



Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji
ul. Mroczna 5/23
01-456 Warszawa
email: siskom_tak@gazeta.pl
KRS: 0000260007

634/III/2/12/07/TK

Warszawa, 23.04.2007 r.

Hanna Gronkiewicz-Waltz
Prezydent m.st. Warszawy
pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa

Dotyczy budowy ul. Nowo-Ziemowita na terenie Warszawy i Ząbek

Szanowna Pani Prezydent

Plany zawarte w Strategii Rozwoju Warszawy do 2020 roku i w uchwalonym niedawno Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP) Warszawy zakładają budowę Warszawskiego Węzła Transportowego (WWT) składającego się m.in. z tras obwodowych wysokich klas oraz nowych dróg wylotowych i łączników międzyobwodnicowych o wysokich parametrach technicznych. Część zaplanowanych inwestycji ważnych dla poprawnego funkcjonowania WWT znajduje się poza granicami administracyjnymi m.st. Warszawy, a ich budowa leży w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawa oraz samorządu Mazowsza. Na możliwości realizacji tych inwestycji oraz ich ostateczny kształt mają duży wpływ okoliczne gminy poprzez modyfikowanie swoich miejscowych planów zagospodarowania. Niekiedy zapisy miejscowych planów gmin okołowarszawskich stawiają pod znakiem zapytania możliwości realizacji inwestycji zawartych w SUiKZP Warszawy, mogąc znacząco obniżyć funkcjonalność i przepustowość WWT.

Obawy SISKOM wzbudza przyszłość planowanej ul. Nowo-Ziemowita (w niektórych opracowaniach określanej jako ul. Nowo-Swojska), będącej przedłużeniem ciągu warszawskich ulic ks. Ziemowita i Swojskiej przez tereny Ząbek południowych do połączenia z drogą wojewódzką nr 634, w okolicy skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 631 oraz planowanym węzłem „Zielonka” w ciągu **Wschodniej Obwodnicy Warszawy** - drogi ekspresowej S17 (*mapa orientacyjna w załączeniu*).

Ul. Nowo-Ziemowita ma w przyszłym układzie drogowym aglomeracji warszawskiej pełnić istotną rolę **północno-wschodniego łącznika międzyobwodnicowego**. Będzie umożliwiała **komunikację pomiędzy Obwodnicą Śródmieścia** (ul. Nowo-Zabraniecka), wschodnią częścią docelowej **Obwodnicy Miejskiej** (Trasą Olszynki Grochowskiej), drogą wojewódzką nr 631 oraz **Wschodnią Obwodnicą Warszawy (WOW)**. Ul. Nowo-Ziemowita będzie też sprawnie komunikowała Pragę z gminami powiatu wołomińskiego i przyczyni się również do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej Targówka Przemysłowego i Elsnerowa.

W uchwalonym SUIKZP m.st. Warszawy planowana ul. Nowo-Ziemowita jest drogą główną zlokalizowaną w korytarzu o szerokości 40 - 60 metrów. Nasz niepokój budzi zapis Miejscowego Planu Zagospodarowania miasta Ząbki (uchwała nr 90/XVIII/03 Rady Miejskiej w Ząbkach z dnia 19 grudnia 2003 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Ząbki Dz.U.W.M. 42 z dnia 28 lutego 2004 r.). Według zapisów planu miejscowego Ząbek **pod ul. Nowo-Ziemowita pozostawiono pas o szerokości 15 - 20 metrów**, co stanowi **zawężenie** w stosunku do planu z 1989 roku – poprzedni zapis rezerwował korytarz o szerokości 60 metrów. Jednocześnie obniżono klasę tej drogi do zbiorczej i w zapisach planu miejscowego Ząbek wzdłuż rezerwy pod ul. Nowo-Ziemowita wprowadzono pas zieleni, którego likwidacja pozwoli poszerzyć obecną wąską rezerwę na cele komunikacyjne.

Do prawidłowego spełnienia przewidzianych funkcji w układzie drogowym stolicy i zapewnienia przez wiele lat odpowiedniego poziomu swobody ruchu ul. Nowo-Ziemowita powinna mieć odpowiedni przekrój i parametry techniczne. W uchwalonym SUIKZP m.st. Warszawy planowana ulica Nowo-Ziemowita jest drogą główną zlokalizowaną w korytarzu o szerokości 40 - 60 metrów. Obecne zapisy w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ząbki **praktycznie uniemożliwiają budowę ul. Nowo-Ziemowita jako drogi wojewódzkiej o parametrach określonych w SUIKZP m.st. Warszawy, czyli drogi klasy głównej o przekroju dwujezdniowym** wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą komunikacyjną (chodnik, ścieżka rowerowa).

Wśród radnych miasta Ząbki pojawiają się głosy, aby zakończyć ul. Nowo-Ziemowita w centrum Ząbek na wysokości ul. Piłsudskiego (droga powiatowa będąca przedłużeniem ul.

Chełmżyńskiej w Warszawie) i zaniechać dalszej kontynuacji drogi przez tereny Ząbek południowych w kierunku Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Takie podejście spowoduje, że **nie powstanie łącznik drogowy pomiędzy Obwodnicą Śródmieścia, a Obwodnicą Miejską i węzłem „Zielonka” w ciągu drogi ekspresowej S17 (WOW).**

SISKOM uważa, że dla **poprawnego** funkcjonowania północno - wschodniej części WWT **konieczna jest budowa ul. Nowo-Ziemowita o przekroju docelowym minimum 2x2**. Brak tej ulicy lub zakończenie jej w centrum Ząbek będzie oznaczało przeciążenie istniejącej i planowanej sieci drogowej, a w konsekwencji doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego Ząbek południowych oraz nadmiernie obciąży pozostałe ulice w tym rejonie Warszawy. Ulice Radzywińska, Łodygowa, Kraśnicka, Strażacka, Chełmżyńska i Żołnierska będą musiały przenosić większy ruch niż wynika to z obecnych prognoz opartych na założeniu, że ul. Nowo-Ziemowita powstanie w przekroju 2x2 na pełnej długości.

Najtrudniejsza sytuacja będzie miała miejsce na ul. Janowieckiej, łączniku pomiędzy ul. Swojską w Warszawie, a ul. Warszawską w Ząbkach. Ta kręta, wąska ulica już dzisiaj przenosi duże potoki ruchu, w tym również ciężkiego, co wskazuje na pilną potrzebę budowy ul. Nowo-Zimowita. Ul. Janowiecka pozbawiona jest poboczy, chodników, odwodnienia i oświetlenia, co przy obecnym natężeniu ruchu stanowi istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego, który się na niej odbywa.

Zaniechanie lub brak możliwości budowy północno - wschodniego łącznika pomiędzy Obwodnicą Śródmieścia, a Obwodnicą Miejską i Obwodnicą Ekspresową Warszawy stawia pod znakiem zapytania budowę **centrum transportu multimodalnego**, którego lokalizacja przy ul. Nowo-Ziemowita jest przewidziana w SUiKZP m.st. Warszawy. Warunkiem sprawnego funkcjonowania takiego centrum logistyczno - przeładunkowego jest dobra komunikacja szynowa, a przede wszystkim sprawne połączenia z układem drogowym Warszawy i Mazowsza, które będzie możliwe m.in. za pośrednictwem ul. Nowo-Ziemowita.

Ul. Nowo-Ziemowita należy do grupy inwestycji charakteryzujących najwyższą efektywnością ekonomiczną ze wszystkich planowanych inwestycji krajowych, a potrzeba jej powstania jest ewidentna. Tezę taką prezentują w swoim referacie **„Efektywność ekonomiczna inwestycji na drogowych dojazdach do Warszawy”⁽¹⁾** autorzy *Andrzej Giergowicz i Janina Szrajber z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów*. Autorzy wymieniają ul. Nowo-Ziemowita (ul. Nowo-Swojską) wśród tzw. „małych inwestycji”, które jako inwestycje stosunkowo niedrogo mogą przynieść znaczące korzyści ekonomiczne dla Warszawy i Mazowsza.

Mając na uwadze powyższe argumenty SISKOM:

1. Postuluje o **pilne podjęcie rozmów** przedstawicieli władz Warszawy z władzami samorządu Mazowsza w celu **wypracowania docelowego kształtu ul. Nowo-Ziemowita**. Rozmowy te powinny doprowadzić do podpisania umowy dwustronnej pomiędzy samorządem Województwa Mazowieckiego i władzami miasta stołecznego Warszawy, w której zostanie określona klasa, przekrój i pozostałe parametry techniczne oraz kształt skrzyżowań i węzłów. Powinny także zostać wskazane źródła finansowania poszczególnych odcinków i ustalone terminy ich realizacji. Powyższe ustalenia powinny zapaść po konsultacjach z władzami Ząbek, Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawa oraz Władzami Powiatu Wołomińskiego.

2. **Uważamy za niezbędne i pilne** podjęcie działań mających na celu **zabezpieczenie najszerzej obecnie możliwej do przywrócenia rezerwy terenowej** na cele komunikacyjne w ciągu planowanej ul. Nowo-Ziemowita na obszarze miasta Ząbki wraz z uregulowaniem stosunków własnościowych gruntów. Prosimy Panią Prezydent i władze Warszawy o wsparcie działań, które umożliwią zmianę zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Miasta Ząbki w celu przywrócenia zgodności z SUiKZP m.st. Warszawy oraz budowę ul. Nowo-Ziemowita w najbardziej optymalnym kształcie zarówno na obszarze stolicy, jak również poza granicami administracyjnymi Warszawy.

3. Uważamy, że budowa ul. Nowo-Ziemowita może być rozłożona na dwa etapy, a ich realizacja powinna być powiązana z rozbudową drogowych ciągów obwodowych na terenie Warszawy. Ul. Nowo-Ziemowita o przekroju jednojezdniowym na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 634 do skrzyżowania z ulicami Rzeczną i Kraśnicką, powinna zostać oddana do użytku wraz z zakończeniem budowy pierwszego etapu **praskiej części Obwodnicy Śródmieścia** (odcinek Wiatraczna - Targówek) tj. ok. roku 2011. Druga jezdnia ul. Nowo-Ziemowita powinna zostać oddana do użytku po wybudowaniu Wschodniej Obwodnicy Warszawy i węzła „Zielonka”, czyli ok. roku 2013. Do tego czasu należy również zbudować brakujące połączenia w ciągu Trasy Świętokrzyskiej (ul. Sokola, ul. Kijowska).

4. Zwracamy się z prośbą o wprowadzenie do Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Warszawy inwestycji polegającej na budowie warszawskiego odcinka ul. Nowo-Ziemowita wraz z modernizacją istniejących ulic ks. Ziemowita i Swojskiej.

5. W trosce o przyszły rozwój komunikacji zbiorowej w północno - wschodniej części aglomeracji warszawskiej, SISKOM uważa za istotne uwzględnienie na etapie prac koncepcyjnych pozostawienia pasa rozdzielającego jezdnie ul. Nowo-Ziemowita w takiej

szerokości, aby możliwe było poprowadzenie w tym miejscu torowiska tramwajowego. Takie rozwiązanie umożliwi w przyszłości budowę linii szybkiego tramwaju przez tereny Targówka Przemysłowego i Elsnerowa w kierunku Ząbek południowych.

(Propozycja przebiegu linii szybkiego tramwaju na odcinku ul.Kijowska w Warszawie ul. Gajowa w Ząbkach znajduje się na załączonej mapie).

Material źródłowy:

¹⁾ *Andrzej Giergowicz i Janina Szrajber* **Efektywność ekonomiczna inwestycji na drogowych dojazdach do Warszawy** - <http://www.siskom.waw.pl/nauka/gpr/ibdim.pdf>

Z poważaniem,
Prezes SISKOM



mgr inż. Jan Jakiel

Załączniki:

Mapy poglądowe:

- 1) Przebieg drogi wojewódzkiej nr 634 i planowanej ul. Nowo-Ziemowita na terenie Ząbek i Warszawy wraz z powiązaniem z planowanymi obwodnicami Warszawy.
- 2) Rezerwa terenowa pod ul. Nowo-Ziemowita w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ząbki.
- 3) Przebieg proponowanej linii szybkiego tramwaju Warszawa - Ząbki wzdłuż ul. Nowo-Ziemowita.

Do wiadomości:

- 1) **Pan Jacek Wojciechowicz**
Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy
00-950 Warszawa, pl. Bankowy 3/5 p.506
- 2) **Pan Jerzy Miller**
Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy
00-950 Warszawa, pl. Bankowy 3/5 p.506
- 3) **Pan Mieczysław Reksnis**
p.o. Dyrektora Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy,
00-033 Warszawa ul. Górskiego 7
- 4) **Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego m. st. Warszawy**
00-901 Warszawa, Plac Defilad 1 p. 1349
- 5) **Pan Janusz Galas**
Inżynier Ruchu m.st. Warszawy,
00-382 Warszawa ul. Solec 48
- 6) **Zarząd dróg Miejskich,**
00 - 801 Warszawa ul. Chmielna 120
- 7) **Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.**
ul. Siedmiogrodzka 20
01-232 Warszawa
- 8) **Pan Adam Struzik**
Marszałek Województwa Mazowieckiego
03-472 Warszawa ul. Bertolta Brechta 3,
- 9) **Pan Jacek Kozłowski**
Wicemarszałek Województwa Mazowieckiego
- 10) **Pan Piotr Szprendałowicz**
Członek Zarządu Województwa Mazowieckiego
- 11) **Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego**
03-802 Warszawa, ul. Lubelska 13
- 12) **Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich,**
00-380 Warszawa ul. Kruczkowskiego 3
- 13) **Pan Grzegorz Kostrzewa-Zorbas**
Przewodniczący Komisji Strategii Rozwoju Regionalnego
i Zagospodarowania Przestrzennego
Sejmiku Województwa Mazowieckiego
00-142 Warszawa, Plac Bankowy 3/5
- 14) **Pan Janusz Ulatowski**
Dyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego
03-718 Warszawa, ul. Ks. I. Kłopotowskiego 5
- 15) **Pan Jan Kukulka**
Dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Regionalnego
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego
03-718 Warszawa, ul. Ks. I. Kłopotowskiego 5
- 16) **Pan Leszek Ruszczyk**
Przewodniczący Komisji Rozwoju Gospodarczego,
Infrastruktury I Przeciwdziałania Bezrobociu
Sejmiku Województwa Mazowieckiego,
00-142 Warszawa, Plac Bankowy 3/5
- 17) **Pan Robert Mościcki**
Dyrektor Wdział Infrastruktury
Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego
00-950 Warszawa, pl. Bankowy 3/5 p.506
- 18) **Pan Wojciech Dąbrowski**
Dyrektor GDDKiA Oddział Warszawa
03-808 Warszawa, ul. Mińska 25.
- 19) **Pan Grzegorz Zawistowski**
Burmistrz Dzielnicy Targówek m.st. Warszawy
00-983 Warszawa ul. Kondratowicza 20,

- 20) Pan Witold Harasim**
Przewodniczący Komisji Rozwoju, Inwestycji i Ochrony Środowiska
Rady Dzielnicy Targówek
00-983 Warszawa ul. Kondratowicza 20,
- 21) Pan Paweł Czekalski**
Przewodniczący Komisji Ładu Przestrzennego Rady Warszawy
- 22) Pan Dariusz Klimaszewski**
Przewodniczący Komisji Infrastruktury i Inwestycji Rady Warszawy
- 23) Pan Maciej Urmanowski**
Starosta Powiatu Wołmińskiego,
05- 200 Wołomin ul. Prądyńskiego 3
- 24) Pan Janusz Chibowski**
Przewodniczący Komisji Rozwoju Gospodarczego
i Rolnictwa Rady Powiatu Wołomińskiego
05- 200 Wołomin ul. Prądyńskiego 1