Radna Powiatu Pruszkowskiego Komorów, dnia 16.01.2016 r.

Radni Gminy Michałowice

Zarząd Osiedla Komorów

Konsultanci: architekci oraz specjaliści

z zakresu ochrony środowiska

 **Pan**

 **Maksym Gołoś**

 **Starosta Pruszkowski**

 **Pan**

 **Krzysztof Grabka**

 **Wójt Gminy Michałowice**

*Szanowny Panie Starosto, Szanowny Panie Wójcie,*

w związku z opracowaną koncepcją pt. „Projekt przebudowy pasa drogowego i remontu jezdni – Al. Marii Dąbrowskiej w Komorowie (droga powiatowa nr 3115W) w gminie Michałowice, Powiat Pruszkowski. Odcinek od ul. Berylowej do ul. Podhalańskiej” (datowaną październik 2015 r., otrzymaną w pierwszej połowie grudnia 2015 r.), przedstawiamy stanowisko nawiązujące do poprzednich z dnia 10.01.2015 r. oraz z dn. 30.04.2015 r.:

**Ogólne wnioski:**

1. Projekt przebudowy Alei Marii Dąbrowskiej powinien być opracowaniem kompleksowym, zgodnie ze wskazanym w tytule opracowania, zakresem swym powinien obejmować cały obszar pasa drogowego, wyznaczonego liniami rozgraniczającymi, rozwiązującym wszystkie problemy przestrzenne (komunikacja, zieleń, oświetlenie, mała architektura, sieci) uwzględniającym dotychczasowy charakter alei, stanowiącej centralną i reprezentacyjną aleję Miasta Ogrodu Komorów, z naciskiem na zabytkowy charakter części ulicy (od ulicy Podhalańskiej do Alei Starych Lip), który powinien być zachowany oraz kontynuowany na pozostałym odcinku Alei w kierunku centrum Komorowa.
2. Opracowany projekt powinien być skonsultowany z konserwatorem zabytków.
3. Ochrona środowiska. Występuje tu aleja lipowa, pomnik przyrody, bytuje tu także gatunek chrząszcza, Pachnicy dębowej, który jest chroniony polskim i unijnym prawem, a to wymusza szczególne procedury.

**Wnioski szczegółowe:**

1. Konieczność udziału architekta oraz architekta krajobrazu w projektowaniu i nadzorze przy realizacji zadania (w przedłożonej koncepcji brak opracowania w zakresie dotyczącym zieleni).
2. Projekt przebudowy alei powinien zachować i podkreślać jej tożsamość poprzez zapewnienie spójnego układu funkcjonalno-przestrzennego, również w zakresie wykorzystanych materiałów, urządzenia zieleni oraz elementów małej architektury i wyposażenia typu latarnie, znaki drogowe i inne elementy związane z infrastrukturą.
3. Stan docelowy to parkowy, spacerowo-promenadowy charakter całej Alei z zachowaniem dotychczasowych założeń urbanistycznych, także na odcinku od ul. Berylowej do ul. Podhalańskiej (dot. wyżej przywołanej koncepcji).
4. **Przebudowa z zachowaniem dotychczasowych funkcji i przebiegu ciągów komunikacyjnych: jezdni oraz chodnika po stronie południowej, a także utworzenie ciągu pieszo-rowerowego po stronie północnej (z wykorzystaniem istniejącego śladu ścieżki pieszej) oraz wjazdy na posesje na dotychczasowych zasadach prostopadłe do jezdni (tak jak po stronie południowej).** W przedłożonej koncepcji nie zachowano konsekwentnego przebiegu ciągu pieszo-rowerowego (m.in. odcinek Podhalańska – Kujawska). W sposób naturalny trasa ciągu pieszo-rowerowego powinna być wyznaczona pomiędzy szpalerami drzew. Uważamy ją za najlepszą lokalizację, która powinna być kontynuowana w kierunku zachodnim i wschodnim na identycznej zasadzie. Brak jest przesłanek by ciągi te nie biegły równolegle do szpalerów drzew oraz osi jezdni, szanując układ kompozycyjny całości. W tym kontekście niezrozumiałe są odgięcia w/w ciągu w okolicach skrzyżowań oraz na wysokości działki nr 1054 (w stronę jezdni).

Na odcinku Koralowa-Berylowa należy doprowadzić do uporządkowania linii nasadzeń szpaleru drzew (lip), aby przebiegał on w jednakowej odległości od osi jezdni. Istniejące nasadzenia świerków, jako niespójne z zakładanym rozwiązaniem, ale stanowiące barierę izolacyjną dla mieszkańców odcinka od ul. Koralowej do ul. Berylowej należy usunąć i wprowadzić zieleń izolacyjną w nowym przebiegu nasadzeń po stronie działki drogowej (w sąsiedztwie działek prywatnych). Podobnie z południowym chodnikiem, który również powinien być prowadzony równolegle do AMD. Dodatkowym atutem tych rozwiązań jest brak konieczności wycinki drzew w miejscach nienaturalnych „odgięć” ciągów. Za w pełni wystarczającą uznajemy szerokość 3 m ciągu pieszo-rowerowego - taka szerokość odpowiada obowiązującym przepisom w tym zakresie.

1. **Ciąg pieszo-rowerowy i wjazdy do posesji po stronie północnej z materiałów naturalnych (nawierzchnia o charakterze parkowym, przepuszczalna z odwodnieniem).** W projekcie założono wykonanie chodników po północnej stronie AMD z płyt betonowych. Z racji na istniejący drzewostan należy rozważyć zmianę materiału na dedykowane do tego typu nawierzchni przepuszczalne wykończenie mineralne np.: kamień naturalny oraz ekologiczne lepiszcze wiążące o charakterze parkowym, (HanseGrand lub równorzędne).
2. Dostosowanie poziomów (rzędnych) zjazdów na posesje do poziomu ciągu pieszo-rowerowego w celu eliminacji "falowania" nawierzchni utrudniających komunikację pieszą i rowerową.
3. Opracowanie koncepcji urządzenia zieleni (wysokiej i niskiej) na całym przebiegu Al. M. Dąbrowskiej przeprowadzić zgodnie z jej zabytkowym charakterem i założeniami przestrzennymi i społecznymi Miasta Ogrodu Komorów. Należy uporządkować istniejącą zieleń poprzez wycinkę samosiejek lub nielegalnych nasadzeń w celu podkreślenia pierwotnego założenia oraz jego dopełnienie poprzez brakujące nasadzenia. Alejowy charakter AMD powinien być odtworzony oraz kontynuowany od Al. Starych Lip aż do ul. Berylowej (poprzez wycinki niezgodnej z założeniami zieleni oraz nasadzenia rytmicznych szpalerów drzew liściastych (lip).
4. W projekcie (oba warianty) założono fragmenty dróg dojazdowych, równoległych do AMD, do posesji na działkach 204, 205/2, 209/6 i 211/1, które znacząco zmieniają charakter ciągu pieszo-rowerowego oraz całej Alei. Wydaje się, że nie ma takiej konieczności. Wyjazdy prostopadłe w AMD są tak samo ukształtowane, jak wjazdy z dróg prostopadłych, a biorąc pod uwagę charakter drogi (L) oraz dopuszczoną maksymalną prędkość 40km/h są znacznie lepszym rozwiązaniem, eliminującym mieszanie się ruchu spacerowego z dojazdowym oraz niewpływającym na degradację założenia kompozycyjnego.
5. M.in. z powyższych względów trzeba odrzucić wariant zakładający budowę parkingów wzdłuż Alei Marii Dąbrowskiej, na odcinku od ul. Ks. Ignacego Skorupki do ul. Kotońskiego, po obu jej stronach, ponieważ realizacja tej koncepcji zmieniłaby całkowicie charakter Alei, naruszałaby istniejący ład krajobrazowo-przestrzenny i estetykę architektoniczną tego ważnego fragmentu Komorowa. Również korzyści z takiego rozwiązania byłyby niewielkie, a wręcz spowodowałoby dodatkowe uciążliwości dla mieszkańców Komorowa i przyczyniłyby się do pogorszenia bezpieczeństwa zarówno w ruchu drogowym jak i pieszym (co jest oczywiste przy tak ruchliwej ulicy, zwłaszcza w pobliżu szkoły).

Zaproponowana lokalizacja miejsc postojowych wydaje się niewłaściwa ze względu na:

- konieczność wycinki drzew (radykalna zmiana charakteru alei),

- stworzenie zagrożenia z racji na brak możliwości bezpiecznego opuszczenia pojazdów przez dzieci z racji na lokalizację miejsc postojowych przy ulicy.

1. Uwzględnienie wyniesionych skrzyżowań (w projektowanym odcinku w miejscu skrzyżowania z ul. Podhalańską).
2. Rozwiązanie skrzyżowania ul. Waldemara z ul. Kotońskiego jako regulowanego sygnalizacją świetlną jest w pełni uzasadnione. W przedłożonej koncepcji zmiany powinny dotyczyć przebiegu przejść dla pieszych, tak aby wyeliminować usuwanie drzew po wszystkich stronach skrzyżowania.
3. Zastosowanie miejscowego odwodnienia w niezbędnych lokalizacjach (np. skrzyżowania dróg). Odstąpienie od kanalizacji deszczowej wskazane ze względu na zaoszczędzenie systemów korzeniowych drzew podczas realizacji inwestycji oraz wykorzystanie wód opadowych jako nawodnienia zieleni w pasie drogowym.
4. Rozważenie miejsc parkingowych przy sklepach, z zachowaniem rytmu drzew w szpalerach po obu stronach jezdni (parkowanie równoległe pomiędzy drzewami).
5. Uwzględnienie ziemnego skablowania linii energetycznej i telefonicznej.

**Wnioski końcowe dla całego odcinka AMD od ul. Berylowej do Al. Starych Lip:**

1. **Podstawą dalszych prac projektowych może być jedynie koncepcja bez miejsc parkingowych, z uwzględnieniem zachowania istniejących szpalerów drzew (bez wycinki i przenoszenia drzew w wielu miejscach wskazanych w opiniowanej koncepcji). Rozwiązania komunikacyjne: przejścia dla pieszych, wjazdy na posesje z zachowaniem istniejących szpalerów drzew w Alei (wyeliminowanie zaznaczonej wycinki i przenoszenia drzew).**
2. **Utworzenie ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie Alei (bez mieszania z ruchem samochodowym) o szerokości 3 m, zbudowanego z materiałów naturalnych. Po południowej stronie Alei utrzymanie chodnika dla pieszych.**
3. **Doprowadzenie do przebiegu szpalerów drzew (lip) w jednakowej odległości od jezdni, oraz uzupełnienie szpalerów z zachowaniem jednakowego rytmu drzew.**

Podpisali:

Radna Powiatu Pruszkowskiego –

Radni Gminy Michałowice –

Zarząd Osiedla Komorów –