

634/III/6/18/07/JJ**Warszawa, 25.05.2007 r.**

**Robert Perkowski
Burmistrz miasta Ząbki
ul. Wojska Polskiego 10
05-091 Ząbki**

Dotyczy budowy ul. Nowo-Ziemowita na terenie Ząbek

Szanowny Panie Burmistrzu

W odpowiedzi na e-mail od Pana Roberta Świątkiewicza z dnia 30 kwietnia 2007 r., zawierającego informację o podjęciu przez Radę Miasta Ząbki uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. Ząbki oraz aktualizacji nowego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego miasta, a także prośbę o wyrażenie opinii co do konieczności poszerzenia korytarza rezerwy terenu pod projektowaną ul. Nowo-Ziemowita, przekazujemy co następuje:

1. Według zapisów Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego Nr 65/2004 z dnia 7.06.2004 r.) oraz „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” (uchwała Nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10.10.2006 r. Rady m.st. Warszawy) ul. Nowo-Ziemowita ma być drogą dwujezdniową klasy G stanowiącą docelowy wlot drogi wojewódzkiej nr 634 do Warszawy.

2. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.) najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających ulicy klasy G o przekroju 2x2 powinna wynosić 35 m.
3. W związku z naszym postulatem poprowadzenia ul. Nowo-Ziemowita dwutorowej linii tramwajowej, łączącej Ząbki z istniejącym torowiskiem w ul. Kijowskiej w Warszawie, wnosimy o poszerzenie korytarza rezerwy terenu pod projektowaną ul. Nowo-Ziemowita do co najmniej 45 m.
4. Jednocześnie rozmiary terenu potrzebnego na węzły lub skrzyżowania ulicy klasy G powinny być określone indywidualnie, stąd też wnosimy o poszerzenie korytarza rezerwy terenu pod projektowaną ul. Nowo-Ziemowita do co najmniej 60 m w rejonie węzła z Trasą Olszynki Grochowskiej, w rejonie skrzyżowania z ul. Piłsudskiego oraz na przecięciu z innymi ulicami, których krzyżowanie się z ul. Nowo-Ziemowita władze Ząbek uważają za konieczne dla sprawnego funkcjonowania komunikacji w mieście, przy zachowaniu minimalnej odległości między skrzyżowaniami wynoszącej 500 m, a w wyjątkowych przypadkach 400 m. Poszerzenie rezerwy w okolicy przyszłych skrzyżowań związane jest z koniecznością ulokowania pasie drogowym dodatkowych elementów poprawiających płynność i podnoszących bezpieczeństwo ruchu drogowego, takich jak pasy dla pojazdów skręcających, pasy włączenia, zatoki autobusowe i wysepki przystanków tramwajowych. W pracach przy planie zagospodarowania przestrzennego należy zaplanować sieć ulic niższych klas Z i L o normatywnych parametrach, które będą służyły do rozprowadzenia ruchu lokalnego z ul. Nowo-Ziemowita.
5. Ponadto wnosimy o zapisanie, iż w korytarzu rezerwy terenu pod projektowaną ul. Nowo-Ziemowita oprócz dwutorowej linii tramwajowej, dwóch jezdni i chodników powinny się znaleźć pasy zieleni oraz ścieżka rowerowa.
6. Wnosimy o uzgodnienie ze spółką Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. i wskazanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miejsca zakończenia dwutorowej linii tramwajowej, tzw. pętli. Proponujemy następujące, przykładowe lokalizacje:
 - pętla umiejscowiona na skraju lasu w okolicy skrzyżowania ul. ks. Skorupki z ul. Sosnową,
 - pętla umiejscowiona na skraju lasu przy ul. Gajowej

Pozostała argumentacja dotycząca potrzeby budowy ul. Nowo-Ziemowita oraz parametrów jakie powinna ona spełniać została zawarta w piśmie **634/II/3/14/07/TK** z dnia 23.04.2007 r. przekazanym do wiadomości Burmistrza Miasta Ząbki.

Z poważaniem,

Prezes SISKOM



mgr inż. Jan Jakiel