

STANOWISKO NR 1 KOMITETU SPOŁECZNEGO „SIÓDEMKA – WSPÓLNA SPRAWA”

w sprawie przedstawionego do opiniowania przez Wójta Gminy Czosnów Projektu Budowlanego dla zadania „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów. Odcinek III od węzła „Modlin (z węzłem) do węzła Czosnów (bez węzła)”.

Odcinek Modlin – Czosnów to pierwszy z trzech najważniejszych odcinków na bezpośrednim wjeździe do Warszawy i włączających S7 w system komunikacyjny aglomeracji warszawskiej. Ta inwestycja decydować będzie o poziomie jakości i bezpieczeństwie komunikacyjnym tego wyjazdu/wjazdu do Warszawy przez kolejne nawet 50 lat. Wszystkie błędy, czy zbytne oszczędności przez lata ciążyc będą Mieszkańcom Czosnowa, Łomianek, Zakroczymia, Nowego Dworu Mazowiecki i oczywiście Warszawy. Zatem odcinek ten winien być wykonany z największą profesjonalną starannością, na najwyższym poziomie wykonania i projektowania oraz z wymaganym dla stołecznej aglomeracji koniecznym i niezbędnym rozmachem zapewniającym funkcjonalność przez kolejne pół wieku.

Dlatego, opinia **Komitetu Społecznego Siódemka - Wspólna Sprawa** w sprawie aktualnie przedstawionego do opiniowania przez Wójta Gminy Czosnów Projektu Budowlanego dla zadania „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów. Odcinek III od węzła „Modlin (z węzłem) do węzła Czosnów (bez węzła)” jest negatywna.

Nie do przyjęcia są następujące rozwiązania:

- projekt Węzła „Błonie” w całości, w tym opasanie droga dodatkową DD25 o szerokości 3,5 m z mijankami 5,0 m.
- brak połączenia drogi dodatkowej DD26-2 z ul. Marymoncką oraz ul. Główną lub DK85,
- wprowadzenie drogi dodatkowej DD25 w drogę gminną ul. Fort Ordona, a następnie w drogę wojewódzką 579 (ul. Ordona) i skomunikowanie w ten sposób z drogą dodatkową DD30,
- wprowadzenie drogi dodatkowej DD30 w drogę gminną ul. Spacerową w Dębinie, a następnie w drogę powiatową DO2420W i skomunikowanie w ten sposób z drogą dodatkową DD31,

Za konieczne Komitet uznaje:

- przeprojektowanie Węzła „Błonie” w celu bezpośredniego włączenia drogi wojewódzkiej DW579 do południowego ronda Węzła „Błonie” oraz ujednolicenia szerokości drogi dodatkowej DD25 do 5,5 m (optymalnie 6 m),
- przeprojektowanie drogi dodatkowej DD26-2 w celu połączenia na wschodzie z drogą gminną ul. Marymoncką oraz na zachodzie z drogą wojewódzką 575 (ul. Główna), jeśli wyłączona byłaby możliwość wjazdu na drogę krajową DK85, albo połączenie z DK85 na zasadzie prawo skrętu
- liniowe połączenie drogi dodatkowej 25 z drogą dodatkową 30 wzdłuż drogi ekspresowej S7,
- likwidację wiaduktu na S7 w ciągu drogi wojewódzkiej DW 579 (ul. Ordon) i połączenia jej ostatniego odcinka z ciągiem dróg dodatkowych DD25 i DD30,
- liniowe (wzdłuż drogi ekspresowej S7) połączenie drogi dodatkowej DD30 z drogą dodatkową DD31 przez rondo z drogą powiatową DP2404W (ul. Pańska) i dalej wzdłużnie do Węzła „Czosnów”,
- zaprojektowanie i zbudowanie drogi dodatkowej DD32 po północnej stronie drogi ekspresowej S7 od ronda z DP2404W (ul. Pańska) - droga powiatowa DP2420W (ul. Warszawska) do północnego ronda Węzła „Czosnów” wzdłuż drogi ekspresowej S7,
- zaprojektowanie na całej długości odcinka Modlin – Czosnów technicznej możliwości instalacji ekranów dźwiękochłonnych,
- zaprojektowanie, dostarczenie i uzgodnienie projektów organizacji ruchu w czasie budowy drogi ekspresowej S7 przed ostatecznym uzgodnieniem projektu budowy S7,
- zbudowanie systemu dróg dodatkowych przed rozpoczęciem prac głównych na drodze ekspresowej S7,
- podpisanie umowy zabezpieczającej w celu ochrony i naprawy zniszczonych dróg podrzędnych – wojewódzkich, powiatowych i gminnych.
- powołanie przez Urząd Gminy w Czosnowie profesjonalnego doradcy w zakresie komunikacji, drogownictwa oraz prawa budowlanego i ochrony środowiska, przy rekomendacji dla Zespołu Doradców Gospodarczych TOR lub Instytutu Transportu Samochodowego, albo Instytutu Dróg i Mostów,
- zintegrowanie procesu uzgodnieniowego Gminy Czosnów z Gminą Zakroczym, Nowy Dwór Mazowiecki, Powiatem Nowodworskim oraz Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich.

- ustalenie standardu drogi dodatkowej do szerokości 6 m, okrawężnikowanej, o dmc dopuszczającej przemieszczenie się transportu ciężkiego po tych drogach

UZASADNIENIE

Po analizie przedstawionego przez Budimex S.A. projektu budowy narzuciły się następujące wnioski, które wymagają przedstawienia wszystkim zainteresowanym:

1. **Projektowanie po najmniejszej linii oporu** – doskonale to widać w każdym miejscu projektu, który wymagałby większych wysiłków ze strony najpierw Inwestora, a potem Wykonawcy. Węzeł „Błonie” to znakomity przykład, choć przy przedstawionym rozwiązaniu nie ma on właściwie prawa do takiej nazwy. Inny przykład to DD26-2 w Kazuniu Nowym po stronie północnej S7 kończąca się ślepo zarówno na kierunku w prawo, jak i lewo, choć przy odrobinie staranności projektanckiej i nakładów mogłaby zostać spięta z ulicą Marymoncką na wschodzie i ul. Główna na zachodzie tworząc znakomite rozwiązanie komunikacyjne w połączeniu z istniejącym systemem komunikacyjnym gminy, zwłaszcza jeśli wyjazdy na drogę DK85 mają zostać zamknięte (ul. Dolna i ul. Kwitnąca). Kolejny przykład to wykorzystanie drogi gminnej ul. Bohaterów Fortu Ordona oraz wojewódzkiej DW579, jako drogi dodatkowej zamiast liniowego wydłużenia drogi dodatkowej DD25 w rejonie Ordona i połączenia ją z DD 30. Inny przykład to wprowadzenie drogi dodatkowej DD30 do wsi Dębina przy twierdzeniu, że przeszkodą byłaby jedna posesja i konieczność rozbiórki w części relatywnie niskiej wartości dwóch magazynów, choć wydaje się że projektowany wcześniej zasięg pasa drogowego przewidującego takie rozwiązanie je omijał. Droga dodatkowa DD30 może i powinna być zlokalizowana wzdłuż S7 oraz poprzez rondo z drogą powiatową DP2404W łączyć się z drogą dodatkową DD31. Zadziwia brak drogi dodatkowej (w logice stosowanego w projekcie nazewnictwa - DD32) po północnej krawędzi trasy S7 na całej wysokości Czosnowa, pomiędzy skrzyżowaniem dróg powiatowych DP2420W i DP2404W, a planowanym na kolejnym odcinku Czosnow – Kiełpin północnym rondem na wjeździe do Czosnowa z kierunku Warszawy. Nie trzeba być specjalistą od komunikacji, by wyobrazić sobie skutki skierowania potoku pojazdów z drogi ekspresowej

S7 do Dębiny, czy Czosnowa, to zupełny paraliż miejscowości gminnej i w efekcie całej Gminy. Efekt tych uproszczeń grozi ogromną uciążliwością w czasie kilku lat budowy – to może być istny koszmar komunikacyjny. Z założenia budowa ma się odbywać „pod ruchem” – rodzi się zatem proste pytanie, jak będzie ona „pod ruchem” realizowana. Komitet, że zanim uzgodniony zostanie ostatecznie projekt budowy powinien zostać uzgodniony projekty organizacji ruchu na każdym etapie tej budowy na terenie Gminy Czosnów.

2. **Projektowanie po tzw. taniości**, której ofiarą padnie zarówno jakość rozwiązań samej S7, jak i otoczenia komunikacyjnego tej trasy, co znakomicie pokazują podniesione wyżej problemy. Jest to oczywisty błąd systemowy wynikający z technologii „Projektuj i buduj”. Każdy wykonawca, w tym przypadku Budimex S.A., mając stały budżet będzie projektował i budował jak najtaniej, by zmaksymalizować swój zysk. To oczywiście nie jest wina Wykonawcy, a przyjętego systemu realizacji inwestycji drogowych przez GDDKiA. Niemniej rozumiejąc nawet system premiowania za oszczędności, jesteśmy przeciwni głębokości zastosowanych oszczędności – przedstawiony projekt to zdaniem Komitetu projekt typu „100% oszczędności”. Gmina Czosnów i jej Mieszkańcy nie mogą paść ofiarą tego systemu, wyrażamy tu zdecydowany sprzeciw i sięgniemy wszystkich dostępnych legalnych narzędzi, by tak się nie stało.

3. **Najsłabszym punktem przedłożonego projektu zdaniem Komitetu jest tzw. Węzeł „Błonie”, choć projektanci zrobili wszystko by tylko z nazwy wiązał się z Błoniem.** Ten najważniejszy węzeł od rzeki Wisły do Kiełpina wiążący DK 85, DW 579, DW 575 i S7, został zaprojektowany nie boimy się tego słowa „najgorzej” pod względem inżynierskim i systemowym. Obawiamy się, że wcale nie rozwiąże problemu komunikacyjnego w tym miejscu, a jesteśmy wręcz przekonani, że poważnie go nasili i to na kolejne pół wieku. Opasanie go drogą dodatkową DD25 o szerokości zaledwie 3.5 m i mijankami o szerokości 5 m to już zwyczajna nie boimy się powiedzieć drwina. Węzeł ten, by prawdziwie nazywać się „**Błoński**” i

rozwiązywać rosnący od lat problem kilometrowych korków z kierunku Błonia winien przewidywać bezpośrednie włączenie drogi wojewódzkiej DW 579 do ronda północnego w klasycznym węźle z dwoma rondami po północnej i południowej stronie S7 i rozprowadzeniem z nich ruchu w dowolnym kierunku. Zaprojektowana koncentracja całego ruchu na tylko jednym – północnym rondzie to zapowiedź prawdziwego dramatu komunikacyjnego w tym miejscu. Obecny i przyszły Wiadukt „Ordona” na S7 w tym miejscu, przy takim rozwiązaniu jest zbędny i może stanowić źródła oszczędności w celu prawidłowego zaprojektowania i zbudowania Węzła „Błonie” oraz liniowego połączenia drogi dodatkowej DD25 z DD 30.

4. **Brak ekranów dźwiękochłonnych.** Jak wielki jest to już problem, doskonale odczuwają sąsiedzi tej drogi bliżsi i dalsi, bo słyszana jest ona w całej Gminie. A jak wielki zatem to będzie problem, gdy zawyją silnikami po trzy pasy ruchu samochodów jadących w założeniu z ogromną prędkością? Trzeba być wielce naiwnym by uwierzyć, że ekrany dźwiękochłonne będą realizowane po zakończeniu tej inwestycji i przeprowadzonych badaniach przyszłej uciążliwości drogi ekspresowej S7. W ten sposób można tylko skazać przyszłe pokolenia naszych mieszkańców na wielką uciążliwość. Z praktyki nie trudno przewidzieć, jak to może być – otóż po latach starań mieszkańców okaże się, że nie ma możliwości technicznej realizacji ekranów dźwiękochłonnych, bo projekt ich nie przewidział. Zatem zdaniem Komitetu należy żądać, żeby projekt zakładał techniczną możliwość instalacji ekranów dźwiękochłonnych obustronnie na całym projektowanym i budowanym odcinku od Modlina do Czosnowa i dalej. Natomiast ich realizacja winna być uzależniona wyłącznie od dokonanych pomiarów natężenia hałasu pochodzącego z S7 bezpośrednio po jej zmodernizowaniu.

5. **Przedłożony projekt ujawnia prymat i nadrzędność inwestycji prywatnych nad ogólnym interesem komunikacyjnym, rozwojowym i związanym z bezpieczeństwem Gminy Czosnów i jej Mieszkańców.** Niekiedy interes Gminy Czosnów przegrywa z częścią parkingu jakies

firmy, który może być zlokalizowany w innym miejscu – co najwyżej trzeba się będzie przejść kilka kroków dalej, albo przegrywa z argumentacją, że będzie trzeba rozbierać części starych magazynów i in. Tymczasem na omijanie niektórych inwestycji prywatnych buduje się kilometrowe objazdy i wykupuje hektary terenów (patrz Węzeł „Palmiry), podczas gdy w interesie ogólnym Gminy Czosnów żałuje się przysłowiowych groszy zwiężając na przykład drogę dodatkową w rejonie najważniejszego **Węzła „Błonie”** do zaledwie 3,5 m szerokości z mijankami – podkreślamy mijankami w systemie drogi ekspresowej XXI wieku. Ruch lokalny jakoś będzie musiał sobie poradzić, ale co się stanie, gdy trzeba będzie tamtędy skierować potok pojazdów z samej trasy. Przykłady można mnożyć... Oczywiście szanujemy inwestycje prywatne i uważamy, że należy je chronić – zwłaszcza, jeśli zostały zbudowane za zgodą GDDKiA i zgodnie z ustalonymi regułami inwestowanie przy drodze ekspresowej S7. Wyraźnie jednak widać, że oszczędności na rozwiązaniach ogólnych mogą służyć na odcinku Modlin – Czosnów - Kiełpin realizacji rozwiązań szczegółowych, indywidualnych.

6. Komitet zdecydowanie optuje za wsparciem i zasięgnięciem opinii specjalistów z zakresu komunikacji, drogownictwa czy prawa drogowego i ochrony środowiska, nie przypadkowych, a o ugruntowanej na rynku pozycji na wszystkich etapach uzgodnień i realizacji budowy. Przy całym szacunku dla potencjału pracowników Urzędu Gminy, czy naszego Komitetu - Inwestor GDDKiA oraz Wykonawca Budimex S.A. dysponują wielką przewagą wiedzy i praktyki, którą nie zawahają się wykorzystać w swoim interesie. Musimy wiedzieć jakie projekt budowy S7 będzie miał skutki dla systemu drogowego naszej gminy, wpływ na jej rozwój mieszkalnictwa i rozwój gospodarczy oraz bezpieczeństwo drogowe i środowiskowe. Nie jesteśmy specjalistami, a Gminie Czosnów i jej mieszkańcom przyjdzie żyć z tym rozwiązaniem S7 kolejne pół wieku – dlatego staranność dziś, jesteśmy winni przyszłym pokoleniom. GDDKiA twierdzi, że nie może inwestować na drogach gminnych, czy powiatowych, bo zabrania jej tego prawo, gdyż jest powołana do zajmowania się drogami krajowymi. Co jednak w

sytuacji, kiedy inwestycja krajowa narusza infrastrukturę drogi gminnej, powiatowej, czy wojewódzkiej, albo wpływa pogarszająco na ukształtowany system dróg gminnych, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych i krytycznych? Zdaniem Komitetu GDDKiA ma obowiązek to naprawić, nawet jeśli miałyby się wiązać z nakładami na drodze gminnej, powiatowej, czy wojewódzkiej i nie może być inaczej. Musimy tu mieć jednak pewność prawną, choćby po to by wywalczyć to przed sądem. GDDKiA twierdzi też, że drogi dodatkowej DD25 nie można przeprowadzić np. w Dębinie przez teren b. bazy Gminnej Spółdzielni choć zaprojektowany wcześniej w takim rozwiązaniu przebieg pasa drogowego nie naruszał żadnego z magazynów i hal. A nadto wykupienie jednego budynku mieszkalnego będzie dla jego właścicieli zapewne wyzwoleniem z niesłychanie uciążliwego sąsiedztwa i dziełem humanitarnym, gdyż ilość wdychanych spalin i ołowiu w takiej bliskości S7 jest gwarancją choroby nowotworowej i innych. Nie bez kozery była niegdysiejsza chyba norma środowiskowa mówiąca, że w pasie 200 metrów od drogi ekspresowej nie powinno się prowadzić żadnych upraw spożywanych przez człowieka. Należy być pewnym na ile twierdzenia GDDKiA w kwestiach tzw. naruszania obszaru objętego decyzją środowiskową są trafne – potrzebne jest tu oko i wiedza profesjonalisty. Stąd raz jeszcze Komitet podkreśla, że Gmina Czosnów potrzebuje profesjonalnego wsparcia, niepodważalnego dla GDDKiA oraz Budimex S.A..

7. **Nadto nasuwa się także niezwykle ważny wniosek** zdaniem Komitetu należy przyjąć wspólny front uzgodnieniowy – od województwa, przez powiat oraz Gminy Zakroczym, Leoncin, Nowy Dwór Mazowiecki i Czosnów. Oddzielnie, każdy z tych podmiotów wobec potencjału Inwestora i Wykonawcy może zostać kolokwialnie mówiąc „ograny”, umknie także w całym projekcie spójność i integracja drogi krajowej z systemem dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Dlatego potrzebne są w tej sprawie możliwie najszybsze spotkanie koordynacyjne i ich kontynuacja, zanim każdy z poziomów dokona osobnych uzgodnień, bądź wyrazi zastrzeżenia.

8. Kończąc zdaniem Komitetu, Wykonawca zanim przedstawi do uzgodnienia projekt budowy winien zaproponować wymagany przez GDDKiA i przepisy prawa projekt umowy zabezpieczającej w celu ochrony i naprawy zniszczonych dróg podrzędnych – wojewódzkich, powiatowych i gminnych i go podpisać. Taki projekt jednak nie wpłynął. Zdaniem Komitetu Społecznego wydanie ZRID-u winno być warunkowane podpisaniem takich porozumień zabezpieczających i przeprowadzenie czynności z nich wynikających. Niemniej Komitet uważa, że drogi podrzędne winny być używane w związku z budową w jak najmniejszym stopniu. To tzw. drogi dodatkowe powinny pełnić funkcje związane z obsługą budowy – zarówno techniczne, jak i związane z organizacją ruchu w trakcie budowy „pod ruchem”. Dlatego to właśnie drogi dodatkowe powinny być w pierwszej kolejności wytyczone i zbudowane. Tylko takie podejście może zapewnić minimalizację uciążliwości budowy S7.

***Społeczny Komitet
„Siódemka Wspólna Sprawa”***

Czosnów, dnia 24 sierpnia 2020 roku

**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie**

Za potwierdzeniem odbioru

O.WA.KP-14.4170.2.R3.2020.441.kg

**Komitet Społeczny Siódemka –
Wspólna Sprawa w Czosnowie**

ul. Warszawska 28

05-152 Czosnów

e-mail: komitet@s7-czosnow.pl

dotyczy: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów, Odcinek III od węzła „Modlin” (z węzłem) do węzła „Czosnów” (bez węzła)”

W odpowiedzi na Państwa pismo dotyczące Projektu Budowlanego drogi ekspresowej S7 na odcinku Modlin – Czosnów, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie przekazuje poniżej stanowisko do kwestii podnoszonych w Państwa piśmie.

1. W dniu 11.09.2020 r. odbyło się spotkanie z inicjatywy Marszałka Województwa Mazowieckiego na wniosek Wójta Gminy Czosnów. W trakcie spotkania, na którym omówiono uwagi zgłoszone przez Gminę, w tym w szczególności rozwiązania węzła Błonie, wskazano, że w ramach prac projektowych Wykonawca przedmiotowej inwestycji dokona analiz przepustowości węzła oraz skrzyżowania z DW 579. W przypadku, gdy z powyższych analiz wynikać będzie brak przepustowości, zostaną wprowadzone zmiany w projektowanych rozwiązaniach w zakresie na jaki pozwala wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (np. poszerzenia, bypassy itp.). Wyniki analiz przepustowości zostały przekazane do uczestników spotkania. Odnosząc się do drogi DD25 będzie ona wykorzystywana jako dojazd do pól przyległych. Projektowana szerokość drogi 3,5 m jest wystarczająca dla maszyn rolniczych. W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych objazd nie będzie prowadzony drogą DD25.
2. Nie przewiduje się połączenia drogi DD26_2 z ul. Marymoncką. Połączenie tych dróg powodowałoby ingerencję w teren firmy Celon Pharma, co mogłoby powodować utrudnienia w funkcjonowaniu firmy/uniemożliwić funkcjonowanie firmy. Przeanalizowano również możliwość maksymalnego przysunięcia drogi dodatkowej do drogi ekspresowej S7. Z uwagi na urządzenia odwodnienia

terenu, nawet przy maksymalnym przybliżeniu drogi zbiorczej, występuje znaczna kolizja z terenem firmy Celon Pharma. Podłączenie drogi DD26_2 do DK85 jest niedozwolone ze względu na warunki techniczne. Zgodnie z § 9 ust.1 pkt 3) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 r. poz. 124 z późn. zm.) „(...) stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy brak innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie istniejącej drogi klasy D lub L do obsługi przyległych nieruchomości”. DK85 jest drogą klasy GP. Teren przyległy do drogi dodatkowej DD26_2 będzie skomunikowany na trzy sposoby: ul. Dolną, ul. Kwitnącą, a następnie ul. Złotą oraz poprzez ul. Gwiaździstą, a następnie ul. Główną. Zaprojektowanie kolejnego połączenia w tym przypadku jest niezgodne z przepisami. Należy zaznaczyć również, że połączenie DD26_2 i DK85 znajdowałoby się po wewnętrznej stronie łuku poziomego, co może być potraktowane jako rozwiązanie niebezpieczne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Połączenie dróg DD25 i DD30 wykracza poza granice Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach. Połączenie tych dróg wymagałoby wyburzenia budynków i poszerzenia wiaduktu (DW 579). Wiadukt nie jest przewidziany do rozbiórki.
4. Połączenie dróg DD30, DD31 i ul. Pańskiej wykracza poza granice Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach oraz wymagałoby wyburzenia budynków i wydłużenia wiaduktu drogowego w ciągu drogi ekspresowej.
5. Zaprojektowanie i budowa drogi DD32 powodowałyby znaczną ingerencję w teren boiska w Czosnowie. Ponadto, wskazany w Państwa piśmie przebieg drogi DD32 wykracza poza granice przedmiotowej inwestycji.
6. Lokalizację ekranów akustycznych określa Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach. Wykonawca w ramach Kontraktu jest zobowiązany do wykonania analizy akustycznej, w oparciu o którą możliwa będzie identyfikacja miejsc, w których występują przekroczenia hałasu w stosunku do poziomów granicznych (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 4 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Wykonawca jest zobowiązany również do opracowania Raportu Oddziaływania Inwestycji na Środowisko, który będzie podlegał zatwierdzeniu przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska. Na etapie ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zostanie zapewniony udział społeczeństwa, gdzie

istnieje możliwość zgłaszania uwag i wniosków do organu ochrony środowiska prowadzącego postępowanie administracyjne.

7. Wykonawca jest zobowiązany do uzgodnienia z odpowiednim zarządcą drogi i organem zarządzającym ruchem Projektów Czasowej Organizacji Ruchu w okresie trwania budowy. Na etapie projektowym tj. przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji ZRiD, nie jest możliwe uzgodnienie Projektów Czasowej Organizacji Ruchu dla całego okresu budowy, tym samym nie powinno się uzależniać uzgodnienia Projektu Budowlanego od sporządzenia i uzgodnienia Projektów Czasowej Organizacji Ruchu.
8. Budowa dróg obsługujących będzie prowadzona równocześnie z budową Trasy Głównej. Warunki Kontraktu nie obligują Wykonawcy do wykonania dróg obsługujących przed przystąpieniem do prac na Trasie Głównej. Takie zobowiązanie znacząco wydłużyłoby realizację inwestycji.
9. Odnosząc się do kwestii związanej z minimalizacją negatywnych skutków wykorzystania w trakcie realizacji inwestycji dróg zarządzanych przez jednostki samorządowe informujemy, że umowa zawarta z Wykonawcą robót zawiera stosowne zapisy zabezpieczające drogi należące do innych zarządców. Informacje dla zarządców dróg dostępne są również pod adresem <https://www.gddkia.gov.pl/pl/3193/Informacja-dla-zaradcow-drog-w-zakresie-Przeciwdzialanie-niszczeniu-drog-samorzadowych-przy-budowie-autostrad-i-drekspresowych>.

z powołaniem

p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału
ds. Inwestycji

Bartłomiej Ratyński

Administratorem Państwa danych osobowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, tel. (022) 375 8888, e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl.

W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych, można kontaktować się z Inspektorem Ochrony Danych, za pośrednictwem adresu e-mail: iod@gddkia.gov.pl.

Dane osobowe będą przetwarzane w celu rozpatrzenia i załatwienia sprawy administracyjnej oraz w celach archiwizacji.

Budimex SA
ul. Siedmiogrodzka 9
01-204 Warszawa
tel. (48) 22 623 60 00
fax: (48) 22 623 60 01

Biuro budowy:
ul. Ananasowa 58
00-711 Warszawa
email: biuro_s7@budimex.pl

budimex

BUDIMEX SA

Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów, Odcinek III od węzła „Modlin” (z węzłem) do węzła „Czosnów” (bez węzła)

S7/2D7Y/MRa/0172/2020

Warszawa, dnia 22.10.2020r.

wg rozdzielnika

Dotyczy: Wniosków mieszkańców powiatu Nowodworskiego oraz organów samorządowych i komitetu społecznego ich reprezentujących związanych z realizacją drogi ekspresowej S-7

Powiązana korespondencja:

Pisma Mirosławy Szczecińskiej Sołtysa wsi Dębina i Krzysztofa Mańkowskiego z dnia 28.05.2020r. i z dnia 16.09.2020r.

Pisma Komitetu Społecznego pn. „siódemka - wspólna sprawa” z dnia 24.08.2020r. i z dnia 01.09.2020r.

Pismo Elżbiety Kapalka, Macina Manowski, Zbigniew Niezabitowski Radnych Powiatu Nowodworskiego z dnia 06.10.2020r.

Szanowni Państwo,

Budimex S.A. (dalej: „**Wykonawca**”) realizujący zamówienie pn. „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów, Odcinek III od węzła „Modlin” (z węzłem) do węzła „Czosnów” (bez węzła)” (dalej: „**Kontrakt**”, „**Inwestycja**”), w nawiązaniu do dotychczas otrzymanej korespondencji zawierającej Państwa spostrzeżenia oraz oczekiwania w zakresie budowy drogi ekspresowej S-7, informuje jak poniżej.

Wykonawca w dniu 12.05.2020 r. podpisał Umowę ze Skarbem Państwa – Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „**Zamawiający**”) na wykonanie przedmiotowej Inwestycji, której zakres został szczegółowo określony w Opisie Przedmiotu Zamówienia (dalej: „**OPZ**”). Wykonawca dokłada wszelkich starań, aby Roboty stanowiące przedmiot Kontraktu zostały zrealizowane zgodnie z Umową. Poruszane przez Państwa kwestie wykraczają poza OPZ i Kontrakt, a ich zasadność wymaga analizy i decyzji leżącej w gestii Zamawiającego oraz Inżyniera Kontraktu.

Zgodnie z Kontraktem zatem, Wykonawca nie może autonomicznie wprowadzać żadnych zmian, jeśli Inżynier/Zamawiający nie wyda Polecenia Zmiany.

Warunki Szczególne Kontraktu w sposób jasny regulują prawa i obowiązki każdej ze stron, w tym Zamawiającego, bez zgody którego nie można wprowadzić żadnej zmiany do Kontraktu

Mając na uwadze poruszone powyżej prawa i obowiązki stron realizowanego Kontraktu Wykonawca informuje, iż nie jest właściwym adresatem Państwa korespondencji zawierającej postulaty, których wdrożenie wymagałoby wprowadzenia zmian w stosunku do zakresu Umowy

Budimex SA
ul. Siedmiogrodzka 9
01-204 Warszawa
tel. (48) 22 623 60 00
fax: (48) 22 623 60 01

Biuro budowy:
ul. Ananasowa 58
00-711 Warszawa
email: biuro_s7@budimex.pl

budimex

BUDIMEX SA

Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów, Odcinek III od węzła „Modlin” (z węzłem) do węzła „Czosnów” (bez węzła)

podpisanej pomiędzy Wykonawcą, a Zamawiającym. Decyzje w zakresie wprowadzania jakichkolwiek zmian w Kontrakcie nie leżą w gestii, kompetencji i upoważnieniu Wykonawcy.

Z poważaniem,

DYREKTOR KONTRAKTU



Piotr Lewicki

Otrzymują:

1. Sz. P. Mirosława Szczecińska, Sołtys wsi Dębina, ul. Pańska 52 Dębina, 05-152 Czosnów,
2. Sz. P. Krzysztof Mańkowski, Radny wsi Dębina, ul. Spokojna 45, Augustówek, 05-152 Czosnów,
3. Sz. P. Członkowie Komitetu Społecznego pn. „siódemka wspólna sprawa”, ul. Warszawska 28, 05-152 Czosnów.
4. Sz. P. Elżbieta Kapałka, Marcin Manowski, Zbigniew Niezabitowski, Radni Powiatu Nowodworskiego, e-mail: elateo16@wp.pl, zniezabitowski@gmail.com, marcinmanowski@op.pl.

Do wiadomości:

1. Sz. P. Anna Mazurek
Kierownik Projektu
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie,
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, e-mail: annamazurek@qddkia.gov.pl,
2. Sz. P. Andrzej Pawlicki
Inżynier Kontraktu
Sz. P. Waldemar Leszczewicz
Inżynier Rezydent
AYESA Polska Sp. z o.o.
Lider Konsorcjum,
ul. Szyb Walenty 26A, 41-700 Ruda Śląska
e-mail: biuro.s7@ayesa.com,
3. Sz. P. Antoni Krężlewicz, Wójt Gminy Czosnów, ul. Gminna 6, 05-152 Czosnów,
4. a/a: Budimex S.A.