GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
GDDKiA
ODDZIAŁ W WARSZAWIE
UL. MIŃSKA 25, 03-808 WARSZAWA

Warszawa, dnia 30 października 2006 r.

GDDKiA O/WA-B.13 g/400/383/2006

Urząd Miasta i Gminy Łomianki
ul. Warszawska 115
05-092 Łomianki

POLECONY
WARSZAWA 30 10 2006
Data

Dotyczy: projektowanej trasy wylotowej w kierunku Gdańska S-7 na parametrach drogi ekspresowej

Prace projektowe związane z ustaleniem ostatecznego optymalnego przebiegu nowej trasy wylotowej z Warszawy w kierunku Gdańska, na parametrach drogi ekspresowej S-7 prowadzone są przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie od kilku lat. Prace te od początku budziły wiele emocji wywoływały liczne kontrowersyjne opinie szczególnie wśród mieszkańców Łomianek, Bemowa oraz Bielan. Wiązało się to z uciążliwością ze strony obecnej drogi krajowej Nr 7 tj. ciągu ulic Pułkowej w Warszawie i Kolejowej w Łomiankach w stosunku do przyległego zagospodarowania, jak i nieodpowiednimi warunkami bezpieczeństwa ruchu kołowego , pieszego i rowerowego występującego na tych ulicach.
Przy powyższym w ramach prac projektowych dla potrzeb znalezienia możliwie optymalnego przebiegu nowej trasy wylotowej z Warszawy w kierunku północnym, analizami objęto znaczne obszary Łomianek oraz dzielnic Bemowa i Bielan.
Na etapie wstępnych prac projektowych ukończonych w 2004 r. analizą objęto cztery warianty prowadzenia trasy ekspresowej. Obecnie przygotowywane materiały do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację drogi S-7 uwzględniają sytuowanie trasy w pięciu „korytarzach" z dodatkowymi 5-ma wariantami na najbardziej newralgicznych odcinkach.
Analizowane rozwiązania obejmują również przebieg wstępnie opracowany na zlecenie władz Łomianek tj. zakładający zlokalizowanie trasy S-7 wzdłuż rzeki Wisły (na odcinku przebiegającym przez gminy Czosnów, Łomianki, dzielnicę Warszawa – Bielany). Rozwiązanie to przewiduje powiązanie sprawy prowadzenia omawianego ciągu komunikacyjnego
z realizacją nowego wału przeciwpowodziowego.

Uwzględniając konieczność zlokalizowania trasy S-7 na terenach o intensywnym zagospodarowaniu, w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej, dodatkowo pomiędzy dwoma obszarami „Natura 2000" tj. Puszczą Kampinoską i doliną rzeki Wisły, Oddział w Warszawie w trakcie prac projektowych przywiązywał dużą rolę w zakresie prezentowania zainteresowanym stronom wszystkich rozpatrywanych „korytarzy" sytuowania ww. nowej drogi ekspresowej. Na każdym etapie tych

prac przeprowadzono szereg spotkań informacyjnych oraz rad technicznych zarówno w siedzibie Oddziału jak i w terenie. W ramach spotkań były omawiane wszystkie opracowane warianty przebiegu trasy S-7 łącznie z wielokryterialna analizą porównawczą uwzględniającą czynniki techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne. Umożliwiło to ocenę poszczególnych „korytarzy" ciągu komunikacyjnego.
Ponadto wszystkie dotychczasowe rozwiązania były do wglądu w siedzibie Oddziału oraz były udostępniane przez biuro projektowe DHV Polska Sp. z o. o. – autora materiałów do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację drogi ekspresowej S-7.

Zdziwienie budzi więc fakt rozpowszechniania w ostatnim okresie przez jedno ze stowarzyszeń działających na terenie Łomianek, bulwersujących i absurdalnych ulotek dotyczących omawianej trasy ekspresowej S-7. Ulotki te w fałszywym świetle przedstawiają sprawy związane z zakładaną realizacją na ww. terenie, drogi wylotowej z Warszawy w kierunku północnym.
Ulotka o prowokującym tytule *„Nie damy rozjechać Łomianek"* podkreśla, że wszystkie dzisiejsze poczynania Oddziału w Warszawie bazują na decyzjach sprzed 30-u lat, zakładających prowadzenie *„autostrady nr 7"* ? przez obszar Łomianek, dodatkowo naruszającej teren Kampinoskiego Parku Narodowego. Odział nie może zgodzić z powyższymi zarzutami.
Informacje te jak i pozostałe stwierdzenia przedstawione w ulotce w formie pytań zawierających wg autorów również odpowiedzi mijają się ze stanem faktycznym. Pytania o treściach nieprawdziwych wręcz kłamliwych, oszukują mieszkańców Łomianek i praktycznie mają za cel wprowadzenie w błąd opinię publiczną.

- ***„Czy wiesz, że w środku Łomianek powstanie największy węzeł komunikacyjny w Polsce ?"*** (cytat z ulotki)

  Dotychczas prezentowane materiały obrazują, że nie jest to prawdą. Projektowany w rejonie Kiełpina zespół węzłów „Kiełpin-Kolejowa" jest typowym połączeniem, jaki projektuje się na połączeniu drogi ekspresowej z ulicami układu podstawowego. W węźle:
  - „Kiełpin" krzyżować się będą droga ekspresowa S-7, ul. Warszawska (klasy Z-zbiorczej) oraz ulica (klasy Z/L) zbierająca ruch lokalny z rejonu usytuowanego między Puszczą Kampinoską a drogą S-7.
  - „Kolejowa" krzyżować się będą droga S-7, ul. Kolejowa (obecnie klasy GP –głównej ruchu przyspieszonego, po wybudowaniu trasy ekspresowej klasy G –główna) oraz ewentualnie docelowo nowo-projektowana Trasa Legionowska (klasy G).

  Oba węzły odległe są od siebie o około 600 m. Dla zapewnienia odpowiednich warunków drogowo – ruchowych miedzy ww. węzłami przewidziano jezdnie zbierająco – rozprowadzające. Ruch tranzytowy w rejonie węzłów prowadzony będzie na estakadzie. Pod estakadą możliwe będzie wykonanie połączeń dla pieszych i ruchu rowerowego.
  Rozłożenie ruchu na dwa ww. węzły ma na celu zwiększenie dostępności otaczającego zagospodarowania przestrzennego, a tym samym ułatwienie mieszkańcom Łomianek korzystania z drogi ekspresowej.
  Dla zminimalizowania zajęcia terenu przez omawiany zespół ww. węzłów wybrano rozwiązania typu „karo", ze skrzyżowaniem typu „rondo" na drogach podporządkowanych.
  Dla zmniejszenia negatywnych oddziaływań drogi ekspresowej na środowisko projektuje się wzdłuż całego odcinka przechodzącego przez Łomianki obustronne ekrany przeciwhałasowe oraz pasy zieleni izolacyjnej.

- *„Czy wiesz, że Łomianki zostaną podzielone drogami ekspresowymi na odizolowane od siebie części ?"*

Kolejna informacja nieprawdziwa. Niewątpliwie droga ekspresowa wprowadzona w istniejące zagospodarowanie może być barierą przestrzenną. Jednocześnie już dzisiaj Łomianki podzielone są drogą krajową Nr 7 – 2- jezdniową ul. Kolejową, prowadzącą ruch ok. 4000 p/h w godzinie szczytu, ponadto nie zapewniającą właściwych warunków bezpieczeństwa ruchu kołowego, pieszego i rowerowego. Wynika to z przecinania się wszelkich ciągów w poziomie jezdni (zasadniczo bez sygnalizacji świetlnej) oraz z przekraczania prędkości dozwolonych.

Prowadzenie drogi S-7 na odcinku między ul. Kolejową a północną granicą miasta po śladzie obecnej drogi krajowej wbrew pozorom wymusi poprawę dostępności do rozdzielonych dotychczas części miasta. Zarówno dojazd samochodem i rowerem, jak i dojście piesze będzie łatwiejsze i bezpieczniejsze. Dodatkowo przewiduje się zbudowanie wzdłuż drogi S-7 obustronnych jezdni obsługujących przyległe zagospodarowanie.

Droga ekspresowa m. in. poprzez realizację ww. zespołu węzłów oraz infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu lokalnego powinna ułatwić połączenia poprzeczne, a tym samym zintegrować zagospodarowanie usytuowane po obu stronach omawianego ciągu.

Wybudowanie drogi ekspresowej powinno znacząco wpłynąć na poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu w mieście. Po częściowym przełożeniu ruchu na nową drogę w stronę Warszawy, na ul. Kolejowej możliwa będzie do poprawa ww. warunków m. in. poprzez wprowadzenie rozwiązań ograniczających prędkości ruchu ewentualnie rozdzielający ruch kołowy od ruchu pieszego i rowerowego.

- *„Czy wiesz, że przez Łomianki przebiegać będą trzy drogi ekspresowe ?"*

Zupełne mijanie się z prawdą! Przez teren Łomianek zakłada się prowadzenie **tylko jednej drogi ekspresowej S-7** tj. trasy wylotowej z Warszawy w kierunku Gdańska. Powyższe ma odzwierciedlenie we wszystkich planach zagospodarowania przestrzennego terenów sąsiadujących z drogą krajową Nr 7 oraz zgodne jest z *Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* – uchwalonego przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 07.06.2004 r.

- *„Czy wiesz, że dogodny dostęp do Kampinosu uniemożliwi hałaśliwa autostrada ?"*

Całkowita nieprawda ! Przez Łomianki przebiegać będzie omawiana trasa ekspresowa charakteryzująca się znacznie mniej rygorystycznymi parametrami technicznymi w stosunku do autostrady, szczególnie w zakresie większej dostępności oraz mniejszym zajęciem terenu w liniach rozgraniczających. Dostęp do Parku Kampinoskiego z terenu miasta i gminy Łomianki umożliwi szereg przejazdów, prowadzonych bezkolizyjne w stosunku do rozwiązań trasy S-7. Ponadto projektowane są również bezkolizyjne przejścia dla zwierząt dla zachowania ciągów ekologicznych migracji zwierząt.

- *„Czy wiesz, że 20 tys. mieszkańców Łomianek będzie nadal zagrożonych powodzią ?"*

Nieporozumieniem jest łączenie tak dwóch rozbieżnych problemów dotyczących rozwoju miasta i gminy Łomianki, jakim jest budowa wału przeciwpowodziowego i drogi ekspresowej S-7.

Budowa drogi ekspresowej w powiązaniu z nowym wałem przeciwpowodziowym wzdłuż Wisły (w nawiązaniu do Samorządowej Trasy Nadwiślańskiej wg propozycji Urzędu Miasta i Gminy Łomianki) na odcinku od Kazunia do rejonu Młocin w Warszawie odcina system przyrodniczy od rzeki i zniszczy obszary chronione, w tym rezerwaty przyrody usytuowane

nad Wisłą. Obszar ten należy do terenów objętych programem ochrony „Natura 2000". Dlatego też celowym wydaje się rozdzielenie realizacji obu inwestycji.
Jednocześnie zwraca się uwagę, że wariant ten nie jest rozwiązaniem bezkonfliktowym - jest oprotestowany przez część mieszkańców Łomianek.
Poruszone wątpliwości i zgłoszone uwagi nie wykluczają możliwości rozpatrzenia wykorzystania nowego wału przeciwpowodziowego wzdłuż Wisły dla prowadzenia drogi o charakterze lokalnym wraz ze ścieżką rowerową (tj. urządzeń wymagających pasa terenu rzędu kilkunastu metrów i dostosowanych do innego obciążenia). Dodatkowo rozwiązanie z droga lokalną nie pociągnie za sobą konieczności wygrodzenia drogi – będzie istniała możliwość przekroczenia wału praktycznie w każdym miejscu.

- *„Czy wiesz, że przez godzinę, w porannym szczycie, przez Łomianki przejedzie ok. 10 tys. samochodów ?"*
  Informacja nie jest w pełni prawdziwa. Natężenie ruchu drogowego na ul. Kolejowej od ul. Brukowej w kierunku Warszawy wynosi obecnie ok. 4000 p/h. Zakładany wzrost natężeń ruchu na drogach w rejonie Łomianek spowodowany będzie:
  - ogólnym wzrostem ruchu drogowego
  - rozwojem zagospodarowania przestrzennego i poziomu motoryzacji omawianego obszaru, a tym samym wzrostem ruchu samochodowego
  - budową przyszłej Trasy Legionowskiej, a więc nie tylko przez budowę trasy S-7

  Droga ekspresowa zmieni nieco rozkład ruchu na połączeniach Łomianek z Warszawą.
  W przypadku jej wybudowania wg wariantu II (i jego odmian) szacuje się, że w roku 2030 natężenie ruchu wyniesie:
  - między Czosnowem a Kiełpinem ok. 7600 p/h,
  - na odcinku od węzła „Kolejowa" w stronę Warszawy ok. 6800 p/h,
  - na ul. Kolejowej ok. 6600 p/h w obu kierunkach

  Natężenie ruchu na projektowanej Trasie Legionowskiej szacuje się na ok. 3560 p/h.
  Zwraca się uwagę, że ok. 50% tego ruchu spowodowane będzie przez zagospodarowanie przestrzenne miasta i gminy Łomianki ! Ruch tranzytowy do Warszawy wyniesie ok. 10%. 90% stanowi ruch związany z dojazdem do Warszawy, przy czym ok. 50% będzie to ruch pomiędzy Łomiankami a stolicą.
  Lekarstwem na obniżenie prognoz na rok 2030 jest zmiana podziału zadań przewozowych, czyli wykorzystania środków transportu w relacjach między Łomiankami a Warszawą przez **rozwój sprawnego i wygodnego połączenia komunikacją publiczną**, większe „napełnienie" pojazdów indywidualnych, a także **świadome ograniczanie wzrostu mieszkańców omawianego obszaru.** Umożliwi to ograniczenie nadmiernych potrzeb ruchowych, a tym samym nadmiernych potoków ruchu drogowego, których nie można będzie obsłużyć bez uciążliwości środowiskowych dla mieszkańców.

Ponadto poruszane zagadnienia:
- o zniszczeniu unikatowego ekosystemu (argumenty ekologiczne)
- o możliwości spowodowania zagrożenia powodziowego związanego z opóźnieniem modernizacji wału wzdłuż Wisły, w przypadku odstąpienia od łącznej realizacji wału i trasy S-7 (argumenty przeciwpowodziowe)
- podzielenia przez drogę ekspresową gminy Łomianki na cztery izolowane części (argumenty społeczne)
- wzrostu liczby wypadków drogowych (argumenty bezpieczeństwa ruchu)

mijają się z prawdą, a wprowadzając w błąd opinię społeczną przyczyniają się do dezinformacji społeczeństwa Łomianek jak aglomeracji warszawskiej w zakresie przewidywanej realizacji niezbędnej trasy wylotowej z Warszawy w kierunku Gdańska.
Nie można wykluczyć, że koszt realizacji wariantu wzdłuż Wisły może być niższy od pozostałych rozwiązań, ale wszystkie inne wskaźniki dla tego wariantu są zdecydowanie negatywne i najgorsze wśród analizowanych przebiegów trasy S-7. Wykonana wielokryterialna analiza uwzględniająca różnorakie kryteria: funkcjonalne, techniczne, ruchowe, bezpieczeństwa ruchu, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne wykazała, że wariant **nadwiślański** jest rozwiązaniem najgorszym spośród wszystkich rozpatrywanych i prezentowanych wariantów inwestycyjnych.

Do wiadomości:
1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
   ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa + kopia ulotki
2. DHV POLSKA Sp. z o. o.
   ul. Domaniewska 41, 02-672 Warszawa
3. Stowarzyszenie Zwykłe
   „Ochrona Przed Powodzią
   i Zagrożeniami Komunikacyjnymi"
   ul. Kolejowa 50, 05-092 Łomianki
4. Stowarzyszenie Obrońców Doliny Wisły fax 30.10.2006
   Kępa Kiełpińska GN-03.143
   ul. Podwale 25, 05-092 Łomianki

DYREKTOR ODDZIAŁU
inż. Wojciech Dąbrowski