Przedmiotowy wariant umożliwi także odsunięcie się projektowanej infrastruktury od istniejącej zabudowy na terenie działki nr 424/11 i tym samym będzie mniej uciążliwy dla jej mieszkańców. Niemniej jednak z uwagi na wymagania i warunki obowiązujące dla projektowanych elementów oraz warunki wysokościowe projektowanych elementów, nie jest możliwe zachowanie zakresu dla drogi wojewódzkiej i drogi 13.KDD określonego w MPZP. Projektant zwraca również uwagę, że wariant ten wiąże się z dodatkowym kosztem wprowadzenia przedmiotowych murów oporowych. <i>Wariant z murami oporowymi przy obiekcie został przyjęty do dalszych prac projektowych.</i>
----	---	--------	-----------	----------------	---

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

3.	Zgłoszono postulat o zaprojektowanie ekranów akustycznych na całym odcinku obwodnicy w sąsiedztwie działek przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, ze szczególnym uwzględnieniem w sąsiedztwie działek nr 325/13 i 325/18.	325/13; 325/18	ok. 1+600	osoba prywatna	Lokalizacja ekranów akustycznych zaprezentowana na spotkaniu informacyjnych wynika z wykonanej analizy akustycznej uwzględniającej rozwiązania projektowe, wykonaną na potrzeby projektu prognozę ruchu oraz otrzymaną z urzędu Gminy klasyfikacją akustyczną. Dla budynków podlegających ochronie akustycznej, gdzie obliczenia w receptorach zlokalizowanych na ich elewacjach wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych (56 dB w porze nocy, 61 dB w porze dnia dla zabudowy jednorodzinnej, 65 dB dla zabudowy wielorodzinnej/zagrodowej), zaprojektowano ekrany akustyczne. W pozostałych przypadkach, gdzie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń, brak jest podstaw do wykonania ekranów akustycznych. Ilość zabezpieczeń akustycznych może zostać zwiększona w wyniku decyzji Zamawiającego lub ewentualnych zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant wyjaśnia również, że zabezpieczenia akustyczne projektuje się wyłącznie dla terenów już zagospodarowanych. Nie jest uzasadnione budowanie ekranów dla działek, które w MPZP/klasyfikacji akustycznej wykazane zostały jako tereny przewidziane pod zabudowę mieszkaniową lub mieszkaniowo-usługową, na których być może w przyszłości powstanie zabudowa. Przedmiotowe podejście jest zgodne z pismem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 9 października 2025 r.: <i>„W każdym z tych przypadków punktem odniesienia jest jednak art. 13 ust. 2 pkt 1 p.o.ś. i określona w tym przepisie zasada ochrony przed hałasem terenów faktycznie zagospodarowanych, a nie dopiero przewidzianych pod jakiś sposób zagospodarowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Przedstawione powyżej podejście powinno znajdować zastosowanie w postępowaniach w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż zapobiega stawianiu ekranów bez potrzeby, tam gdzie nic ma żadnej zabudowy. Uzasadnione stosowanie ekranów dźwiękochłonnych</i>
----	---	-------------------	-----------	----------------	--

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					<i>jednocześnie ogranicza ich negatywny wpływ na krajobraz oraz drastyczne podnoszenie kosztów budowy m.in. projektowanych dróg”.</i> Aktualnie działki nr 325/18 i 325/13 nie są zabudowane. <i>Nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w sąsiedztwie w/w terenów.</i>
4.	Wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o zachowanie istniejącego wjazdu na działkę nr 8/2	8/2	ok. 3+077	osoba prywatna	Działka aktualnie nie posiada urządzonego bezpośredniego zjazdu na istniejący odcinek DW630 ul. Modlińska, co potwierdza przeprowadzona przy udziale przedstawiciela Zamawiającego, inwentaryzacja istniejących zjazdów i dojść do działek. Działka nr 8/2 graniczyła jedynie z dotychczasowym pasem drogi wojewódzkiej. Zgodnie z obowiązującą praktyką i wiedzą techniczną zjazdu na drogę GP powinny być ograniczane do absolutnego minimum, z uwagi na fakt że drogi te mają z założenia przenosić ruch tranzytowy, a nie obsługiwać komunikacyjnie przyległe do nich tereny. Dodatkowo należy zaznaczyć, że zgodnie z obowiązującym MPZP przedmiotowa działka ma być docelowo skomunikowana poprzez działkę 18.KDD, która zostanie w przyszłości wybudowana w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej i nie jest częścią realizowanej obecnie inwestycji. Mając jednak na uwadze fakt, że działka 8/2 nie posiadała możliwości bezpośredniego dojazdu z innej drogi publicznej Projektant przyjął zasadę, dla tej i innych posesji w podobnym położeniu zaprojektowanie bezpośredniego dojazdu od strony projektowanego odcinka DW630. Zjazdy te mają pełnić funkcję umożliwienia dojazdu do działek do czasu wybudowania, założonych w MPZP dróg lokalnych oraz dojazdowych. Po wybudowaniu niezbędnej infrastruktury zjazdu z drogi DW 630 należy zlikwidować. Ponadto w celu zmniejszenia ilości bezpośrednich zjazdów na DW630 oraz maksymalnego zwiększenia bezpieczeństwa oraz płynność ruchu na drodze, Projektant przyjął założenie, aby jeden zjazd zapewniał obsługę komunikacyjną co najmniej dwóm działkom, a skomunikowane będzie odbywać się na zasadzie relacji prawoskrętnych. Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo dwóch rond rozwiązanie to nie będzie wiązać się z problemami komunikacyjnymi

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					dla właścicieli omawianych posesji. Zgodnie z powyższym algorytmem w dokumentacji został zaplanowany wspólny zjazd dla dz. 8/2 i 9. <i>Pozostano przy rozwiązaniu polegającym na zapewnieniu dojazdu dz. 8/2 (wspólnym zjazdem dla dz. 8/2 i 9) od strony projektowanego odcinka DW630 do czasu wybudowania infrastruktury drogowej planowanej w MPZP.</i>
5.	Wnioskodawca złożył postulat o uwzględnienie następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy. To jest zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 psy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych. Sygnalizacja świetlna aktywowana przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. <i>Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.</i> <u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azyłami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo. Nie wprowadzono. <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. Nie wprowadzono.
6.	Autor pisma wniósł uwagi do dokumentacji prezentowanej na spotkaniu informacyjnym w następującym zakresie: 1. Inwestycja w sąsiedztwie działki 407/7 wykracza poza rezerwę terenu określoną w MPZP i pozbawia działkę nr 407/7 dostępu do drogi publicznej od strony przyszłej obwodnicy; 2. Wniesiono postulat o zmianę lokalizacji zbiornika ZB-2 w kierunku ronda poza teren prywatnych gruntów. 3. W przypadku, jeżeli nie będzie możliwe przeniesienie zbiornika, wykonanie go w takiej technologii,	407/7 3895	ok. km 1+100 ok. km 2+840	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że proponowane rozwiązania projektowe, na ile było to możliwe, zostały wpasowane w zakres wskazany w MPZP. Należy wziąć pod uwagę, że ostateczny kształt projektowanego układu, w tym jego rozpiętość, wynika z warunków wysokościowych projektowanych elementów, wymagań i warunków określonych dla elementów w przepisach oraz technologii ich wykonania. Wobec powyższego, nie zawsze jest możliwe zmieszczenie projektowanego układu w zakresie przewidzianym w MPZP. Po ponownym przeanalizowaniu sytuacji działki nr 407/7 w zakresie dostępu do drogi publicznej, Projektant wyjaśnia, że przedmiotowa działka nie miała istniejącego bezpośredniego dostępu do drogi publicznej, a jedynie dostęp pośredni poprzez teren innych działek. Zgodnie z aktualnie obowiązującym MPZP działka nr 407/7 może mieć zapewniony dojazd zarówno od strony drogi oznaczonej symbolem 2KD-D (w poprzednim MPZP oznaczona jako 17.KDD) jak również od strony drogi oznaczonej symbolem 1KD-D. Niemniej

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

	aby działki przyległe ucierpiały jak najmniej przez takie sąsiedztwo; 4. Wniesiono postulat o zapewnienie dz. nr 3895 zjazdu z obwodnicy.			jednak, Projektant przedstawia wariant, który zakłada przesunięcie zbiornika ZB2 w stronę projektowanej drogi DW630 oraz alternatywny przebieg drogi 17.KDD. Takie rozwiązanie zapewnia możliwość ewentualnego połączenia z drogą 17.KDD wszystkim działkom z nią sąsiadującym. Projektant zwraca jednak uwagę, że wielkość i kształt zbiornika może ulec zmianie na dalszym etapie projektowym, co będzie skutkowało również korektami przebiegu drogi 17.KDD. <i>Wariant z alternatywnym przebiegiem drogi 17.KDD został przyjęty do dalszych prac projektowych.</i> <u>Ad.2</u> Projektant wyjaśnia, że przedmiotowy zbiornik został zlokalizowany w powiązaniu z najniższym punktem profilu podłużnego na tym odcinku trasy głównej. Aktualnie profil trasy głównej został tak zaprojektowany, aby zminimalizować roboty ziemne oraz zajętość terenu (zakres projektowanych skarp). W celu zmiany lokalizacji zbiornika, konieczna by była zmiana całej geometrii pionowej trasy głównej co skutkowałoby również zmianą geometrii poziomej i w efekcie większą zajętością robót ziemnych i terenów sąsiednich – zapewne nie tylko w okolicy zbiornika. Co więcej zmiana ta przeniosła by zbiornik na inne działki prywatne, ponieważ rozkład ewidencyjny oraz sytuacja terenowa nie pozwala na lokalizację zbiornika poza ich obrębem. Dodatkowo takie przesunięcia w lokalizacji zbiornika najprawdopodobniej będzie skutkowało koniecznością zaprojektowania przepompowni. Wymagała by tego również propozycja przeniesienia zbiornika na drugą stronę drogi krajowej co było sugerowane na spotkaniu. Powyższe wiązało by się z odprowadzaniem wód z drogi wojewódzkiej do zbiornika, który będzie leży w pasie drogi krajowej, co może stanowić poważne problemy utrzymaniowe, nie wspominając już o kosztach oraz eksploatacji samej przepompowni. <i>Nie wprowadzono.</i>
--	---	--	--	---

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					<u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że na ile jest to możliwe zawsze stara się minimalizować niedogodności i utrudnienia dla terenów sąsiadujących z projektowaną inwestycją. Na ostateczny wybór typu zbiornika oraz jego wielkość wpływ będą miały m.in. warunki gruntowe, które zostaną określone na podstawie przeprowadzonych badań geotechnicznych. Wyniki badań gruntowych określą czy grunty znajdujące się na obszarze, na którym zlokalizowany zostanie zbiornik, umożliwiają wykonanie tego urządzenia np. jako retencyjno-odparowującego czy też infiltracyjnego. Po określeniu typu zbiornika zostanie określona jego ostateczna wielkość. Analiza wstępnych wyników badań geologicznych wykazała, że zbiornik ZB-2 będzie możliwy do zaprojektowania w sposób znacznie zmniejszający jego powierzchnię a co za tym idzie zajętość terenu w przedmiotowej lokalizacji. <i>Uwaga zostanie uwzględniona przy dalszych pracach projektowych.</i> <u>Ad.4</u> Działka nr 3895 zlokalizowana jest po stronie zaplanowanej rezerwy pod przyszłą jezdnię drogi wojewódzkiej i jest oddalona ok. 24m od projektowanej jezdni drogi wojewódzkiej. Ponadto, aktualnie działka ma zapewniony dojazd do drogi publicznej poprzez drogę wewnętrzną ul. Dębową i przyjęte rozwiązania projektowe tego nie zmieniają. Zwracamy również uwagę, że zgodnie z aktualnie obowiązującym MPZP obsługa komunikacyjna dla terenu oznaczonego symbolem E1.U, na którym znajduje się działka nr 3895, została zaplanowana z dróg oznaczonych symbolami 21.KDD, E2.KDW. <i>Nie wprowadzono.</i>
7.	Mieszkańcy ul. Uroczej zawnioskowali o zaplanowanie ekranów dźwiękochłonnych na wysokości ul. Uroczej – od ul. Zacisze do ulicy Cichej na całym odcinku	-	od km ok. 1+150 do km ok. 1+650	Mieszkańcy ul. Uroczej	Projektant wyjaśnia, że lokalizacja ekranów akustycznych zaprezentowana na spotkaniu informacyjnych wynika z wykonanej analizy akustycznej uwzględniającej rozwiązania projektowe, wykonaną na potrzeby projektu prognozę ruchu oraz otrzymaną z urzędu Gminy klasyfikacją akustyczną. Dla budynków podlegających ochronie akustycznej, gdzie obliczenia w receptorach

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					zlokalizowanych na ich elewacjach wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych (56 dB w porze nocy, 61 dB w porze dnia dla zabudowy jednorodzinnej, 65 dB dla zabudowy wielorodzinnej/zagrodowej) zaprojektowano ekrany akustyczne. W pozostałych przypadkach, gdzie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń brak jest podstaw do wykonania ekranów akustycznych. Projektant przypomina, że droga z uwagi na swój charakter i funkcję zawsze będzie generować pewną uciążliwość dla terenów sąsiednich w postaci m.in hałasu i szumu – podstawą wykonania ekranów jest zgodnie z obowiązującym prawem wystąpienie przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Ilość zabezpieczeń akustycznych może zostać zwiększona w wyniku decyzji Zamawiającego lub ewentualnych zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. <i>Nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w sąsiedztwie w/w terenów.</i>
8.	Mieszkańcy ulicy Poziomkowej złożyli wniosek o zaplanowanie ekranów dźwiękochłonnych na wysokości ul. Poziomkowej – od ul. Królewskiej do ulicy Cichej na całym odcinku	-	od km ok. 0+900 do km ok. 1+650	Mieszkańcy ul. Poziomkowej	Projektant wyjaśnia, że lokalizacja ekranów akustycznych zaprezentowana na spotkaniu informacyjnych wynika z wykonanej analizy akustycznej uwzględniającej rozwiązania projektowe, wykonaną na potrzeby projektu prognozę ruchu oraz otrzymaną z urzędu Gminy klasyfikacją akustyczną. Dla budynków podlegających ochronie akustycznej, gdzie obliczenia w receptorach zlokalizowanych na ich elewacjach wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych (56 dB w porze nocy, 61 dB w porze dnia dla zabudowy jednorodzinnej, 65 dB dla zabudowy wielorodzinnej/zagrodowej) zaprojektowano ekrany akustyczne. W pozostałych przypadkach, gdzie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń brak jest podstaw do wykonania ekranów akustycznych. Projektant przypomina, że droga z uwagi na swój charakter i funkcję zawsze będzie generować pewną uciążliwość dla terenów sąsiednich w postaci m.in hałasu i szumu – podstawą wykonania ekranów jest zgodnie z obowiązującym prawem wystąpienie przekroczeń poziomów dopuszczalnych.

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					Ilość zabezpieczeń akustycznych może zostać zwiększona w wyniku decyzji Zamawiającego lub ewentualnych zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w sąsiedztwie w/w terenów.
9.	Złożono w imieniu Mieszkańców gm. Jabłonna postulat o zaplanowanie ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż planowanej drogi, w tym w rejonie nowego ronda na ul. Chotomowskiej oraz ulic graniczących z planowanym przebiegiem trasy tj. ul. Św. Wojciecha, ul. Jagiellońskiej, ul. Dominika Merliniego, ul. Piastowskiej i okolicy ulic osiedlowych.	-	od km ok. 2+150 do km ok. 2+450	Mieszkańcy gm. Jabłonna	Projektant wyjaśnia, że lokalizacja ekranów akustycznych zaprezentowana na spotkaniu informacyjnych wynika z wykonanej analizy akustycznej uwzględniającej rozwiązania projektowe, wykonaną na potrzeby projektu prognozę ruchu oraz otrzymaną z urzędu Gminy klasyfikacją akustyczną. Dla budynków podlegających ochronie akustycznej, gdzie obliczenia w receptorach zlokalizowanych na ich elewacjach wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych (56 dB w porze nocy, 61 dB w porze dnia dla zabudowy jednorodzinnej, 65 dB dla zabudowy wielorodzinnej/zagrodowej) zaprojektowano ekrany akustyczne. W pozostałych przypadkach, gdzie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń brak jest podstaw do wykonania ekranów akustycznych. Projektant przypomina, że droga z uwagi na swój charakter i funkcję zawsze będzie generować pewną uciążliwość dla terenów sąsiednich w postaci m.in hałasu i szumu – podstawą wykonania ekranów jest zgodnie z obowiązującym prawem wystąpienie przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Ilość zabezpieczeń akustycznych może zostać zwiększona w wyniku decyzji Zamawiającego lub ewentualnych zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w sąsiedztwie w/w terenów.
10.	Mieszkańcy ulic sąsiadujących z inwestycją zawnieśli o uwzględnienie w projekcie następujących elementów: 1. budowy ekranów akustycznych na odcinku obwodnicy pomiędzy	-	od km ok. 2+400 do km ok. 3+152	Mieszkańcy ul.: Konwaliowa, Wrzosowa, Dębowa, Zygmunta Bziuka, Prosta, Bliska, Polnych Kwiatów	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że lokalizacja ekranów akustycznych zaprezentowana na spotkaniu informacyjnych wynika z wykonanej analizy akustycznej uwzględniającej rozwiązania projektowe, wykonaną na potrzeby projektu prognozę ruchu oraz otrzymaną z urzędu Gminy klasyfikacją akustyczną. Dla budynków podlegających

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

	planowanym rondem przy ul. Modlińskiej a planowanym rondem przy ul. Chotomowskiej 2. zaprojektowanie oraz wdrożenie skutecznego rozwiązania ograniczającego prędkość do 50km/h na odcinku pomiędzy planowanym rondem przy ul. Modlińskiej a planowanym rondem przy ul. Chotomowskiej poprzez zastosowanie: • odcinkowego pomiaru prędkości lub • punktowego pomiaru radarowego,				ochronie akustycznej, gdzie obliczenia w receptorach zlokalizowanych na ich elewacjach wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych (56 dB w porze nocy, 61 dB w porze dnia dla zabudowy jednorodzinnej, 65 dB dla zabudowy wielorodzinnej/zagrodowej) zaprojektowano ekrany akustyczne. W pozostałych przypadkach, gdzie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń brak jest podstaw do wykonania ekranów akustycznych. Projektant przypomina, że droga z uwagi na swój charakter i funkcję zawsze będzie generować pewną uciążliwość dla terenów sąsiednich w postaci m.in hałasu i szumu – podstawą wykonania ekranów jest zgodnie z obowiązującym prawem wystąpienie przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Ilość zabezpieczeń akustycznych może zostać zwiększona w wyniku decyzji Zamawiającego lub ewentualnych zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. <i>Nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w sąsiedztwie w/w terenów.</i> <u>Ad.2</u> Projekt stałej organizacji ruchu zostanie sporządzony na dalszym etapie prac projektowych. Wyjaśniamy również, że wprowadzenie urządzeń do pomiaru prędkości, o których mowa we wniosku, wykracza poza kompetencje Projektanta. Zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym organem, odpowiadającym m.in. za instalację i utrzymanie urządzeń rejestrujących pomiar prędkości jest Inspekcja Transportu Drogowego. Wstępne założenia docelowej organizacji ruchu zakładają utrzymanie ograniczenia prędkości z DK 61 czyli 70 km/h. Na chwilę obecną nie planuje się dodatkowego ograniczania prędkości poza bezpośrednim obszarem skrzyżowań. Ograniczanie prędkości na drodze klasy GP do prędkości 50 km/h z uwagi na funkcję przedmiotowego odcinka uważa się na chwilę obecną za niezasadne i może wpływać negatywnie na płynność ruchu na danym obszarze. <i>Nie wprowadzono.</i>
--	--	--	--	--	---

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

11.	Wnioskodawczyni złożyła petycja o zaplanowanie ekranów akustycznych dźwiękochłonnych w sąsiedztwie Os. Przylesie	-	-	osoba prywatna	Osiedle Przylesie zlokalizowane jest na terenach sąsiadujących ze skrzyżowania drogi krajowej nr 61 i ul. Akademijnej. Ten odcinek drogi krajowej znajduje się poza obszarem objętym przebudowa w ramach przedmiotowego zadania. Nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w sąsiedztwie w/w terenów.
12.	Właściciel dz. 405/6 złożył następujące uwagi i wnioski: 1. uznał za niedopuszczalne brak ekranów akustycznych po obu stronach planowanej trasy na wysokości działki nr 405/6, 2. wskazał, że w jego opinii zawrotka drogi 17.KDD jest nielogiczna, nierozsądna i kłóci się nie tylko z dobrem właścicieli, ale również wstrzymuje rozwój gminy, 3. wyraził sprzeciw wobec ewentualnego przesunięcia zbiornika ZB-2 w stronę jego działki 405/6 lub zajęcie obszaru tej działki pod zbiornik, 4. wyraził również obawę o sens budowy obwodnicy bez wykonania symulacji budowy mostu nad Wisłą na końcu arterii.	405/6	Km ok. 1+150	osoba prywatna	Lokalizacja ekranów akustycznych zaprezentowana na spotkaniu informacyjnych wynika z wykonanej analizy akustycznej uwzględniającej rozwiązania projektowe, wykonaną na potrzeby projektu prognozę ruchu oraz otrzymaną z urzędu Gminy klasyfikacją akustyczną. Dla budynków podlegających ochronie akustycznej, gdzie obliczenia w receptorach zlokalizowanych na ich elewacjach wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych (56 dB w porze nocy, 61 dB w porze dnia dla zabudowy jednorodzinnej, 65 dB dla zabudowy wielorodzinnej/zagrodowej), zaprojektowano ekrany akustyczne. W pozostałych przypadkach, gdzie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń, brak jest podstaw do wykonania ekranów akustycznych. Ilość zabezpieczeń akustycznych może zostać zwiększona w wyniku decyzji Zamawiającego lub ewentualnych zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektant wyjaśnia również, że zabezpieczenia akustyczne projektuje się wyłącznie dla terenów już zagospodarowanych. Nie jest uzasadnione budowanie ekranów dla działek, które w MPZP/klasyfikacji akustycznej wykazane zostały jako tereny przewidziane pod zabudowę mieszkaniową lub mieszkaniowo-usługową, na których być może w przyszłości powstanie zabudowa. Przedmiotowe podejście jest zgodne z pismem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 9 października 2025 r.: <i>„W każdym z tych przypadków punktem odniesienia jest jednak art. 1 13 ust. 2 pkt 1 p.o.ś. i określona w tym przepisie zasada ochrony przed hałasem terenów faktycznie zagospodarowanych, a nie dopiero</i>

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					przewidzianych pod jakiś sposób zagospodarowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Przedstawione powyżej podejście powinno znajdować zastosowanie w postępowaniach w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż zapobiega stawianiu ekranów bez potrzeby, tam gdzie nie ma żadnej zabudowy. Uzasadnione stosowanie ekranów dźwiękochłonnych jednocześnie ogranicza ich negatywny wpływ na krajobraz oraz drastyczne podnoszenie kosztów budowy m.in. projektowanych dróg”. Aktualnie działka nr 405/6 nie jest zabudowana. Nie wprowadzono dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w sąsiedztwie w/w terenów. <u>Ad.2</u> Projektant wyjaśnia, że place umożliwiające zawracanie zostały zaplanowane z uwagi na wymagania § 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, który stanowi: „nieprzelotową drogę projektuje się w sposób umożliwiający zawracanie pojazdu miarodajnego”. Ponadto, przedmiotowy plac do zawracania w ciąg drogi 17.KDD zostanie zapewne przebudowany w przypadku ewentualnej realizacji przez Gminę Jabłonna dalszego odcinka tej drogi. W świetle obowiązujących przepisów oraz w opinii Projektanta do czasu realizacji przez Gminę dalszego odcinka tej drogi, konieczne jest zapewnienie możliwości bezpiecznego zawracania dla pojazdów korzystających z tej drogi. Pozostano przy rozwiązaniu projektowym z placami do zawracania. <u>Ad.3</u> Lokalizacja zbiornika jest ściśle związana z niskim punktem profilu podłużnego trasy głównej. Aktualnie zbiornik znajduje się poza terenem działki nr 405/6. Na chwilę obecną nie przewiduje się zmiany jego lokalizacji. Niemniej jednak w przypadku zmiany w profilu podłużnym, w tym punktu niskiego, konieczna może być korekta lokalizacji zbiornika.
--	--	--	--	--	---

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					<i>Pozostano przy rozwiązaniu z lokalizacją zbiornika w sąsiedztwie działki nr 405/6.</i> <u>Ad.4</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu Zamawiającego. Analiza celowości realizacji inwestycji jest przeprowadzana wcześniej przez odpowiednie do tego jednostki i nie jest przedmiotem tego etapu realizacji. <i>Nie wprowadzono.</i>
13.	Mieszkaniec gminy Jabłonna wystąpił z postulatem o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 pasy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych oraz o sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. <i>Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.</i> <u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azylami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo. Nie wprowadzono. <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. Nie wprowadzono.
14.	Mieszkanka gminy Jabłonna wystąpiła z postulatem o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 pasy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

	bezkolizyjnych oraz o sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;				<u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azylami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo. Nie wprowadzono. <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. Nie wprowadzono.
15.	Mieszkaniec gminy Jabłonna złożył wniosek o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulicą Chotomowską do ronda z DW630	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

	zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni w układzie docelowym; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na rondo turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych oraz sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa				utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. <i>Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.</i> <u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azylami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo. <i>Nie wprowadzono.</i> <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze
--	---	--	--	--	--

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. Nie wprowadzono.
16.	Mieszkanka gminy Jabłonna wystąpiła z postulatem o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 pasy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych oraz o sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. <i>Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.</i> <u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azylami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo.

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					<i>Nie wprowadzono.</i> <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. <i>Nie wprowadzono.</i>
17.	Mieszkaniec gminy Jabłonna wystąpił z postulatem o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 pasy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych oraz o sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. <i>Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.</i> <u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					zaprojektowane z azylami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo. Nie wprowadzono. <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. Nie wprowadzono.
18.	Mieszkaniec gminy Jabłonna wystąpił z postulatem o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 pasy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

	samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych oraz o sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;				<u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azylami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo. Nie wprowadzono. <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. Nie wprowadzono.
19.	Mieszkanka gminy Jabłonna wystąpiła z postulatem o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego

ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

	układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 pasy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych oraz o sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;			należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. <i>Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.</i> <u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azyłami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo. <i>Nie wprowadzono.</i> <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze
--	---	--	--	---

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. <i>Nie wprowadzono.</i>
20.	Mieszkaniec gminy Jabłonna wystąpił z postulatem o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag: 1. na odcinku od ronda z ulica Chotomowską do ronda z DW630 zaprojektowanie docelowego układu drogowego w miejsce planowanej rezerwy tj.: zaprojektowanie jezdni drogi głównej w układzie docelowym 2x2 pasy ruchu na odcinku od 2+500 do 3+050; 2. o ograniczenie wjazdu dla rowerów na ronda turbinowe sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu samochodowego lub rozwiązań bezkolizyjnych oraz o sygnalizację świetlną aktywowaną przez użytkownika ruchu rowerowego; 3. o wydłużenie pasa najazdowego do ronda DW630 od strony Rajszewa;	-	ok. od km 2+350 do km 3+152	osoba prywatna	<u>Ad.1</u> Projektant wyjaśnia, że zakres zadania został określony w zamówieniu zgodnie z którym, na tym odcinku ma zostać zaprojektowana jedna jezdnia, co wynika z obecnych potrzeb ruchowych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na przedmiotowym odcinku natężenie w ruchu prognozowanym będzie utrzymywać się na poziomie około połowę mniejszym niż te którego należy spodziewać się w zakresie między skrzyżowaniem z DK61 a ulicą Chotomowską. W związku z powyższym na chwilę obecną budowa drugiej jezdni wydaje się niezasadna. Nie wyklucza to jednak rozbudowy układu w przyszłości. Ustalono z Zamawiającym, że na przedmiotowym odcinku projektuje się rezerwę terenu pod drugą jezdnię. <i>Na odcinku od km 2+350 do km 3+152 pozostawiono rozwiązanie z jedną jezdnią oraz rezerwą pod drugą jezdnię.</i> <u>Ad.2</u> Ruch rowerowy w obszarze rond turbinowych został zaplanowany poprzez wydzielone drogi rowerowe zlokalizowane wokół rond. Przejazdy rowerowe przez jezdnie zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami określonymi w wytycznych do projektowania infrastruktury dla rowerów, zgodnie z którymi sygnalizacja świetlna na przejazdach jest wymagana, gdy przecinają one więcej niż dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach. W opracowywanym projekcie przejazdy zostały zaprojektowane z azylami, tak aby rowerzyści przekraczali maksymalnie dwa pasy ruchu jednocześnie. Ponadto, przejazdy zostały usytuowane pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni, w celu zapewnienia maksymalnej widoczności zarówno dla rowerzystów jak i pojazdów. W opinii Projektanta wprowadzenie sygnalizacji w obrębie rond mogłoby spowodować zwiększenie strat czasu dla pojazdów czekających na wjazd na rondo.

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 630 na terenie gminy Jabłonna”
ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW MIESZKAŃCÓW PO SPOTKANIU INFORMACYJNYM

					<i>Nie wprowadzono.</i> <u>Ad.3</u> Projektant wyjaśnia, że dodatkowy pas na wlocie do ronda DW630 od strony Rajszewa (jazda na wprost i w prawo) został zaprojektowany zgodnie z wiedzą techniczną oraz aktualnie obowiązującymi wytycznymi do projektowania. Przedmiotowy pas spełnia wymagania w zakresie długości odcinka zwalniania i akumulacji. Wydłużanie pasa, który będzie głównie obsługiwał ruch kierujący się na stary ślad DW630 (natężenie ponad 4 krotnie mniejsze niż na nowoprojektowanym wylocie DW630) jest ekonomicznie oraz ruchowo nieuzasadnione. <i>Nie wprowadzono.</i>
--	--	--	--	--	--