

# Budowa obwodnicy m. Łomianek na odc. Brukowa - Rolnicza śladem Kościelna Droga



Łomianki, dn. 19.12.2016 r.



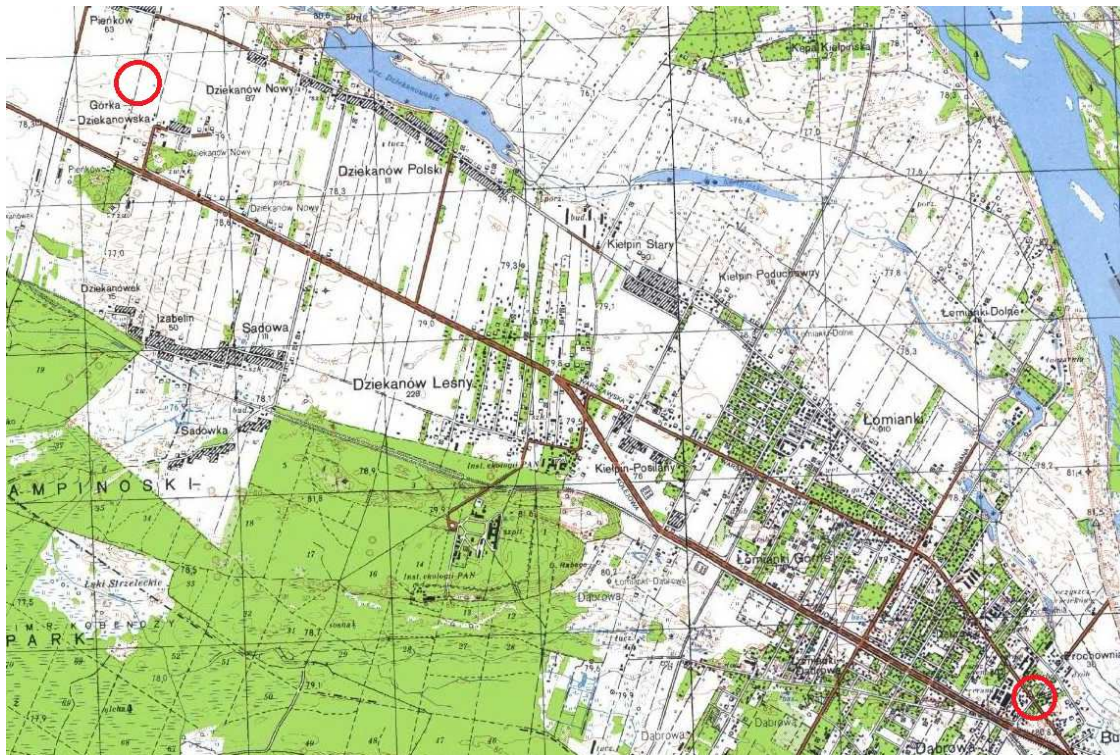
## Cel koncepcji

Celem koncepcji jest wybranie 4 optymalnych wariantów przebiegu obwodnicy miasta Łomianek na odcinku Brukowa – Rolnicza śladem Kościelna Droga na podstawie analizy porównawczej pod względem:

- funkcjonalno - przestrzennym,
- ochrony środowiska,
- społecznym,
- technicznym,
- ekonomicznym.

# Lokalizacja inwestycji

Początek projektowanej trasy zlokalizowany jest w rejonie ronda przy ul. Brukowej.  
Koniec projektowanej trasy znajduje się przy granicy z gminą Czosnów.



Położenie:

Województwo Mazowieckie

Powiat Warszawski-Zachodni

Gmina Łomianki



# Średni Dobowy Ruch

Rok prognozy	SDR (P/d)							Pojazdy samochodowe ogółem	Udział pojazdów ciężkich
	Motocykle	Samochody osobowe	Samochody dostawcze	Samochody ciężarowe bez przyczep	Samochody ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze		
2015	8	943	43	8	12	5	2	1021	2%
2016	8	974	44	9	12	5	2	1053	2%
2017	8	1006	45	9	12	5	2	1087	2%
2018	8	1039	46	9	13	5	2	1121	2%
2019	8	1073	47	9	13	5	2	1158	2%
2020	8	1108	48	9	14	5	2	1195	2%
2021	8	1141	49	9	14	5	2	1229	2%
2022	8	1175	50	10	14	5	2	1265	2%
2023	8	1210	52	10	15	5	2	1302	2%
2024	8	1246	53	10	15	5	2	1339	2%
2025	8	1283	54	10	16	5	2	1378	2%
2026	8	1321	55	10	16	5	2	1418	2%
2027	8	1360	56	11	17	5	2	1459	2%



GMINA ŁOMIANKI

## Parametry techniczne obwodnicy

- Klasa techniczna drogi - Z
- Prędkość projektowa – 50km/h
- Prędkość miarodajna – 70 km/h
- Jezdnia o szerokości 7,0 m (2 x 3,5 m)
- Pobocza ziemne o szerokości 1,50 m
- Nośność nawierzchni - 100 kN/oś
- Szerokość w liniach rozgraniczających – min. 25 m
- Odstępy między skrzyżowaniami – **min. 200 m**

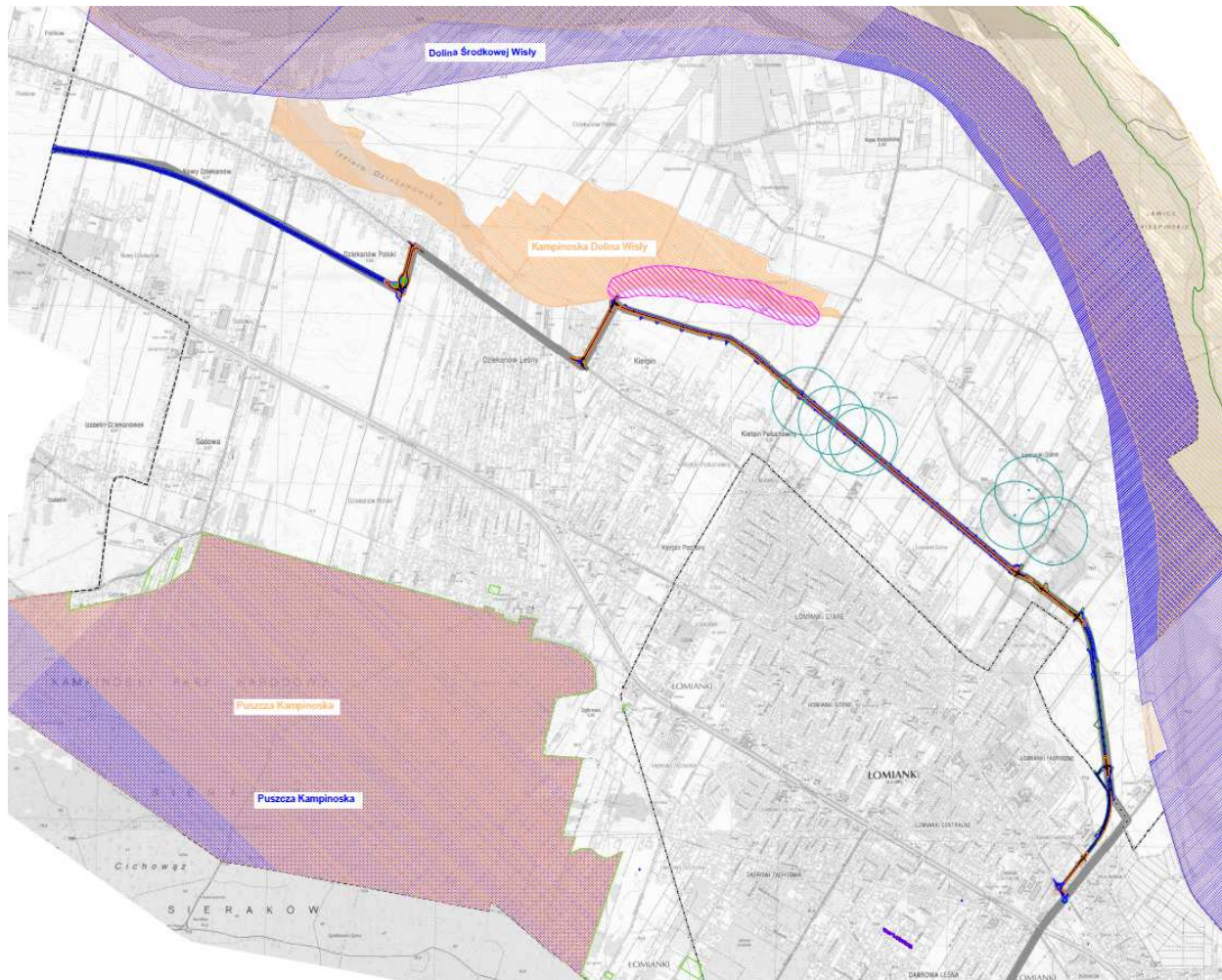
# Skrzyżowania

W ciągu obwodnicy występuje przecięcie z następującymi ulicami:

- Warszawska/Brukowa
- Łąkowa
- Bez nazwy (przedłużenie ul. Jeziornej)
- Jeziorna
- Fabryczna
- Wiślana
- Bez nazwy (przedłużenie ul. Wiklinowej)
- Rolnicza
- Wędkarska
- Bez nazwy

Połączenia dróg będą realizowane w postaci skrzyżowań skanalizowanych i rond średnich.

# Tereny chronione






-  Przebieg planowanej drogi
-  Pomnik przyrody
-  Strefa ochronna siedliska pachnicy dębowej
-  Kampinoski Park Narodowy
-  Kampinoski Park Narodowy - otulina
-  Obszar Natura 2000 - obszary siedliskowe
-  Obszar Natura 2000 - obszary ptasie
-  Rezerwat Ławice Kiełpińskie
-  Rezerwat Jezioro Kiełpińskie

# Tereny chronione



Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu

-  strefa zwykła
-  strefa ochrony ubranistycznej
-  strefa szczególnej ochrony ekologicznej



**GMINA ŁOMIANKI**





# Wariantowanie

Ograniczenie wariantowania przebiegu z uwagi na:

- Istniejące i będące w trakcie opracowywania MPZP
- Istniejącą zabudowę

**Wariantowanie możliwe było jedynie w zakresie rodzajów skrzyżowań**



# Wariant I



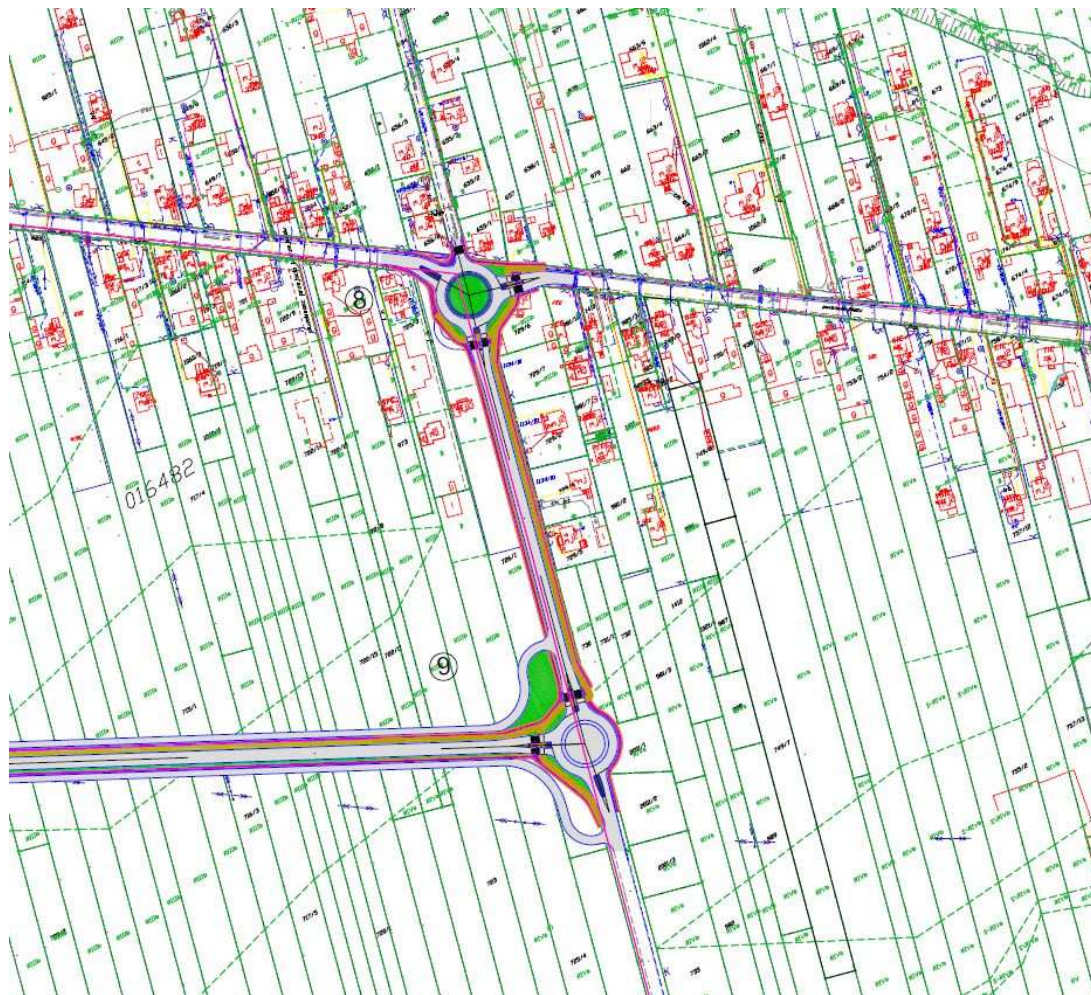
- Skrzyżowanie nr 8 i 9 zaprojektowane jako skrzyżowanie modułowe



GMINA ŁOMIANKI



# Wariant II



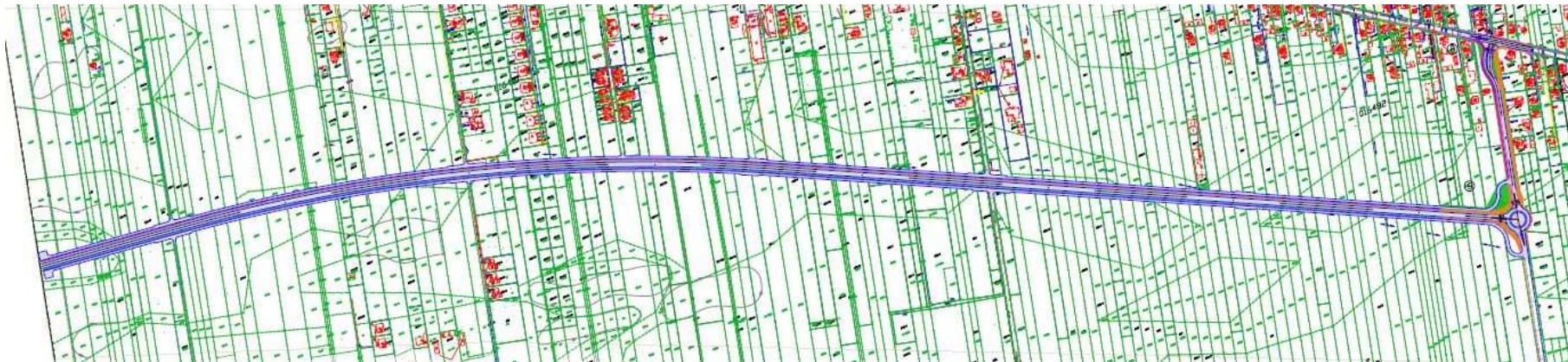
- Skrzyżowanie nr 8 i 9 zaprojektowane jako 2 ronda

# Wariant III



- Skrzyżowanie nr 8 zaprojektowane jako skanalizowane
- Skrzyżowanie nr 9 zaprojektowane jako rondo

# Wariant IV



Modyfikacja wariantu III – korekta przebiegu z uwagi na istniejące i projektowane zagospodarowanie

Jednostki	Odpowiedzi
<b>Urząd Miasta i Gminy Łomianki</b>	Uzgodnienie przebiegu oraz wariantowości obwodnicy
<b>Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych</b> Oddział w Warszawie	Informacja o przebiegu trasy przez lasy Państwowe
<b>Urząd Gminy Czosnów</b>	Skorygowanie przebiegu obwodnicy zgodnie z ustaleniami
<b>Polski Związek Łowiecki</b> Zarząd Okręgowy w Warszawie	Informacje o terenach obwodu łowieckiego
<b>Kampinoski Park Narodowy</b>	Informacje nt. obszarów Natura 2000 i innych objętych ochroną
<b>PGE Dystrybucja S.A.</b> Oddział w Warszawie	Brak uwag do przebiegu obwodnicy. Uzyskanie warunków przebudowy w przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami elektroenergetycznymi
<b>Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o.</b> Oddział w Warszawie	Informacje o kolizjach z istniejącą siecią
<b>Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska</b>	Informacje nt. przepisów, według których należy postępować przy realizacji planowanej inwestycji
<b>RWE Stoen Operator Sp. z o.o.</b>	Informacje nt. uzyskania opinie PGE Dystrybucja S.A. oraz PSE centrum S.A.
<b>Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych</b> Oddział w Warszawie	Informacja nt. kolizji w dwóch miejscach z rowem melioracyjnym
<b>Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie</b>	Informacje nt. postępowania w sprawie wydania opinii RDOŚ po przedłożeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
<b>Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN S.A.</b>	Informacje o kolizji z istniejącą linią światłowodową
<b>Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków</b>	Informacje nt. lokalizacji zabytków i stanowisk archeologicznych
<b>Zarząd Dróg Powiatowych w Ożarowie Mazowieckim</b>	Opinia nt. planowanej trasy
<b>Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie</b>	Opinia nt. planowanej trasy
<b>Polskie Sieci Elektroenergetyczne</b> Oddział w Warszawie	Opinia nt. planowanej trasy

# Korzyści wynikające z budowy obwodnicy

Do podstawowych korzyści społeczno –gospodarczych realizacji obwodnicy Łomianek należą:

- zwiększenie przepustowości drogi,
- podniesienie swobody ruchu na drodze,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu w tym ograniczenie liczby wypadków drogowych na przedmiotowym ciągu komunikacyjnym, co spowoduje zmniejszenie społeczno-ekonomicznych kosztów wypadków drogowych,
- poprawa komfortu podróży i czasu jej trwania,
- zmniejszenie emisji spalin do środowiska,
- zmniejszenie zużycia paliw,
- poprawa jakości obsługi ruchu,
- poprawa jakości życia mieszkańców miasta Łomianek.

**Dziękujemy za uwagę**

