

Urząd Miasta i Gminy
Piaseczno

**Studium układu
komunikacyjnego
Gminy Piaseczno**

Studium układu
komunikacyjnego Gminy
Piaseczno

ARUP

Urząd Miasta i Gminy
Piaseczno

**Studium układu
komunikacyjnego
Gminy Piaseczno**

Studium układu
komunikacyjnego Gminy
Piaseczno

grudzień 2008

Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o. o. Oddział w Polsce
ul. Królewska 16,
00-103 Warszawa
Tel +48 22 4554500 Fax +48 22 4554555
www.arup.com

Niniejszy raport uwzględnia instrukcje i wskazówki naszego Klienta i w związku z tym nie jest on przeznaczony dla osób trzecich. Zrzekamy się odpowiedzialności z tytułu używania niniejszego raportu przez osoby trzecie.

Nr projektu 124749

Nazwa projektu	Studium układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno	Nr projektu 124749
Nazwa dokumentu	Studium układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno	Numer pliku w katalogu

Numer katalogu

Weryfikacja	styczeń	Nazwa pliku	Report.doc			
Draft	11 August 2008	Opis	Pierwsza wersja wstępna			
			Przygotowany przez	Sprawdzony przez	Zatwierdzony przez	
		Nazwisko	Rafał Jakubicki, Michał Mokrzański, Wanda Stolarska, Ewa Urbańska	Katarzyna Poglód	Krzysztof Poglód	
		Podpis				
Issue	17/12/08	Nazwa pliku	Report RJa 08-12-17 Studium układu komunikacyjnego_.doc			
		Opis				
			Przygotowany przez	Sprawdzony przez	Zatwierdzony przez	
		Nazwisko	Rafał Jakubicki, Michał Mokrzański,	Katarzyna Poglód	Krzysztof Poglód	
		Podpis				
		Nazwa pliku				
		Opis				
			Przygotowany przez	Sprawdzony przez	Zatwierdzony przez	
		Nazwisko				
		Podpis				
		Nazwa pliku				
		Opis				
			Przygotowany przez	Sprawdzony przez	Zatwierdzony przez	
		Nazwisko				
		Podpis				

Issue Document Verification with Document



Spis Treści

	Strona	
1	Wstęp	1
2	Diagnoza stanu istniejącego	2
2.1	Podstawowe dane o strukturze miasta	2
2.1.1	Ogólne informacje o gminie	2
2.2	Zagospodarowanie przestrzenne miasta oraz strategie rozwoju gmin sąsiednich	3
2.2.1	Uwarunkowania zewnętrzne wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego uchwalonego w dniu 7 czerwca 2004 roku przez Sejmik Województwa Mazowieckiego.	3
2.2.2	Uwarunkowania wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju powiatu Piaseczyńskiego.	4
2.2.3	Uwarunkowania wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju miasta i gminy Piaseczno na lata 2005-2015.	8
2.2.4	Uwarunkowania wynikające z obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Piaseczno.	11
2.2.5	Uwarunkowania komunikacyjne	12
2.2.6	Uwarunkowania wynikające z ustaleń w zakresie planowania przestrzennego	16
2.2.7	Uwarunkowania wynikające ze strategii gmin sąsiadujących z Piasecznem.	17
2.2.8	Rozwój usług i mieszkalnictwa	31
2.3	Badania opinii publicznej	34
2.3.1	Wstęp	34
2.3.2	Metodyka	34
2.3.3	Wyniki	35
2.3.4	Wnioski	37
2.4	Charakterystyka stanu istniejącego systemu transportowego	37
2.4.1	Istniejące rozwiązania komunikacyjne w skali kraju, województwa mazowieckiego, aglomeracji warszawskiej oraz powiatu piaseczyńskiego	37
2.4.1.1	Układ drogowy (w tym tranzyt)	37
2.4.1.2	Układ kolejowy	38
2.4.1.3	Układ komunikacyjny gminy Piaseczno oraz jego powiązanie z ośrodkami zewnętrznymi	38
2.4.1.4	Transport indywidualny	42
2.4.1.5	Transport zbiorowy	43
2.4.1.6	Parkowanie	47
2.4.1.7	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	56
2.4.1.8	Analiza SWOT	61
3	Istniejące plany rozwiązań komunikacyjnych	64
3.1	Układ drogowy	64

3.1.1	Planowany rozwój układu dróg krajowych i wojewódzkich	64
3.1.2	Planowany rozwój układu dróg powiatowych	64
3.1.3	Planowany rozwój układu dróg gminnych	65
3.2	Transport publiczny	67
3.2.1	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta i Gminy Piaseczno	67
3.2.2	Koncepcja Trasy Tramwajowej do Piaseczna	68
3.2.3	Wspólny bilet Kolei Mazowieckich i Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie	69
3.3	Ruch rowerowy	69
4	Studium rozwoju układu komunikacyjnego gminy Piaseczno	71
4.1	Układ drogowy	71
4.1.1	Wstęp	71
4.1.1.1	Zasady realizacji studium układu drogowego	71
4.1.1.2	Podział na strefy	72
4.1.2	Strefa A – uszczegółowienie rozwiązań	74
4.1.3	Planowany rozwój układu dróg krajowych i wojewódzkich	71
4.1.4	Planowany rozwój układu dróg powiatowych	79
4.1.5	Planowany rozwój układu dróg gminnych	89
4.2	Transport publiczny	94
4.2.1	Wstęp	94
4.2.2	Usprawnienie komunikacji autobusowej	94
4.2.3	Usprawnienie komunikacji kolejowej	96
4.2.3.1	Linia Nr 8	96
4.2.3.2	Linia Nowa Iwiczna – Konstancin Jeziorna	97
4.2.4	Integracja systemów transportu	98
4.3	Parkowanie	98
4.3.1	Wstęp	98
4.3.2	Uporządkowanie systemu parkowania	99
4.3.2.1	Lokalizacja parkingów wielopoziomowych	99
4.3.2.2	System Park & Ride	100
4.3.3	Wdrożenie systemu opłat	101
4.4	Ruch rowerowy	103
4.4.1	Wstęp	103
4.4.2	Podstawy planowania tras rowerowych	103
4.4.3	Rozwój infrastruktury systemu rowerowego	104
4.4.4	Planowane inwestycje	104
4.4.5	Uwarunkowania terenowe	104

4.4.6	Rozmieszczenie źródeł i celów podróży	105
4.4.7	Sieć tras rowerowych	105
4.4.8	Integracja podsystemu rowerowego z innymi podsystemami transportowymi miasta	107
4.5	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie gminy Piaseczno	108
4.6	Horyzont czasowy wprowadzania przyjętych rozwiązań	114
4.7	Uzgodnienia i opinie	116
4.7.1	Zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej	116
4.7.2	Jednostki samorządowe	117
4.7.3	Rada Miejska w Piasecznie	118
4.7.4	Urząd Miasta i Gminy Piaseczno - Wydział Urbanistyki i Architektury	122
4.7.5	Kopie opinii i notatek ze spotkań	123
4.8	Podsumowanie	134

Spis Rysunków

Rysunek 1	Piaseczno na tle Polski	2
Rysunek 2	Ratusz w Piasecznie	2
Rysunek 3	Ścieżka rowerowa na ul. T. Kościuszki	41
Rysunek 4	Ścieżka rowerowa na ul. Sierakowskiego	41
Rysunek 5	Ścieżka rowerowa na ul. Sierakowskiego	41
Rysunek 6	Ścieżka rowerowa na ul. T. Kościuszki	41
Rysunek 7	Schemat sieci połączeń PPKS Piaseczno	43
Rysunek 8	Trasy komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Piaseczno	45
Rysunek 9	Wyznaczone strefy parkowania w Piasecznie	49
Rysunek 10	Mapa miejsc szczególnie niebezpiecznych dla ruchu samochodowego	58
Rysunek 11	Mapa miejsc szczególnie niebezpiecznych dla ruchu pieszego	60
Rysunek 12	Linie kolejowe w Piasecznie	68
Rysunek 13	Podział miasta Piaseczna na strefy	73
Rysunek 14	Schematy proponowanych rozwiązań przekroji ulicznych	75
Rysunek 15	Kierunki ruchu dla wariantu I	75
Rysunek 16	Schematy proponowanych rozwiązań przekroji ulicznych	76
Rysunek 17	Kierunki ruchu dla wariantu II	74
Rysunek 18	Schematy proponowanych rozwiązań przekroji ulicznych	74
Rysunek 19	Kierunki ruchu dla wariantu III	71
Rysunek 20	Proponowane umiejscowienia parkingów	99
Rysunek 21	Strefa dojścia do przystanku	100
Rysunek 22	Umiejscowienie parkingu Park&Ride oraz Bike&Ride na terenie Piaseczna	101
Rysunek 23	Przykłady małej architektury.	108
CT 100 01	- Istniejący układ komunikacyjny	
CT 200 01	- Planowany podstawowy układ komunikacyjny	
CT 200 02	- Planowany podstawowy układ komunikacyjny	
CT 200 03	- Planowany podstawowy układ komunikacyjny	
CT 300 01	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CT 300 02	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CT 300 03	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CT 300 04	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CT 300 05	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CT 300 06	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CT 300 07	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CT 300 08	- Koncepcja ścieżek rowerowych	
CP 100 01	- Skrzyżowanie ulicy Kuropatwy z ulicą Julianowską	

- CP 100 02 – Węzeł „DW 721/ul. Kolejowa” z planowanym przystankiem „Piaseczno Północ”
 CP 100 03 – Skrzyżowanie planowanej ulicy klasy Z z ul. Henryka Sienkiewicza
 CP 100 04 - Skrzyżowanie planowanej ulicy klasy Z z ul. Julianowską
 CP 100 05 - Skrzyżowanie ulicy Kuropatwy z planowana „Trasą Mostową” (DW 721)

Spis Tabel

Tabela 1 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy I po godzinie 18	50
Tabela 2 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy I A	51
Tabela 3 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy II po godzinie 18.00	51
Tabela 4 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy III po godzinie 18.00	52
Tabela 5 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy IV po godzinie 18.00	52
Tabela 6 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy V po godzinie 18.00	53
Tabela 7 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy VA po godzinie 18.00	54
Tabela 8 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy VI po godzinie 18	54
Tabela 9 Zestawienie miejsc parkingowych dla wszystkich stref po godzinie 18.00	55
Tabela 10 Zestawienie danych o zdarzeniach na wszystkich drogach powiatu piaseczyńskiego w latach 2005 - 2007	56
Tabela 11 Zestawienie liczby ofiar wypadków w niebezpieczniejszych miejscach w Piasecznie	60

Spis Fotografii

Fot. 1 Granica Gminy Piaseczno w Bogatkach – początek obejścia	77
Fot. 2 Skrzyżowanie DW 722 z DP 2839 W	77
Fot. 3 Pas terenu pod planowane obejście Bogatek – widok z drogi powiatowej	78
Fot. 4 Pas terenu pod planowane obejście Bogatek – część północna	78
Fot. 5 Przebudzenia Wiosny w Zalesiu Górnym	80
Fot. 6 Proponowany przebieg południowego obejścia Piaseczna w rejonie Zalesia Górnego – widok z ul. Przebudzenia Wiosny w kierunku zachodnim	80
Fot. 7 Proponowany przebieg obejścia południowego Piaseczna wzdłuż linii lasu w okolicy Wólki Pęcherskiej	81
Fot. 8 Lokalizacja skrzyżowania planowanej drogi z DW 722	81
Fot. 9 Pas terenu pod planowaną drogę – widok z DW 722	81
Fot. 10 Lokalizacja węzła drogowego z planowaną drogą S7	82
Fot. 11 Lokalizacja węzła drogowego z planowaną drogą S7	83
Fot. 12 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Julianowskiej	84
Fot. 13 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Julianowskiej – możliwa kolizja istniejącą zabudową na terenie Gminy Lesznówola	85
Fot. 14 Widok na bocznice kolejową – widok z ul. Mleczarskiej	85
Fot. 15 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Mleczarskiej – widok w kierunku ul. Puławskiej	86
Fot. 16 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Mleczarskiej – możliwa kolizja z istniejącą zabudową mieszkaniową	86
Fot. 17 Pas drogowy pod planowaną drogę – widok z ul. Reymonta	87
Fot. 18 Istniejąca droga wzdłuż torów kolejowych w okolicy planowanego przystanku „Piaseczno Północ”	87
Fot. 19 Pas drogowy pod planowaną ul. Cyraneczki rejonie ul. Julianowskiej	88
Fot. 20 Pas terenu pod planowaną drogę – widok w kierunku wschodnim	88
Fot. 21 Planowana lokalizacja skrzyżowania proponowanej drogi	89
Fot. 22 Pas terenu pod planowaną drogę - widok	90
Fot. 23 Pas terenu pod planowaną drogę - widok	90
Fot. 24 Początek planowanej drogi w miejscowości Bogatki	91
Fot. 25 Początek planowanej drogi w miejscowości	92
Fot. 26 Pas terenu pod planowaną drogę – widok	92
Fot. 27 Proponowane miejsce skrzyżowania ul. Przebudzenia Wiosny, południowego obejścia Piaseczna oraz drogi gminnej do Jazgarzewia	93
Fot. 28 Proponowane miejsce włączenia planowanej drogi	94
Fot. 29. Lokalizacja planowanego przystanku Jesówka/Żabieniec	97

Fot. 30 Przykład stałego urządzenia wjazdu uspokajającego	110
Fot. 31 Malmö – przykład ulicy z zakrzywieniem toru jazdy pojazdów	110
Fot. 32 Lund – przykład rozwiązania przejścia dla pieszych z azylem	111
Fot. 33 Przykład skrzyżowania z wyniesioną powierzchnią	111
Fot. 34 Belgia – Ograniczenia dla ruchu pojazdów samochodowych	112
Fot. 35 Przykład wyniesionego skrzyżowania	112
Fot. 36. Brama wjazdowa	113
Fot. 37. Zakrzywienie toru jazdy	113
Spis Wykresów	
Wykres 1 Podział na grupy wiekowe	35
Wykres 2 Podział osób ankietowanych ze względu na wykonywany zawód	35
Wykres 3 Stawki opłat za parkowanie wg mieszkańców Gminy Piaseczno	36
Wykres 4 Przyczyny nieskorzystania z roweru przez mieszkańców Gminy Piaseczno	36
Wykres 5 Najważniejsze inwestycje wg osób ankietowanych	37
Wykres 6 Zestawienie ruchu pasażerskiego na Stacji PKP w Piasecznie	47
Wykres 7 Zestawienie ruchu pasażerskiego w Zalesiu Górnym	47
Wykres 8 Zestawienie wypadków drogowych na drodze nr 7 w powiecie piaseczyńskim w latach 2005 - 2007	57
Wykres 9 Zestawienie wypadków drogowych na drodze nr 79 w powiecie piaseczyńskim w latach 2005 - 2007	57
Wykres 10 Zestawienie wypadków drogowych na drodze nr 50 w powiecie piaseczyńskim w latach 2005 - 2007	57
Wykres 11 Porównanie liczby wypadków na drogach krajowych nr 7, 79, 50 powiatu piaseczyńskiego w latach 2005 - 2008	57

1 Wstęp

Przedmiotem opracowania jest „Studium układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno” Niniejsze opracowanie zostało wykonane na zlecenie Urzędu Gminy i Miasta Piaseczno zgodnie z umową nr UMIG-W/4846/6KM/125/U-INW/2008 z dnia 8 stycznia 2008 r. zawartą między Gminą Piaseczno, a Ove Arup & Partners International Ltd. Sp. z o.o. Oddział w Polsce.

„Studium układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno” jest dokumentem diagnozującym istniejący stan systemu transportowego na terenie gminy, wraz z jego powiązaniem na tle kraju, województwa oraz powiatu.

W ramach analizy wskazano rozwiązania dotyczące układu komunikacyjnego, które będą stanowić podstawę do jego rozwoju i modernizacji. Zadania i rozwiązania prezentowane w niniejszym opracowaniu mogą stanowić bazę przy ewentualnych zmianach w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Celem Studium jest opracowanie koncepcji poprawnie działającego zrównoważonego systemu transportowego. Uwzględniono przy tym konieczność dostosowania systemu transportowego do dynamicznych przekształceń przestrzennych i demograficznych oraz zapewnienie jego bezpieczeństwa i efektywności.

Horyzont czasowy opracowania określono na podstawie:

- Okresów planowania Unii Europejskiej (2008 – 2013) – plan krótkoterminowy
- Plan długoterminowy po roku 2013.

W ramach pierwszego okresu określono zadania najpilniejsze. W ramach drugiego etapu przewiduje się kontynuację projektów z lat 2008-2013 oraz inne, które uznano za ważne.

Podstawą przygotowania studium były następujące dokumenty:

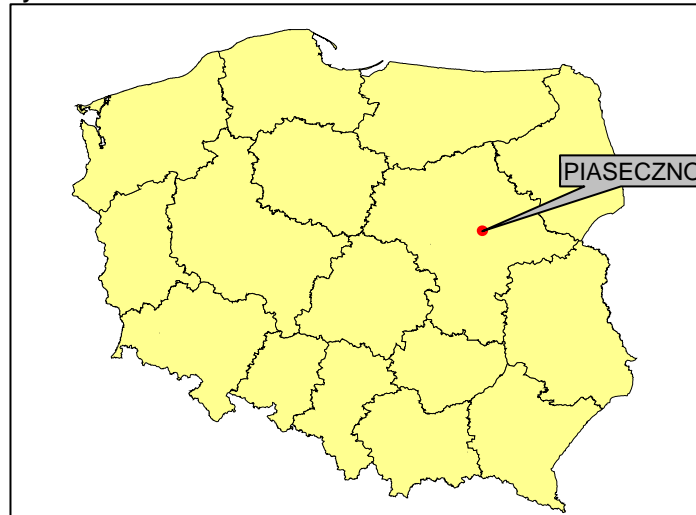
- Regionalny Program Inwestycyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy
- Plan Rozwoju Lokalnego Miasta i Gminy Piaseczno na lata 2004-2015
- Strategia Zrównoważonego rozwoju Miasta i Gminy Piaseczno
- Gmina Piaseczno – Koncepcja Tras Rowerowych
- Dokumenty planistyczne dotyczące gmin ościennych
- Opracowania projektowe wykonane na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
- Opracowania projektowe wykonane na zlecenie Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
- Opracowania projektowe wykonane na zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych w Piasecznie
- Generalny Pomiar Ruchu 2005

2 Diagnoza stanu istniejącego

2.1 Podstawowe dane o strukturze miasta

2.1.1 Ogólne informacje o gminie

Rysunek 1 Piaseczno na tle Polski



Piaseczno jest gminą miejsko – wiejską położoną w centralnej Polsce, w województwie mazowieckim, graniczącą od strony północnej z Warszawą oraz gminami powiatu piaseczyńskiego (Konstancin-Jeziorna, Góra Kalwaria, Tarczyn, Lesznowola i Prażmów).

Rysunek 2 Ratusz w Piasecznie



Źródło: www.piaseczno.eu

Piaseczno, jako największa i centralnie położona gmina jest siedzibą władz powiatowych. Gmina zajmuje obszar 12.823 ha (miasto - 1.633 ha, wieś - 11.190 ha). Użytki rolne stanowią 56% powierzchni, leśne natomiast 26%. Gmina stanowi 25,3 % powierzchni powiatu. Liczba mieszkańców według stanu z 1.01.2008 wynosi 59 695 osób, w samym mieście mieszka 35 401, a na wsi 24 294. Gęstość zaludnienia to 464 osób / km².

Plany zagospodarowania przestrzennego posiada około 30 % terenów gminy Piaseczno. Obecnie w gminie zabudowa koncentruje się w następujących rejonach urbanizacyjnych: północno-wschodnim, południowym i północno – zachodnim. W południowej części gminy występuje przeważnie zabudowa jednorodzinna. Na północy oraz w na terenie miasta

wyróżnić można kilka stref różnej zabudowy mieszkaniowej. W śródmieściu Piaseczna usytuowane są budynki 2-3 kondygnacyjne z lokalami usługowymi na parterze. Taka zabudowa skoncentrowana jest wzdłuż ulic Kościuszki i Sierakowskiego. W północno-zachodniej części miasta dominują budynki wielorodzinne, najczęściej 4 kondygnacyjne. Intensywnie zabudowywana jest północna część gminy. W osiedlach Józefostaw i Julianów, położonych pomiędzy miastem a Lasem Kabackim, w pobliżu ulicy Puławskiej, powstają domy wolnostojące, szeregowe i bliźniacze oraz o zabudowie atrialnej. W południowej części gminy istnieją duże rezerwy terenu.

2.2 Zagospodarowanie przestrzenne miasta oraz strategie rozwoju gmin sąsiednich

2.2.1 Uwarunkowania zewnętrzne wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego uchwalonego w dniu 7 czerwca 2004 roku przez Sejmik Województwa Mazowieckiego.

Plan zagospodarowania przestrzennego określa politykę przestrzenną samorządu województwa mazowieckiego. W planie zagospodarowania przestrzennego zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się: podstawowe elementy sieci osadniczej i ich powiązania komunikacyjne i infrastrukturalne; systemy obszarów chronionych; rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (obiekty infrastruktury społecznej, technicznej, transportu, itd.) i inne.

Analiza stanu istniejącego do planu województwa wykazała, iż podstawowy układ drogowy dróg wojewódzkich i krajowych charakteryzuje się promienistą, historycznie ukształtowaną siecią dróg, które zbiegają się w Warszawie. Zasadniczym problemem funkcjonowania tego układu drogowego jest niska jakość sieci dróg niespełniająca wymogów normatywnej nośności oraz fakt, iż ruch tranzytowy w większości prowadzony jest przez tereny intensywnie zurbanizowane.

Plan zakłada, iż w obszarze aglomeracji warszawskiej będzie kształtowany układ drogowy, który odciąży układ centralny miasta i usprawni połączenia pomiędzy ośrodkami osadniczymi leżącymi w bezpośrednim i pośrednim sąsiedztwie Warszawy. W południowej części aglomeracji warszawskiej poprzez wykorzystanie projektowanej przeprawy mostowej oraz odcinków planowanej do modernizacji i przebudowy drogi nr 721 połączone zostaną miejscowości: Józefów – Konstancin Jeziorna – Piaseczno – Lesznowola – Magdalenka – Nadarzyn. I dalej na zachód i północ poprzez planowaną trasę „Paszkowianka”, jako kontynuację drogi nr 721 w kierunku Starych Babic.

Najważniejsze planowane realizacje dotyczące układu transportowego Piaseczna, a wynikające z planu województwa to przebudowa drogi krajowej nr 79 oraz usprawnienie sieci dróg wojewódzkich – likwidacja „wąskich gardeł” poprzez, utrzymanie istniejących dróg i obiektów mostowych obejmujące głównie dostosowanie parametrów technicznych do wymagań ruchu; budowę, przebudowę, remonty, zwiększenie nośności, odnowy nawierzchni, budowy chodników i ścieżek rowerowych zwłaszcza na terenach zurbanizowanych oraz modernizację istniejącego układu kolejowego dla poprawy sprawności i szybkości połączeń oraz bezpieczeństwa ruchu na odcinku Warszawa-Radom (z budową drugiego toru na odcinku Warka-Radom).

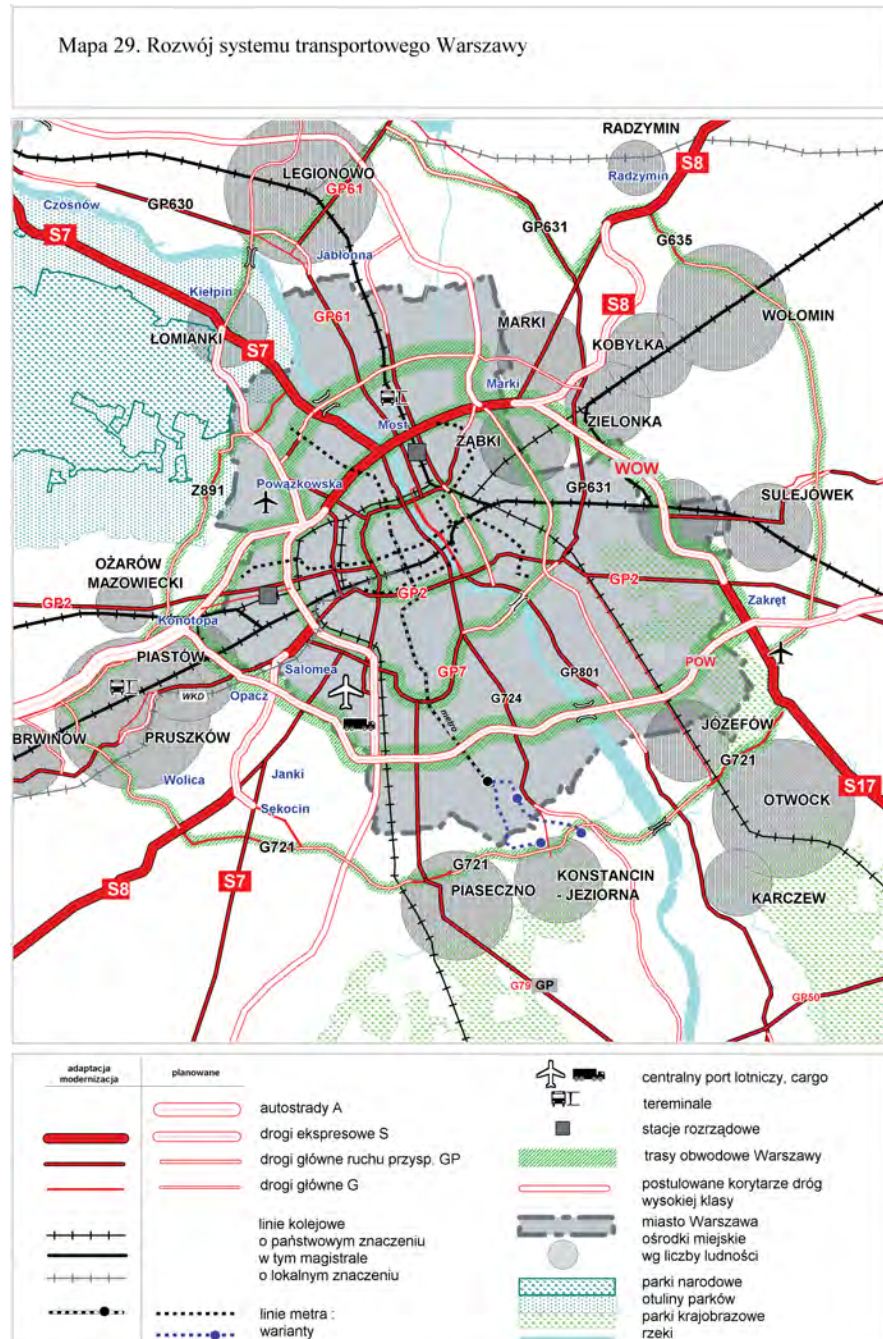
Plan ustala następujące klasy dróg krajowych i wojewódzkich:

- droga nr 79 – droga główna lub droga główna ruchu przyspieszonego;
- droga nr 709 - droga zbiorcza;
- droga nr 721 – droga główna, a w granicach miasta Piaseczno droga główna ruchu przyspieszonego lub główna;

- droga nr 722 - droga główna.

Linia kolejowa nr 8 Warszawa – Radom - Kraków – kategoria linii 1.

Obecnie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego opracowuje projekt planu zagospodarowania Obszaru metropolitalnego Warszawy. Projekt ten zakłada, iż drogą klasy głównej przyspieszonej będzie droga nr 79, zaś drogi wojewódzkie nr 722 i 721 drogami klasy głównej.



2.2.2 Uwarunkowania wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju powiatu Piaseczyńskiego.

Dokument ten na poziomie powiatu został opracowany i przyjęty do realizacji w roku 2003. W strategii zostały zidentyfikowane problemy dotyczące układu transportowego na szczeblu powiatu:

1. Za małą przepustowość układu powodująca korki drogowe w godzinach szczytu, zwłaszcza na drogach do Warszawy;
2. Mała elastyczność układu, wyrażająca się w braku alternatywnych dróg dojazdowych, szczególnie w relacjach do Warszawy, co powoduje lokalnie dodatkowe przeciążenie układu w godzinach szczytu komunikacyjnego;
3. Brak mostu nad Wisłą zapewniającego bezpośrednie połączenie drogowe między Konstancinem a Otwockiem;
4. Brak pełnowartościowych bezpośrednich drogowych połączeń między Piasecznem a Pruszkowem oraz między Górą Kalwarią a Prażmowem;
5. Jednopoziomowe skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi;
6. Zbyt małe szerokości wielu jezdni drogowych i pasów drogowych;
7. Niedostateczna jakość i nośność wielu nawierzchni drogowych;
8. Koncentracja zabudowy przy drogach, w wielu przypadkach praktycznie uniemożliwiająca ich poszerzenie;
9. Uciążliwość dróg dla okolicznej zabudowy mieszkaniowej;
10. Brak systemowych rozwiązań w zakresie uspokajania (ograniczania) ruchu wewnątrz osiedlowych;
11. Brak sieci ścieżek rowerowych, zbyt mała sieć chodników dla pieszych;
12. Niepełne pokrycie obszaru powiatu liniami komunikacji zbiorowej (przy standardzie dojścia pieszego do przystanku nie dłuższego niż 600 m).

Strategia zakładała dwa scenariusze rozwoju – optymistyczny i pesymistyczny. Obecnie, czyli pięć lat po przyjęciu strategii, bliższy rzeczywistości scenariusz pesymistyczny. Poniżej oba warianty scenariuszów.

OPTYMISTYCZNY SCENARIUSZ SZANS ROZWOJU (fragmenty)

Istotną rolę w rozwoju inwestycji w powiecie piaseczyńskim odegra aktywność i przedsiębiorczość samorządów gmin, które konkurując w dostępie do ograniczonych zasobów kapitału i rynku inwestorów będą podnosiły atrakcyjność lokalizacyjną swoich terenów, jednocześnie dbając o kształtowanie ładu przestrzennego. W tym celu dokonają weryfikacji obszarów do zabudowy, które zostały wyznaczone w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin (na ogół z nadmiarem). Miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego będą obejmowane większe jednostki funkcjonalno-przestrzenne i w określonej - w studium gminnym - kolejności. **Ograniczona zostanie żywiółowa i nieskoordynowana urbanizacja.**

Ze względu na dostępność terenów i walory środowiskowe we wszystkich gminach powiatu będzie rozwijało się jednorodzinne budownictwo mieszkaniowe, wznoszone zarówno w sposób indywidualny, jak i zorganizowany. Ograniczone zostanie jednak rozpraszanie zabudowy. W miarę wzrostu zamożności mieszkańców będzie następowała poprawa standardu istniejącej zabudowy poprzez wymianę starej na nową oraz remonty i modernizacje. Rewitalizacji poddane zostaną stare części miast: Piaseczna, Góry Kalwarii oraz Konstancina-Jeziorny. Rozwój zagospodarowania związanego z działalnością gospodarczą w coraz większym stopniu będzie dotyczył turystyki i rekreacji w związku z dynamicznym rozwojem tej funkcji na terenie powiatu piaseczyńskiego. **Nie będą lokalizowane w powiecie nowe wielkopowierzchniowe obiekty handlowe.** Ożywieniu ulegnie centrum Piaseczna dzięki rewitalizacji i rozwojowi handlu i usług. Występująca obecnie suburbanizacja terenów podwarszawskich, wywołana w latach 90-tych gwałtowną motoryzacją i zmianą stylu życia, ulegnie za kilka lat spowolnieniu. Warszawa zacznie się rozwijać bardziej do wewnątrz.

W okresie perspektywicznym nastąpi istotne zwiększenie pojemności układu drogowego poprzez poszerzenie istniejących ciągów drogowych i budowę nowych tras. Na terenie powiatu lub w jego sąsiedztwie prowadzone będą inwestycje komunikacyjne o zasięgu ponadlokalnym, powiatowym i gminnym, a mianowicie:

- budowa autostrady A-2 w wariantcie przejścia koło Góry Kalwarii (wariant samorządowy),
- przebudowa drogi nr 7 na drogę ekspresową nr S-7 Grójec-Tarczyn-Sękocin,
- budowa wysokiej klasy technicznej nowego połączenia Piaseczna z Warszawą - tzw. trasy N-S,
- budowa średniej klasy technicznej nowego połączenia w relacji Sękocin-Piaseczno-Konstancin-Otwock-Mińsk wraz z mostem przez Wisłę,
- generalna modernizacja układu dróg podstawowych (zwłaszcza dróg: Warszawa-Piaseczno-Góra Kalwaria, Warszawa-Konstancin-Góra Kalwaria oraz Mińsk-Góra Kalwaria-Grójec), w tym budowa obwodnicy Góry Kalwarii i obwodnicy Konstancina-Jeziorny,
- pokrycie twardymi nawierzchniami całej sieci dróg powiatowych i gminnych,
- rozbudowa sieci chodników dla pieszych i powiększenie stref ruchu uspokojonego,
- stworzenie systemu ścieżek rowerowych.

W zakresie transportu zbiorowego prowadzone będą działania na rzecz podniesienia atrakcyjności komunikacji autobusowej i kolejowej, zwłaszcza w głównych relacjach regionalnych do i z Warszawy. Efektem działań organizacyjnych i inwestycyjnych, z reguły ponadlokalnych, będzie:

- zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji autobusowej i kolejowej (przeciwdziałające spadkowi przewozów),
- poprawa komfortu ruchu w komunikacji autobusowej i kolejowej (głównie przez wymianę starego taboru na nowy i przez zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów),
- budowa parkingów w systemie „Park & Ride” (przy dworcach i przystankach kolejowych),
- generalna modernizacja linii kolejowej Warszawa – Czachówek (z ew. przedłużeniem do Warki lub do planowanego lotniska w Nowym Mieście) w kierunku przekształcenia jej w linię metra naziemnego lub (i) szybkiej kolei regionalnej,
- wprowadzenie ruchu pasażerskiego na bocznicę kolejowej do Elektrociepłowni Siekierki na jej fragmencie Iwiczna – Konstancin,
- wprowadzenie ruchu pasażerskiego na warszawskiej obwodnicy kolejowej, szczególnie na fragmencie z Pilawy przez Czachówek do Tarczyna.

PESYMISTYCZNY SCENARIUSZ ZAGROZEN ROZWOJU

Rozwój jednorodzinne budownictwa mieszkaniowego w powiecie będzie związany głównie z powstawaniem i usamodzielnianiem się nowych gospodarstw domowych oraz z wymianą starej zabudowy. Niewielki będzie ruch budowlany inwestorów spoza powiatu, a tym samym z Warszawy. Pogorszy się stan istniejących zasobów mieszkaniowych ze względu na brak środków na remonty i modernizacje. Ograniczone będą inwestycje związane z prowadzeniem działalności gospodarczej na terenie powiatu, w tym w zakresie obsługi turystów. W sytuacji zmniejszonego ruchu inwestycyjnego i niedoboru środków finansowych gminy nie będą sporządzały planów miejscowych dla większych obszarów (stanowiących jednostki

funkcjonalno-przestrzenne), a jedynie dla bardzo małych terenów (poszczególnych działek lub grup działek). Wobec wygaśnięcia w 2002 r. planów miejscowych uchwalonych przed 1 stycznia 1995 r. będzie postępowało dalsze rozpraszanie zabudowy i chaos zagospodarowania. Przy braku odpowiednich inwestycji drogowych może nastąpić blokada ruchu drogowego, zwłaszcza na drodze nr 79. Zagrożeniem dla transportu drogowego będzie również podjęcie dużych inwestycji komunikacyjnych i nie doprowadzenie ich do końca. Nie podejmowanie działań w zakresie poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej powodować będzie dramatyczny spadek przewozów pasażerskich w komunikacji autobusowej i kolejowej. Spowoduje to przedłużenie się czasu podróży, zwłaszcza w godzinach szczytu. Zwiększające się zatłoczenie dróg i złe warunki dojazdów komunikacją zbiorową przyczyni się do spowolnienia rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu.

W życiu realizowane są oba warianty scenariuszy: suburbanizacja postępuje, przy jednoczesnym stałym rozwoju społeczno-gospodarczym i bogaceniu się społeczeństwa. Obiekty usługowe i wielkopowierzchniowe obiekty handlu lokalizowane są bez uwzględnienia istniejącego niezmodyfikowanego układu komunikacyjnego, realizacja którego jest na razie w sferze planów.

Postulaty i programy zawarte w strategii, których realizacja pozwoli na usprawnienie transportu w powiecie piaseczyńskim:

1. Udzielenie poparcia i pomoc władzom rządowym i wojewódzkim w realizacji korzystnych dla powiatu piaseczyńskiego komunikacyjnych inwestycji ponadlokalnych, a mianowicie:
 - budowy autostrady A-2, w wariantcie „górokalwaryjskim” ;
 - budowy drogi ekspresowej S-7, odcinek Grójec-Tarczyn-Sękocin;
 - budowy Trasy N-S, odcinek Tarczyn - Lotnisko Okęcie;
 - przebudowy drogi nr 79, odcinek Piaseczno – Góra Kalwaria (dobudowa drugiej jezdni oraz budowa obwodnicy Góry Kalwarii);
 - budowy obwodnicy Góry Kalwarii w ciągu drogi nr 50;
 - budowy obwodnicy Konstancina w ciągu drogi nr 724 (Trasa Nadwiślańska);
 - budowy drogi nr 721bis, odcinek Sękocin-Kierszek-Bielawa - Konstancin -Józefów (Trasa Mostowa).
2. Modernizacja układu dróg powiatowych, a przede wszystkim:
 - przebudowa drogi nr 1316 Konstancin – Piaseczno – Łoziska (Bobrowiec) z budową wiaduktu nad linią kolei radomskiej (ul. Pilsudskiego, Prusa, Długa, Chyliczkowska, Jana Pawła II, Orężna, Jazgarzewszczyzna);
 - przebudowa drogi w ciągu ul. Chylickiej w Konstancinie-Jeziornie;
 - przebudowa drogi 1341/1343/1344 Gołków – Antoninów - Cm. Południowy – Wola Kosowska-Nadarzyn z wyprostowaniem na odcinku Wola Gołkowska - Antoninów;
 - przebudowa drogi 1326/1327/1345 Zalesie Górne – Jazgarzew – Gołków – Bobrowiec –Nowa Wola – Zgorzała (Dawidy) z wiaduktem nad linią kolejową w Zalesiu, wyprostowaniem w rejonie Bobrowca, dostosowaniem do włączenia w ul. Wirażową na odcinku Zgorzała – Dawidy –Warszawa oraz podwiązaniem do Trasy N-S;
 - przebudowa drogi nr 1313; odcinek Baniocha - Sierzchów;
 - przebudowa drogi nr 1334 Wola Wągrowzka - Chosna (granica powiatu);
 - budowa drogi wzdłuż wału wiślanego.
3. Wspieranie władz rządowych i wojewódzkich w realizacji następujących ponadlokalnych inwestycji w zakresie komunikacji kolejowej i autobusowej dla mieszkańców powiatu piaseczyńskiego:
 - uruchomienie szybkiej kolei miejskiej na radomskiej linii kolejowej na odcinku Warszawa – Piaseczno – Czachówek;

- uruchomienie szybkiej kolei miejskiej na boczniczy kolejowej Iwiczna - Konstancin;
 - uruchomienie ruchu pasażerskiego na linii Pilawa - Góra Kalwaria - Tarczyn - Skierniewice wraz z budową dodatkowych przystanków kolejowych i modernizacją istniejących przystanków;
 - budowa parkingów systemu „Park & Ride” (tj. „zaparkuj samochód i jedź dalej pociągiem”) przy przystankach kolejowych;
 - dostosowanie dróg krajowych i wojewódzkich do potrzeb komunikacji autobusowej (zatoki autobusowe, wiaty, chodniki na dojeżdżaniach itp.).
4. Dostosowanie dróg powiatowych do potrzeb komunikacji autobusowej, a przede wszystkim:
- przebudowa dróg powiatowych na odcinkach dojazdowych do parkingów systemu „park and ride” przy kolei radomskiej (Piaseczno, Zalesie Górne);
 - budowa zatok autobusowych, wiat i chodników na drogach powiatowych prowadzących ruch autobusów komunikacji zbiorowej;
5. Dostosowanie dróg gminnych do potrzeb komunikacji autobusowej, a mianowicie:
- przebudowa dróg gminnych na odcinkach dojazdowych do parkingów systemu „park and ride” przy kolei radomskiej (Nowa Iwiczna, Ustanówek, Czachówek);
 - budowa zatok autobusowych, wiat i chodników na drogach gminnych prowadzących ruch autobusów komunikacji zbiorowej.
6. Działania planistyczne gmin w zakresie komunikacji zbiorowej.

REALIZACJA ZAŁOŻEŃ STRATEGII

Założenia rozwoju układu komunikacyjnego powiatu piaseczyńskiego zawarte w strategii powiatu zdezaktualizowały się w stosunku do obecnych zamierzeń inwestycyjnych oraz opracowań planistycznych, jakie powstały po roku 2003. Obecnie zakładany jest wariant budowy autostrady A2 przez Warszawę między innymi w tunelu pod Ursynowem (jako trasa S2). Trasa N-S powstanie pomiędzy węzłem Warszawa-Okęcie a Grójcem (jako trasa S-7) Realizowana jest natomiast przebudowa drogi krajowej nr 79 z podwyższeniem jej parametrów do klasy drogi głównej ruchu przyspieszonego. W Górze Kalwarii realizowane jest założenie poprowadzenia obwodnicy miasta (aktualne również w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta i gminy Góra Kalwaria) w ciągu dróg krajowych nr 79 i nr 50. Miasto Konstancin Jeziorna przystąpiło na początku roku 2008 do opracowania studium wykonalności Trasy Nadwiślańskiej. Realizacja Trasy Mostowej z przejściem nad Wisłą pozostaje wciąż tylko w sferze planów.

Budowa nowych dróg powiatowych w większości pozostaje tylko w sferze życzeń. Słuszne, ale nadal nierealizowane są założenia dotyczące rozwoju linii kolejowej i połączeń kolejowych z Warszawą i Konstancinem-Jeziorna. Pozostałe założenia unowocześniania układu komunikacyjnego transportowego dla powiatu powoli są wprowadzane w życie.

2.2.3 Uwarunkowania wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju miasta i gminy Piaseczno na lata 2005-2015.

Strategia stanowi wiedzę o mieście i gminie Piaseczno oraz zawiera zadania i programy, jakimi chce kierować się gmina podczas planowania swojego rozwoju.

Najważniejsze założenia rozwojowe gminy Piaseczno zawarte w strategii:

- 1) Gmina Piaseczno jest gminą otwartą, gościnną, bezpieczną i spełniającą oczekiwania mieszkańców oraz inwestorów.
- 2) Gmina Piaseczno jest centrum usług turystyczno – rekreacyjno - sportowych z wykorzystaniem walorów krajobrazowych, wyjątkowych terenów zielonych (Chojnowski Park Krajobrazowy), walorów lokalizacyjnych i infrastrukturalnych dla mieszkańców, inwestorów i turystów.

- 3) Gmina Piaseczno jest liderem gospodarczym, posiada wyjątkowe walory mieszkaniowe i atrakcyjne tereny inwestycyjne w bezpośrednim sąsiedztwie stolicy.
- 4) Gmina Piaseczno to miejsce blisko stolicy, w którym każdy może prowadzić swoją aktywność zawodową, rozwijać swoją przedsiębiorczość w przyjaznym, bezpiecznym środowisku naturalnym i społecznym.

Strategia Piaseczna została oparta na zestawie uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych podzielonych na dobre i złe strony możliwości rozwoju. Poniżej wybrane z tekstu strategii aspekty mające wpływ na rozwój miasta i gminy Piaseczno:

Mocne strony:

- położenie w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy,
- duża liczba inwestorów w stosunku do porównywalnych gmin,
- duża ilość żywych ekonomicznie przedsiębiorstw (głównie sektor MŚP),
- istniejący dobrze funkcjonujący przemysł i usługi,
- dobry stan finansów gminy – wysokie dochody i wydatki inwestycyjne w stosunku do porównywalnych gmin w Polsce,
- intensywny rozwój zasobów ludzkich gminy – wzrost liczby mieszkańców,
- rozwój budownictwa mieszkaniowego,
- regionalny system obszarów chronionych z Chojnowskim Parkiem Krajobrazowym,
- rozwój obszaru metropolitarnej Warszawy,
- rozbudowa układu komunikacyjnego Warszawy i obszaru metropolitarnej,
- bliskość dużego rynku zbytu (bliskość Warszawy),
- bliskość lotniska Okęcie,
- bliskość sprawnych układów komunikacyjnych – trasa katowicka i krakowska,
- położenie w otoczeniu stosunkowo dobrze rozwijających się gmin powiatu piaseczyńskiego,
- siedziba Starostwa Powiatowego w Piasecznie,
- dostęp do terenów zielonych, istniejące obszary chronione,

Słabe strony:

- nienadążanie z infrastrukturą wodno-kanalizacyjną w stosunku do rozwoju i urbanizacji gminy (niewydolność oczyszczalni ścieków),
- niedrożny układ komunikacyjny gminy, niewystarczająca liczba miejsc parkingowych w mieście,
- nieatrakcyjne i zaniedbane centrum miasta Piaseczna,
- wysoki poziom hałasu w sąsiedztwie tras komunikacyjnych,
- znaczna, nadmierna urbanizacja na terenie gminy,
- niewydolna komunikacja drogowa, słaby układ komunikacyjny gminy,
- słaba jakość dróg (ul. Puławska), niewystarczająca ilość i jakość parkingów, marginalizacja osobowego transportu kolejowego,
- rozwój infrastruktury technicznej nie nadążający za rozwojem budownictwa i wzrostem liczby mieszkańców,
- brak planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego,
- brak dróg szybkiego ruchu,
- brak szybkiego połączenia z Warszawą,
- brak inwestycji w starej części Piaseczna, brak rewitalizacji centrum miasta i wizji jego rozwoju,
- brak szlaków rowerowych i jeździeckich oraz informacji turystycznej.

Zagrożenia z zewnątrz:

- znaczna, nadmierna urbanizacja terenu w otoczeniu gminy,
- zawężanie obszarów chronionych,
- bliskie sąsiedztwo Warszawy,
- szybki i nadmierny rozwój komunikacji drogowej, lotniczej,

- całkowite zablokowanie układu komunikacyjnego gminy,
- bliskość Warszawy (większa atrakcyjność inwestycyjna aglomeracji warszawskiej – odciąganie potencjalnych inwestorów z gminy Piaseczno),
- zagrożenia dla gminy związane z rozbudową lotniska i budową autostrady,
- duże wolne przestrzenie przeznaczone do urbanizacji w sąsiednich gminach (odciągnięcie inwestorów do sąsiednich gmin).

W strategii zostało postawionych szereg celów, jakie winna zrealizować gmina Piaseczno, aby wzmocnić mocne strony gminy oraz zniwelować słabe strony rozwoju gminy. Poniżej wymienione zostały wybrane cele strategiczne i szczegółowe mające wpływ na rozwój układu komunikacyjnego Piaseczna:

1. Cele strategiczne:

- Wysoki poziom ekoświadomości mieszkańców,
- Czyste powietrze, czyste wody gruntowe, czyste gleby,
- Rozwinięta turystyka weekendowa,
- Zachowane walory krajobrazowe i zasoby dziedzictwa kulturowego gminy dla przyszłych pokoleń,
- Zrównoważony rozwój zabudowy powierzchni gminy,
- Maksymalne ograniczenie hałasu przy drogach tranzytowych,
- Udrożnienie układu komunikacyjnego na linii Warszawa – Góra Kalwaria i Konstancin-Jeziorna - Piaseczno (do trasy krakowskiej i katowickiej),
- Zrewitalizowanie centrum miasta Piaseczna,
- Uporządkowanie ładu przestrzennego gminy.

2. Cele szczegółowe:

- Zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu tranzytowego na Piaseczno,
- Ograniczenie lokalnego ruchu samochodowego w centrum miasta i rozbudowanie obwodnicy w Piasecznie,
- Realizacja programu budowy dróg rowerowych,
- Aktualizacja dokumentów planistycznych (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego),
- Ograniczenie możliwości podziału działek w Zalesiu Dolnym i Górnym,
- Zharmonizowanie procesu urbanizacyjnego z zasobami przyrodniczymi,
- Wybudowanie bezkolizyjnych skrzyżowań na ul. Puławskiej i jej rozbudowa,
- Zwiększenie liczby kursujących pociągów do Warszawy lub uruchomienie szybkiej kolei do Warszawy,
- Wybudowanie parkingów przy stacji PKP i/lub zajezdni trolejbusów (dla systemu Park & Ride),
- Zorganizowanie transportu dowożącego mieszkańców do stacji PKP,
- Dostosowanie planu zagospodarowania przestrzennego gminy do planowanych zmian związanych z rozbudową głównych ciągów komunikacyjnych (ul. Puławska do Góry Kalwarii),
- Prowadzenie działań wspierających budowę autostrady A2 w sąsiednich gminach,
- Poprawa stanu technicznego dróg w gminie
- Wykonanie brakujących odcinków dróg
- Zaadaptowanie stacji PKP kolejki wąskotorowej pod kątem utworzenia Centrum Kulturalnego,
- Uporządkowanie polityki lokalizacji baz transportowych i hipermarketów na terenie gminy (wstrzymanie zezwoleń dla lokalizacji dużych sieci handlowych do czasu ich zbilansowania)
- Prowadzenie działań wspierających budowę drugiego krajowego lotniska w Nowym Mieście nad Pilicą.

Diagnoza stanu gminy, analizy statystyczne, wypowiedzi mieszkańców i liderów społeczności lokalnej oraz analizy czynników i tendencji rozwoju gminy Piaseczno, powiatu piaseczyńskiego i województwa mazowieckiego wskazują na możliwość realizacji między innymi następujących programów rozwoju gminy:

- Program rozwoju infrastruktury technicznej,
- Program rozwoju infrastruktury ulic/ dróg na terenie gminy Piaseczno,
- Program przygotowania terenów pod rozwój budownictwa mieszkaniowego,
- Program rewitalizacji centrum miasta Piaseczna.

W 2004 roku Gmina Piaseczno uchwaliła Plan Rozwoju Lokalnego Miasta i Gminy Piaseczno na lata 2004 – 2015, w którym określono między innymi zakres zmian - dotyczących systemu komunikacji i infrastruktury miejskiej. Poniżej wyszczególniono najważniejsze zadania gminy w tej kwestii:

- wybudowanie bezkolizyjnych skrzyżowań na ul. Puławskiej i jej rozbudowa,
- zwiększenie liczby kursujących pociągów do Warszawy lub uruchomienie szybkiej kolei do Warszawy;
- wybudowanie parkingów przy stacji PKP i/lub zajezdni trolejbusów (dla systemu Park & Ride);
- zorganizowanie transportu dowożącego mieszkańców do stacji PKP;
- dostosowanie planu zagospodarowania przestrzennego gminy do planowanych zmian związanych z rozbudową głównych ciągów komunikacyjnych (ul. Puławska do Góry Kalwarii);
- prowadzenie działań wspierających budowę autostrady A2 w sąsiednich gminach;
- poprawa stanu technicznego dróg w gminie;
- wykonanie brakujących odcinków dróg;
- rozbudzenie świadomości mieszkańców i władz gminy dla potrzeb rewitalizacji centrum miasta;
- wdrożenie programu rewitalizacji centrum Piaseczna;
- zwiększenie partycypacji dużych inwestorów w budowie infrastruktury drogowej i wodno – kanalizacyjnej gminy;
- rozbudowanie i modernizowanie infrastruktury technicznej w strefach zabudowy przemysłowej i mieszkaniowej.

2.2.4 Uwarunkowania wynikające z obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Piaseczno.

Zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 9 - w celu określenia polityki przestrzennej gminy sporządza się studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, które powinno uwzględniać założenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz strategii gminy. Opracowując studium należy pamiętać, iż ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Przede wszystkim z uwagi na powyższe zdanie bardzo dokładnie, na potrzeby niniejszego opracowania przeanalizowano zapisy studium miasta i gminy Piaseczno w zakresie ustaleń i polityki przestrzennej układu transportowego gminy Piaseczno. Poniższe informacje zostały zaczerpnięte bezpośrednio z tekstu i załączników graficznych studium miasta i gminy Piaseczno, które zostało uchwalone w dniu 11 lipca 2006 r. uchwałą nr 1366/LII/ 2006 Rady Miejskiej w Piasecznie.

1. Uwarunkowania społeczne:

- Stały wzrost liczby mieszkańców miasta i gminy spowodowany migracją (28% w latach 1995-2004);
- Prognozowany przez GUS wzrost liczby mieszkańców gminy piaseczno o 50% do 2030 roku **co daje liczbę 90 tys. osób do roku 2030!**

- Wzrost zapotrzebowania na obiekty infrastruktury społecznej spowodowany wzrostem liczby mieszkańców;
 - Wysoki poziom wykształcenia mieszkańców;
 - Wysoka aktywność ekonomiczna społeczności;
2. Uwarunkowania wynikające ze stanu zagospodarowania miasta i gminy Piaseczno:
- Rozwój zwartych struktur przemysłowo-składowych w północnej części miasta;
 - Rozwój usług handlu o znaczeniu ponadlokalnym w północnej części miasta;
 - Dynamiczny rozwój zabudowy wielorodzinnej w rejonie śródmieścia miasta Piaseczno;
 - Tendencja do rozpraszania zabudowy w terenach wiejskich gminy;
 - Rozwój funkcji rekreacyjnej i wypoczynkowej dla mieszkańców aglomeracji warszawskiej;
 - Rezerwy dla rozwoju funkcji produkcyjno-składowych w północnej części miasta oraz wzdłuż torów kolejowych linii Warszawa – Radom i drogi krajowej nr 79;
 - Rozwój sektora budownictwa związany z pełnieniem przez miasto i gminę funkcji zaplecza mieszkaniowego dla m.st. Warszawy;
 - Rozwój funkcji produkcyjno-składowej i handlowej o znaczeniu ponadlokalnym.

2.2.5 Uwarunkowania komunikacyjne

- Dośrodkowy układ drogowy, powodujący ogniskowanie się ruchu drogowego krajowego, regionalnego i lokalnego w mieście Piaseczno;
- Planowana modernizacja i przebudowa drogi krajowej nr 79, która ograniczy problemy komunikacyjne występujące we wschodniej części miasta;
- Zbyt małe przekroje poprzeczne dróg tworzących podstawowy układ komunikacyjny w stosunku do obserwowanych potoków ruchu;
- Niedostateczna obsługa komunikacji publicznej wiejskich terenów gminy;
- Wadliwa obsługa komunikacyjna większości nowozurbanizowanych terenów miasta i gminy;
- Niewykorzystany potencjał linii kolejowych znajdujących się na terenie gminy.

Założono, że poprawa komunikacji publicznej pomiędzy Piasecznem a Warszawą odbędzie się poprzez wprowadzenie innych niż drogowe środków komunikacji. Stąd w Studium planuje się wykorzystanie do tego celu: linii kolejowej Warszawa – Radom z jednoczesną budową miejsc parkingowych przy istniejących stacjach kolejowych w Zalesiu Górnym i Piasecznie oraz z wykorzystaniem bocznicy kolejowej z Konstancina Jeziornej wraz ze stworzeniem przystanków w rejonie Józefosławia i ul. Puławskiej, szybkiego tramwaju proponowanego do lokalizacji wzdłuż ul. Puławskiej oraz Grójeckiej Kolei Dojazdowej.

Ponadto, dla poprawy sytuacji w mieście przyjęto za cel wyprowadzenie ze strefy śródmiejskiej miasta ruchu tranzytowego.

Układ drogowy

Ustalenia Studium w zakresie układu dróg krajowych i wojewódzkich odnoszą się do stanu istniejącego i są zgodne z założeniami planu zagospodarowania województwa mazowieckiego:

Drogi krajowe:

- Droga krajowa Nr 79 Warszawa – Piaseczno – Góra Kalwaria – Warka – Kozienice (klasa drogi GP);

Drogi wojewódzkie:

- Nr 709 Stacja Kolejowa Piaseczno-droga 722 (klasa drogi Z)
- Nr 721 Nadarzyn – Piaseczno – Jeziorna – Ciszycza (klasa drogi G);
- Nr 722 Piaseczno – Prażmów – Grójec (klasa drogi G)

- Nr 873 Pilawa-Zalesie Górne (klasa drogi Z),
oraz pozostałe drogi powiatowe i gminne.

Ruch drogowy w gminie koncentruje się na drodze krajowej nr 79, na drogach wojewódzkich nr 721, 722, oraz drogach powiatowych nr 2813W, 2814W, 2822W, 2824W, 2829W, 2836W.

Droga krajowa nr 79 i droga wojewódzka nr 722 stanowią bezpośrednie trasy dojazdowe do Warszawy. Droga wojewódzka nr 721 na charakter obwodnicowy w stosunku do Warszawy i wyprowadza ruch drogowy, w tym szczególnie ciężarowy z Konstancina i Piaseczna w kierunku zachodnim, do Radomia, Katowic i Poznania z ominięciem Warszawy.

Dla osiągnięcia podstawowych zmian jakościowych w układzie komunikacyjnym obszaru gminy proponuje się utrzymać dotychczasowe rezerwy terenowe ustalone w planach gmin Piaseczno, Lesznówola i Konstancin dla układu głównego i zbiorczego oraz wyznaczyć nowe korytarze komunikacyjne. Postulowany układ docelowy funkcjonowałby w oparciu o zmodernizowaną i przebudowaną istniejącą sieć dróg krajowych i wojewódzkich wzbogaconą o następujące elementy:

W zakresie układu głównego i zbiorczego studium wskazuje realizację:

1. drogi ekspresowej nr S-7 z dwoma węzłami w zachodniej części gminy,
2. przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 (trasy mostowej).

Należy podkreślić, że powyższy układ został zdefiniowany w warunkach przebiegu autostrady przez Ursynów, co ogranicza ruch tranzytowy na terenie gminy. Natomiast w przypadku zmiany tej decyzji i przebiegu autostrady przez gm. Prażmów powstanie ruch tranzytowy pomiędzy autostradą a Warszawą o znacznym nasileniu na terenie gminy i miasta, wówczas konieczna będzie, w zależności od lokalizacji węzłów, także zmiana przebiegu drogi krajowej nr 722.

Ponadto, ze względu na brak ostatecznej decyzji co do budowy drogi ekspresowej w zachodniej części gminy jako elementu krajowego układu, w Studium dopuszcza się realizację drogi o niższej klasie jako elementu układu dróg wojewódzkich lub powiatowych. Jednak ze względu na planowany wzrost liczby mieszkańców w tej części gminy niniejszą inwestycję uznaje się w Studium za kluczową dla obsługi komunikacyjnej tej części gminy.

W zakresie układu lokalnego studium ustala:

1. nowy ciąg komunikacyjny łączący Zalesie Górne z Głuskowem;
2. nowy ciąg komunikacyjny łączący Złotokłós i Głusków przez Baszkówkę i Bobrowiec z drogą wojewódzką 721 Piaseczno-Nadarzyn;
3. modernizację lokalnych ciągów w Złotokłosie, Głuskowie, Baszkówce, Woli Gołkowskiej, Gołkowie, Bobrowcu, Zalesiu Górnym, Jazgarzewie, Jesówce, Żabieńcu łączących się z układem zbiorczym.

Na terenie miasta Piaseczna studium zakłada budowę nowych ulic i modernizację istniejących ulic w celu poprawy warunków ruchu na głównych wlotach i wylotach z obszaru zabudowanego, tzn:

1. połączenie ul. Armii Krajowej do ul. Stołecznej, które ograniczy ruch w Śródmieściu Piaseczna,
2. połączenie ul. Sienkiewicza z drogą wojewódzką 721: ul. Towarowa, Dworcowa i Jarząbka oraz ul. Wojska Polskiego;
3. połączenie od wschodu ul. Armii Krajowej od ul. Staszica do Okrzei;
4. bezkolizyjne przejście ul. Jana Pawła II nad torami kolei Warszawa-Radom.

Na terenie miasta w studium planuje się następujące inwestycje:

- ul. Fabryczna na odcinku Wojska Polskiego - do ul. Powstańców W-wy
- ul. Jana Kazimierza do włączenia do ul. Pod Bateriami

- ul. Zielona na odcinku od ul. Chyliczkowskiej do ul. Przesmyckiego
- ul. Kniaziewicza na odcinku od ul. Nadarzyńskiej do ul. Jana Pawła II
- ul. Wilanowska do ul. Nowodziałkowej
- ul. Ogrodowa
- ul. Poniatowskiego od ul. bez nazwy (Dworcowa) do ul. Nadarzyńskiej
- Al. Kalin od ul. Topolowej od wiaduktu PKP do ul. Kasztanów
- Plac Wolności - Zalesie Dolne
- ul. Kruczkowskiego na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Wyczółkowskiego
- ul. Mleczarska na odcinku od ul. Energetycznej do ul. Krasickiego
- ul. Nadarzyńska na odcinku od ul. Dworcowej do ul. Towarowej
- ul. Jarząpka na odcinku od ul. Czyżyków do ul. Nowej
- ul. Chełmońskiego na odc. od ul. Broniewskiego do ul. Chełmońskiego
- ul. E. Orzeszkowej na odcinku od ul. B. Prusa do połączenia z ul. Przedwiośnia
- węzeł ulic Zagrodowa, Staropolska, 1-go Maja, Zacisze
- ul. Mickiewicza - przebiecie do ul. Al. Kalin od ul. Krótkiej
- ul. Wiązowa od ul. Al. Kalin, Paprociowa do ul. Wrzosowej
- ul. Wiśniowa na odcinku od ul. Łąbędzia do ul. Raszyńskiej
- ul. Kilińskiego
- ul. Staszica na odcinku od drogi krajowej do ul. Mazarskiej
- ul. Balińskiego na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Orężnej
- ul. Konarskiego na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Orężnej
- łącznik ul. Konopnickiej do ul. Okężnej
- ciąg ulic Przemysłowa, Północna odc ul. Okężnej
- ul. Mazurska od ul. Staszica do ul. obwodnicy Drogi krajowej Nr. 79
- ul. Tulipanów.

W Studium wyznacza się strefy wokół głównych ciągów komunikacyjnych, gdzie postuluje się ograniczenie lokalizacji zabudowy wielorodzinnej oraz inwestycji publicznych takich jak: szkoły, ośrodki zdrowia i domy opieki społecznej. Jednocześnie dla planowanej drogi ekspresowej w części zachodniej strefy B oraz zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na terenie miasta Piaseczno i sołectwa Julianów postuluje się ograniczenia zabudowy mieszkalnej i ww. inwestycji publicznych:

- w pasie 150 m licząc w każdą stronę od linii rozgraniczającej drogi ekspresowej;
- w pasie 100 m licząc w każdą stronę od linii rozgraniczającej drogi wojewódzkiej.

W pasie 20m od linii rozgraniczającej terenów kolejowych zakazuje się lokalizacji nowej zabudowy, z wyłączeniem obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej,

W pasie od 20,0m do 80,0m od linii rozgraniczającej terenów kolejowych dopuszcza się zabudowę, w przypadku, której w pomieszczeniach chronionych zostaną spełnione dopuszczalne normy hałasu i wibracji zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi dla danego przeznaczenia.

Z uwagi na fakt, iż część gminy Piaseczno znajduje się w obszarze B i C uzdrowiska Konstancin Jeziorna ustanowionego w statucie uzdrowiska Konstancin Jeziorna (Uchwała Nr XIX/89/72 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Warszawie z dnia 30.10.1972 r.), w obszarach tych zabrania się lokalizacji parkingów o wielkości powyżej 50 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, dostawczych i autobusów. Obszar B obejmuje zachodnią część sołectw Chyliczki i Chylisce, a obszar C obejmuje tereny od zachodu - od Lasku Kabackiego do wsi Julianów, a od południa lasy Chojnowskie i d. PGR – Obory do Wisły.

Układ kolejowy

Na układ kolejowy w mieście i gminie Piaseczno składają się:

- linia kolejowa normalnotorowa zelektryfikowana nr 8 Warszawa – Radom, przecinająca miasto i gminę z północy na południe, ze stacjami na terenie gminy w miejscowościach Piaseczno i Zalesie Górne;
 - bocznicą kolejową do EC Siekierki związana z ww. linią kolejową i przecinająca równoleżnikowo północną część strefy A (miasto Piaseczno i Julianów),
 - linią kolejową wąskotorową „Grójecka Kolej Dojazdowa” Piaseczno – Grójec, z przystankami na terenie gminy w następujących miejscowościach: Piaseczno, Zalesie Dolne, Zalesinek, Gołków, Głosków, Runów i Złotokłos, która przecina zachodnią część gminy (obrzeża strefy A i cała strefa B).

Wszystkie wymienione powyżej elementy układu kolejowego są ze sobą połączone. Stąd też planuje się w Studium zwiększenie udziału transportu szynowego przede wszystkim w obsłudze lokalnego ruchu pasażerskiego, gdzie ze względu na wzrost liczby mieszkańców zarówno miasta jak i gminy należy się liczyć ze zwiększonym zapotrzebowaniem.

Planowany układ obejmuje:

1. dostosowanie linii Warszawa – Radom i bocznic kolejowej dla potrzeb szybkiej kolei podmiejskiej, ze stworzeniem dwóch przystanków kolejowych (wraz z budową parkingów):
 - w rejonie Julianowa (przy przecięciu ul. Julianowskiej z torami) dla obsługi terenów mieszkaniowych Julianowa, Józefosławia oraz terenów przemysłowych w północnej części miasta;
 - na granicy miasta z gminą Lesznowola (przy przecięciu ul. Mleczarskiej z torami – dawna zajezdnia trolejbusowa) dla obsługi terenów mieszkaniowych północnej części miasta.
2. odtworzenie Grójeckiej Kolei Dojazdowej z modernizacją do obsługi lokalnego ruchu pasażerskiego i ruchu turystycznego, wraz z rewitalizacją stacji i budową parkingów w rejonie wszystkich stacji.

Istotnym elementem układu będzie połączenie linii ww. linii, czyli Stacji Kolejowej PKP Piaseczno ze stacją kolei wąskotorowej Piaseczno-Wiadukt.

Jednocześnie w Studium dopuszcza się realizację szybkiego tramwaju łączącego Piaseczno z Warszawą wzdłuż drogi krajowej nr 79 i drogi wojewódzkiej 721.

Na terenie miasta i gminy Piaseczno przewiduje się realizację następujących ponadlokalnych inwestycji celu publicznego:

- Modernizacja i przebudowa drogi krajowej nr 79 (Warszawa – Piaseczno - Góra Kalwaria – Kozienice – Sandomierz – Kraków) do klasy GP;
- Budowa drogi ekspresowej lub głównej (od drogi krajowej nr 7 w gm. Tarczyn przez gm. Piaseczno i Lesznowola do m.st. Warszawy) w przebiegu orientacyjnie wskazanym na rysunku Studium tj. od granic południowych gminy poprzez obręby geodezyjne Szczaki, Złotokłos, Wólka Pracka, Wólka Pracka-Struga, Karolin, Mieszkowo, Antoninów, Wola Gołkowska i Robercin, wraz z budową dwóch węzłów na skrzyżowaniu z drogami nr 01351; oraz nr 01343;
- Modernizacja i przebudowa (z poszerzeniem) drogi wojewódzkiej nr 721 (Nadarzyn – Piaseczno – Jeziorna – Ciszycą) ze zmianą przebiegu w części wschodniej miasta i gminy, który orientacyjnie został wskazany na rysunku Studium;
- Modernizacja i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 722 (Piaseczno – Prażmów – Grójec);
- Modernizacja dróg powiatowych nr 01341/01343/01344 Gołków-Antoninów-Cm. Południowo-Wola Kosowska-Nadarzyn (w obecnym przebiegu);

- Przebudowa drogi nr 01316 Konstancin-Piaseczno-Łoziska z budową wiaduktu (lub tunelu) nad (lub pod) koleją radomską w granicach miasta Piaseczno;
- Przebudowa dróg nr 01326/01327/01345 ze zmianą przebiegu w granicach sołectwa Gołków i Kamionka oraz budową wiaduktu (lub tunelu) nad(lub pod) koleją radomską w granicach sołectwa Zalesie Górne;
- Modernizacja linii kolejowej (wraz z bocznicą w kierunku Konstancina Jeziornej) z adaptacją do obsługi ruchu lokalnego aglomeracji warszawskiej wraz z budową nowych przystanków w rejonie skrzyżowania ul Juliankowskiej i Mleczarskiej oraz budową parkingów w rejonie dworców kolejowych i przystanków;
- Odtworzenie Grójeckiej Kolei Dojazdowej z modernizacją do przewozów pasażerskich;
- W Studium dopuszcza się także możliwość realizacji szybkiego tramwaju w liniach rozgraniczających drogi krajowej nr 79 i drogi wojewódzkiej nr 721;
- Rewitalizacja zespołu stacyjnego Grójeckiej Kolei Dojazdowej;
- Rewitalizacja stacji i przystanków Grójeckiej Kolei Dojazdowej.

REALIZACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ PIASECZNA

Założenia rozwoju układu komunikacyjnego zawarte w strategii powiatu piaseczyńskiego oraz planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego zostały w dużej mierze przełożone na politykę przestrzenną gminy Piaseczno. Przy czym rozwój układu komunikacyjnego gminy Piaseczno przedstawiony w studium został zaprojektowany przy założeniach, iż autostrada A2 będzie realizowana nie przez południową część powiatu piaseczyńskiego, ale przez warszawski Ursynów. Na pewno poprowadzenie autostrady powyżej Piaseczna wpłynie na ograniczenie ruchu tranzytowego przez gminę, ale jednocześnie ze względu na znaczne zwiększenie podaży nowych terenów inwestycyjnych studium nie przewiduje alternatywnych dróg o znaczeniu zbiorczym i lokalnym dla obsługi samego Piaseczna. Słuszne wydaje się szukanie rozwiązań alternatywnych dla komunikacji zbiorowej, która w przypadku Piaseczna – gminy położonej w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy – pełni ogromną rolę. Ważny jest, więc rozwój komunikacji kolejowej, przy czym studium zakłada możliwość wykorzystania linii kolejowych obecnie nieużytkowanych (bocznica kolejowa w kierunku Konstancina) wraz z budową nowych stacji kolejowych oraz modernizację wąskotorowej linii kolejowej Grójec Warszawa. W SUIKZP proponuje się także realizację linii tramwajowej wzdłuż ulicy Puławskiej i połączenie Piaseczna z Ursynowem za pomocą tramwaju.

2.2.6 Uwarunkowania wynikające z ustaleń w zakresie planowania przestrzennego

Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmują 100% powierzchni miasta Piaseczno oraz ponad 20% terenów wiejskich. Jak wynika z informacji zamieszczonych na stronie internetowej gminy Piaseczno oraz uzyskanych bezpośrednio w Wydziale Urbanistyki i Architektury dla miasta Piaseczna obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony uchwałą nr 613/LI/98 rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 29.04.1998 r., który doczekał się przeszło 30 zmian. Dla terenów położonych w gminie Piaseczno obowiązuje 60 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a kolejne 60 uchwał jest w trakcie opracowania.

Ustalenia planów dla miasta prowadzą do wyróżnienia stref o odmiennych funkcjach i intensywności zagospodarowania:

- w części północnej miasta ustalono rozwój funkcji produkcyjno-usługowych i składowo-magazynowych o znaczeniu ponadlokalnym;
- w części zachodniej miasta w rejonie linii kolejowej oraz w części wschodniej miasta w rejonie drogi krajowej nr 79 ustalono także strefy rozwoju funkcji produkcyjno-magazynowej;
- w części centralnej wydzielono obszary dominacji zabudowy wielorodzinnej z wyraźnym wyróżnieniem obszaru historycznego śródmieścia, gdzie lokuje się większość funkcji publicznych o znaczeniu lokalnym i powiatowym;
- w części południowej miasta i wschodniej miasta dopuszcza się zarówno rozwój zabudowy jedno- jak i wielorodzinnej;
- w części zachodniej miasta (w obszarze chronionego krajobrazu) wydziela się strefę rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;
- obszary miasta sąsiadujące z doliną rzeki lub położone w dolinie Jeziorki i jej dopływu – Perełki (zwanej także Kanałem Piaseczyńskim) stanowią ciągi terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych w mieście.

Założono, że rozwój funkcji turystycznej odbywać się będzie w rejonie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego i dolin rzek Jeziorki i Głuskówki, które stanowią będą swego rodzaju osie tego rozwoju. Przyjęto, że głównym kierunkiem rozwoju będzie tworzenie obszarów rekreacyjnych dla obsługi rekreacji czynnej mieszkańców miasta i gminy Piaseczno, powiatu piaseczyńskiego oraz m.st. Warszawy oraz obsługa ruchu świąteczno-niedzielnego dla mieszkańców m.st. Warszawy.

Założono, że zwiększy się zapotrzebowanie na sprawną obsługę komunikacyjną miasta i gminy Piaseczno, szczególnie w zakresie powiązań z m.st. Warszawą.

Analizując układ komunikacyjny zaproponowany w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Piaseczna w odniesieniu do obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego, szczególnie tych sporządzonych na podstawie przeszłych założeń rozwoju mieszkalnictwa i komunikacji gminy i miasta Piaseczna, stwierdzono rozbieżności. Przede wszystkim obowiązujące plany miejscowe, szczególnie te sporządzone na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, a datowane na koniec lat 90-tych w większości przewidują niższe klasy i parametry dróg w stosunku do obecnej polityki przestrzennej. Tak więc droga wojewódzka (np. nr 722) w obowiązujących planach ma klasę drogi zbiorczej i jak wynika z ustaleń istnieje możliwość bezpośredniego z niej zjazdu na działki budowlane, a studium zakłada, zgodnie zresztą z polityką powiatu piaseczyńskiego i województwa mazowieckiego, podwyższenie klasy drogi do głównej. W rezultacie modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego oparta na istniejącym układzie dróg jest w większości niewykonalna z uwagi na stan zainwestowania terenów położonych wzdłuż dróg.

2.2.7 Uwarunkowania wynikające ze strategii gmin sąsiadujących z Piasecznem.

Gmina Piaseczno graniczy od północy z miastem stołecznym Warszawa, od wschodu z gminą Konstancin Jeziorna i gminą Góra Kalwaria, od południa z gminą Prażmów, a od wschodu z gminą Tarczyn i gminą Lesznowola. Na potrzeby niniejszego opracowania przeanalizowano zapisy strategii rozwoju zrównoważonego wymienionych gmin oraz ustalenia studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w zakresie zagadnień transportowych. Polityka rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego dla całego powiatu piaseczyńskiego została nakreślona w strategii rozwoju Powiatu oraz planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego przedstawionych powyżej. Należy zakładać, iż poszczególne opracowania zgodne są co do ram rozwoju ponadlokalnego powiatu Piaseczyńskiego, poniżej zaprezentowane zostaną w skrócie – stan istniejący oraz kierunki rozwoju układów komunikacyjnego w poszczególnych gminach. Przedstawione

poniżej materiały w zależności od źródła będą się pomiędzy sobą różniły zawartością, ilością oraz jakością informacji.

KONSTANCIN JEZIORNA

Strategia rozwoju gminy Konstancin-Jeziorna została opracowana i przyjęta w 2005 r., natomiast studium zostało uchwalone w dniu 27 grudnia 1999 r. Z zebranych informacji gmina Konstancin-Jeziorna zakłada przystąpienie do zmiany studium jeszcze w 2008 r.

Horyzont czasowy strategii przyjęto na 2020 r.

W wyniku przeprowadzonej analizy SWOT, wyodrębniono słabe i mocne strony gminy w zakresie uwarunkowań komunikacyjnych:

1. Mocne strony komunikacji drogowej:

- Prosta droga dojazdowa do Warszawy o stosunkowo wysokim standardzie technicznym (droga nr 724 Warszawa – Góra Kalwaria klasy „G 2/2” w granicach Warszawy i klasy G ½ w granicach miasta i gminy).
- Dobre połączenia drogowe z Piasecznem i Górą Kalwarią.
- Dość wysoki udział dróg o nawierzchniach twardych w całkowitej długości sieci drogowej.
- Bardzo wysoki udział ulic o nawierzchniach twardych w całkowitej długości sieci ulicznej miasta.
- Stosunkowo dobre pokrycie obszaru gminy siecią drogowych połączeń międzyosiedlowych o nawierzchniach twardych.

2. Mocne strony komunikacji

1. Słabe strony komunikacji drogowej:

- Nadmierny ruch samochodowy w strefie uzdrowskiej „A”; brak parkingów na zewnątrz strefy.
- Za mała przepustowość układu drogowego, powodująca „korki” w godzinach szczytu, zwłaszcza na drodze do Warszawy.
- Mała elastyczność układu drogowego, wyrażająca się w braku alternatywnych dróg dojazdowych, szczególnie w relacjach do Warszawy, co powoduje lokalnie dodatkowe przeciążenie układu w godzinach szczytu komunikacyjnego.
- Brak mostu na Wiśle zapewniającego bezpośrednie połączenie drogowe między gminą a pasmem otwockim (Józefów, Otwock, Karczew).
- Jednopoziomowe skrzyżowania dróg z linią kolejową.
- Zbyt małe szerokości wielu jezdni drogowych i pasów drogowych.
- Niedostateczna jakość i nośność wielu nawierzchni drogowych i chodników.
- Koncentracja zabudowy przy drogach, w wielu przypadkach praktycznie uniemożliwiająca ich poszerzenie.
- Brak systemowych rozwiązań w zakresie uspokajania (ograniczania) ruchu we wnętrzach osiedlowych.,
- Zbyt mała sieć chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych.

2. Słabe strony komunikacji zbiorowej:

zbiorowej:

- Dobre powiązanie komunikacją autobusową miasta Konstancin-Jeziorna z Piasecznem.
- Zapewnienie dojazdu dzieci do szkół taborem autobusowym.
- Niepełne pokrycie obszaru miasta i gminy liniami komunikacji zbiorowej (przy standardzie dojścia pieszego do przystanku nie dłuższego niż 600 m).
- Długi czas dojazdu do centrum Warszawy.
- Niewykorzystana szansa na skierowanie autobusów do końcowej stacji metra „Kabaty” na Ursynowie.
- Niewykorzystanie istniejącej linii kolejowej do uruchomienia kolejowych dojazdów pasażerskich do Warszawy i Piaseczna; brak działań władz gminy na rzecz uruchomienia połączenia kolejowego.
- Zbyt mała częstotliwość ruchu i niski komfort podróży autobusami transportu publicznego.
- Brak autobusów kursujących nocą.

Jako szanse na rozwój gminy wymieniono: istotne zwiększenie pojemności układu drogowego dzięki inwestycjom ponadlokalnym, czyli obwodnicy Konstancina Jeziorny w ciągu drogi nr 724 wraz z nową trasą do Góry Kalwarii, nowe połączenie w relacji Pruszków – Piaseczno – Konstancin Jeziorna – Otwock – Mińsk z mostem na Wiśle oraz realizacja Czerniakowskiej-BIS; a także uruchomienie pasażerskiej komunikacji kolejowej oraz podniesienie atrakcyjności komunikacji autobusowej, zwłaszcza w głównych relacjach dojazdowych do Warszawy i Piaseczna. Natomiast zagrożeniem rozwoju może być brak ponadlokalnych inwestycji drogowych, prowadzący do blokady ruchu w godzinach szczytu w dojazdach do Warszawy oraz spadek przewozów pasażerskich w komunikacji autobusowej, prowadzący do utraty znaczenia tego rodzaju transportu w podróżach mieszkańców gminy.

Strategia zakłada dwa scenariusze rozwoju, między innymi układu komunikacyjnego – optymistyczny i pesymistyczny. Optymistyczny scenariusz zakłada, iż:

W zakresie transportu drogowego wybudowane zostaną:

- droga ekspresowa S-2 przez Ursynów z węzłem drogowym „Przyczółkowa” w Wilanowie (4 km od granicy gminy i 7 km od centrum Konstancina-Jeziorny) i z mostem na Wiśle,
- obwodnica Konstancina-Jeziorny w ciągu drogi wojewódzkiej nr 724 do Góry Kalwarii, odciążająca układ uliczny miasta,
- nowe połączenia gminy z Warszawą: tzw. Czerniakowska-BIS – odciążająca i zwiększająca elastyczność i niezawodność układu drogowego.
- nowe połączenie do stacji metra Kabaty ulicą Nowokabacką.

Rozwój transportu zbiorowego nastąpi dzięki:

- skierowaniu autobusów do końcowej stacji metra „Kabaty” na Ursynowie, co ułatwi dojazdy do centrum Warszawy,
- uruchomieniu kolejowych dojazdów pasażerskich do Warszawy i Piaseczna przy wykorzystaniu istniejącej bocznicy kolejowej do Elektrociepłowni Siekierki na odcinku Iwiczna – Konstancin (jako element systemu transportu publicznego w skali metropolitalnej).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 1999 r. zakładało następujący rozwój układu komunikacyjnego gminy Konstancin-Jeziorna:

1. Podstawową sieć dróg regionalnych i ponadregionalnych tworzy układ dróg wojewódzkich Nr 721 i Nr 724 oraz sieć dróg, obsługujących miasto i obszary wiejskie.
2. Określa się następujące kierunki rozwoju komunikacji na obszarze miasta – gminy:
 - dążenie do wzmocnienia kierunku drogi wojewódzkiej Nr 724 poprzez pilną realizację obwodnicy drogowej (G 2 x 2 pasy ruchu) jako zadanie wojewódzkie, celem odciążenia od uciążliwości komunikacyjnej ruchu tranzytowego obszarów centrum miasta oraz uzdrowiska, przy maksymalnym odsunięciu jej od skarpy i form podlegających ochronie środowiska,
 - utrzymanie rezerwy korytarza dla projektowanej drogi kategorii Z, łączącej Piaseczno z Konstancinem-Jeziorną,
 - prowadzenie polityki przestrzennej i drogowej opartej o adaptację istniejących ciągów drogowych wojewódzkich i powiatowych.
3. Ustala się następujące zasady obsługi komunikacją zbiorową:
 - podstawowym środkiem przewozowym w ruchu pasażerskim na obszarze gminy uznaje się autobus,
 - linie autobusowe dla obsługi relacji N-S powinny dążyć do integracji z metrem w Warszawie,
 - należy dążyć do odpowiedniego nasycenia komunikacją zbiorową obszarów zurbanizowanych.
4. Ustala się następujące zasady obsługi obszaru uzdrowiska:
 - obniżenie uciążliwości komunikacyjnej poprzez ograniczenie przejazdu samochodów przez obszar uzdrowiska oraz wybudowaniu na obszarach stykowych z uzdrowiskiem parkingów, umożliwiających;
 - przesiadkę na ekologiczną linię autobusową obsługującą obszar uzdrowiska, dopuszczeniu do wjazdu w obszar uzdrowiska wyłącznie pojazdów obsługi gospodarczej, specjalnej, mieszkańców stałych i za specjalnym pozwoleniem (dojazd osób niepełnosprawnych), ustala się konieczność opracowania specjalistycznego, szczegółowego studium o charakterze zmian w organizacji ruchu. W opracowaniu tym należy wskazać sieć ciągów spacerowych, pieszych i rowerowych, w tym powiązań miejsc rekreacji, turystyki i wypoczynku z Warszawą.
5. Na obszarze gminy nie dopuszcza się możliwości lokalizacji autostrady.

REALIZACJA ZAŁOŻEŃ STRATEGII i STUDIUM

Założenia modernizacji i rozbudowy układu drogowego zawartego w dokumentach strategicznych gminy Konstancin-Jeziorna we wszystkich aspektach są nadal aktualne i istnieje nadzieja, iż stopniowo będą realizowane.

GÓRA KALWARIA

Strategia rozwoju gminy i miasta Góra Kalwaria została opracowana i przyjęta w 2002 r., natomiast studium zostało uchwalone w dniu 13 września 2006 r.

W strategii zostały wyodrębnione następujące problemy gospodarcze, z jakimi boryka się gmina Góra Kalwaria, a związane bezpośrednio ze stanem komunikacji:

- Słaba komunikacja lokalna i regionalna - konieczność rozbudowy dróg;
- Utrudniony ruch drogowy pomiędzy Górą Kalwarią a Warszawą (ruch turystyczny i wypoczynkowo-rekreacyjny)
- Zły stan dróg
- Zbyt wąska droga pomiędzy Górą Kalwarią a Piasecznem
- Brak obwodnicy miasta
- Słaba przepustowość dróg dojazdowych.

Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej powinna polegać na:

1. budowie obwodnicy Góry Kalwarii,
2. modernizacji dróg krajowych: nr 79 i nr 50,
3. modernizacji dróg wojewódzkich:
 - Góra Kalwaria -Konstancin,
 - ul. Warszawska – Czersk,
 - ul. Kalwaryjska - Góra Kalwaria.
4. oraz budowie i modernizacji dróg powiatowych:
 - Kąty,
 - Czachówek- Szełkoria.

Jako element rozwoju układu transportowego wskazano propozycję wykorzystania dawnego szlaku kolei wąskotorowej na trasie: Dworzec Południowy - Piaseczno - Grójec - Nowe Miasto i Wilanów - Konstancin - Góra Kalwaria - Czersk - Warka - Grójec (pętla)

Studium miasta i gminy Góra Kalwaria zawiera następujące ustalenia z zakresu transportu drogowego i publicznego:

1. Rozbudowa i modernizacja podstawowego układu drogowego, zgodnie z parametrami z klasyfikacji funkcjonalno – technicznej określonej w studium, będzie zasadniczym kierunkiem polityki przestrzennej w zakresie sprawności układu komunikacyjnego miasta i gminy.
2. Działania modernizacyjne zmierzające do poprawy bezpieczeństwa i warunków jazdy na drogach krajowych i wojewódzkich, w tym, poprzez: wytyczenie przebiegu obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 50 i 79, modernizację i przebudowę drogi krajowej Warszawa – Góra Kalwaria (droga 79) wraz z budową obwodnicy miasta, nowego przebiegu i podwyższenia standardu drogi wojewódzkiej 724 (z wariantowo pokazanym jej przebiegiem).
3. Poprawa parametrów technicznych drogi krajowej nr 79, w tym budowa obwodnicy miasta, stanowią szansę rozwoju gospodarki gminy, poprzez ułatwienie połączeń regionalnych i umożliwienie bezpośredniej dostępności komunikacyjnej terenów przeznaczonych do aktywizacji gospodarczej, spowodują też odciążenie centrum miasta z ruchu tranzytowego.
4. Dalszy rozwój gminy w zakresie obsługującego układu drogowego może się opierać o istniejący układ dróg, niezbędne są jednak działania polegające na ich modernizacji technicznej i realizacji brakujących w powiązaniach odcinków.
5. Sieć drogowa układu obsługującego powinna tworzyć hierarchiczny układ.
6. Rozbudowy wymaga system komunikacji publicznej; szczególnie zwrócić należy uwagę na wykorzystanie istniejącej linii kolejowej i istniejących stacji (przystanków).

W studium zawarto wykaz zadań rządowych, dotyczących realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, a przewidzianych do realizacji na terenie miasta i gminy Góra Kalwaria:

1. Obwodnica miasta Góra Kalwaria w ciągu drogi krajowej nr 50;

2. Modernizacja i przebudowa drogi krajowej nr 79 oraz budowa obwodnicy miasta Góra Kalwaria na przebiegu tej drogi (środki finansowe zarezerwowano w budżecie Województwa Mazowieckiego);
3. Modernizacja i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 724 z budową obejścia miasta Góra Kalwaria.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego wprowadzono następujące ustalenia, dotyczące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym:

- ciąg drogi wojewódzkiej nr 50 ma stanowić fragment „Dużej Obwodnicy Warszawy” w paśmie ośrodków miejskich: Góra Kalwaria, Grójec, Solec, Wyszogród, Wyszaków, Mińsk Mazowiecki, z przyszłościowym ujednoczeniem klasy dróg do GP (głównej ruchu przyspieszonego);
- istniejąca linia kolejowa ma stanowić część obwodnicy towarowej na odcinku Łowicz – Skierniewice – Łuków, europejskiego korytarza transportowego (KII) na linii: Berlin – Kunowice – Warszawa – Terespol;
- celowe jest wskazanie korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy w rejonie Góry Kalwarii. Propozycja ta nie znajduje jednak bezpośredniego odniesienia w dokumentach rządowych.

REALIZACJA ZAŁOŻEŃ STRATEGII I STUDIUM

Założenia modernizacji i rozbudowy układu drogowego zawartego w dokumentach strategicznych miasta i gminy Góra Kalwaria, najprawdopodobniej ze względu na to, iż zostały one niedawno zaktualizowane są jak najbardziej realne do przeprowadzenia. Strategia zakłada wykorzystanie istniejącej kolei wąskotorowej w relacji Warszawa-Wilanów – Piaseczno – Grójec jako alternatywne rozwiązanie dla transportu zbiorowego. Niestety studium nie odnosi się już do tej propozycji. Mimo planów poprowadzenia autostrady wzdłuż Ursynowa, studium wskazuje na celowość wskazania obejścia Warszawy przez gminę Góra Kalwaria.

PRAŻMÓW

Strategia rozwoju gminy Prażmów została opracowana i przyjęta przed rokiem 2004 r., natomiast studium zostało uchwalone w dniu 27 lipca 2004 r.

W *Strategii Rozwoju Gminy Prażmów* stwierdza się, iż istniejący układ drogowy zapewnia dobre połączenia między miejscowościami w gminie oraz połączenia z gminami sąsiednimi, natomiast stan nawierzchni jest zróżnicowany, w szczególności remontów i modernizacji wymagają drogi gminne, niska jest również jakość obsługi komunikacją autobusową. Według *Strategii* położenie gminy w bliskości Warszawy oraz stosunkowo dobrze rozwinięty system drogowy stwarza szanse rozwoju dla gminy, jednak konieczna jest jego modernizacja.

Do podstawowych problemów funkcjonowania systemu transportowego gminy należą:

1. niezhierarchizowany układ drogowy – drogi prowadzące ruch regionalny obsługują jednocześnie przyległą zabudowę, problem ten dotyczy głównie drogi wojewódzkiej nr 722, w mniejszym stopniu pozostałych dróg wojewódzkich i powiatowych,
2. zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, wynikające z braku kontroli dostępu do dróg wyższych klas i konfliktów wynikających ze wspólnego wykorzystywania jezdni przez wszystkich użytkowników, a w szczególności „niechronionych uczestników ruchu” (pieszych i rowerzystów), zmuszonych do korzystania z jezdni ze względu na brak chodników i ścieżek rowerowych,
3. brak możliwości lub trudności w poprawie parametrów technicznych i użytkowych dróg wojewódzkich i powiatowych na terenach zabudowy, w zakresie ograniczenia dostępności do drogi i obsługi przyległego zagospodarowania oraz zwiększenia odległości pomiędzy skrzyżowaniami, poprzez ograniczenie ich liczby,

4. jednopoziomowe skrzyżowania dróg układu podstawowego z linią kolejową,
5. zróżnicowany stan nawierzchni i braki w wyposażeniu w nawierzchnie twarde części dróg powiatowych i większości gminnych,
6. niska jakość obsługi komunikacją zbiorową, szczególnie autobusową.

W studium podano charakterystykę istniejącego układu transportowego w gminie Prażmów:

Droga wojewódzka nr 722 – droga klasy głównej, droga ta zapewnia najważniejsze powiązania zewnętrzne gminy z Warszawą oraz z siedzibami powiatów w Piasecznie i Grójcu. Jest to najbardziej obciążona ruchem tranzytowym i wewnętrznym droga w gminie, posiadająca w większości dobre parametry techniczne w zakresie szerokości jezdni i pasa drogowego oraz stanu technicznego nawierzchni.

Do dróg zbiorczych w stanie istniejącym zaliczono:

- drogę wojewódzką nr 683 (Prażmów – Sobików), łączącą drogę nr 722 ze stacją kolejową w Czachówku i drogą krajową nr 50, droga ta obsługuje powiązania zewnętrzne gminy z terenami położonymi po jej zachodniej stronie oraz powiązania wewnętrzne w południowej części gminy,
- drogę wojewódzką nr 876 (Łoś – Tarczyn), łączącą gminę Prażmów i drogę nr 722 z Tarczynem i drogą krajową nr 7,
- drogę powiatową nr 01317 (Wojciechowice – Dobiesz), zapewniającą najkrótsze powiązanie z drogą krajową nr 79 (Warszawa – Sandomierz) z pominięciem Zalesia Górnego,
- drogę powiatową nr 01325 (Nowinki – Stanisławów), stanowiącą na terenie gminy kontynuację w.w. drogi nr 01317,
- drogę powiatową nr 01328 (Ustanów – Uwiłiny), wyprowadzającą ruch z gminy w kierunku Zalesia Górnego i dalej w kierunku Piaseczna i Warszawy,
- drogę powiatową nr 01329 (Piskórka – Wągradno), wyprowadzającą ruch w kierunku Zalesia Dolnego i dalej w kierunku Piaseczna i Warszawy,
- drogę powiatową nr 01330 (Ustanów – Jeziórko – Krepa), zapewniającą powiązania wewnętrzne i zewnętrzne północnych części gminy, rozdzielonych linią kolejową,
- drogę powiatową nr 01335 (Wola Wągradzka – Zadębie), łączącą gminę Prażmów z terenami położonymi na południe od niej,
- drogę powiatową nr 01337 (Łoś – Jeziórko), zapewniającą powiązania wewnętrzne w północnej części gminy oraz powiązania pomiędzy drogami wojewódzką i powiatowymi prowadzącymi w kierunku Piaseczna i Warszawy,
- drogę powiatową nr 01357 (Zawodne – Nowy Prażmów) na odcinku na zachód od drogi wojewódzkiej nr 722, droga nr 01357 zapewnia powiązania z terenami położonymi po zachodniej stronie gminy Prażmów i rzeki Jeziorki.

Elementami krytycznymi układu drogowego są wg autorów studium odcinki drogi wojewódzkiej nr 722 na fragmentach przebiegających przez tereny zabudowy Prażmowa, Nowej Woli Prażmowskiej i Łosia, ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa wynikające z pełnionych równocześnie przez drogę funkcji obsługi (prowadzenia) ruchu ponadlokalnego (tranzytowego i wewnętrznego) i obsługę zagospodarowania oraz jednopoziomowe przejazdy kolejowe w ciągach dróg wojewódzkiej i powiatowych.

Przez gminę Prażmów przebiegają dwie pierwszorzędne, dwutorowe, zelektryfikowane linie znaczenia państwowego, które mają znaczenie państwowe:

1. Warszawa – Radom – Kielce – Kraków (linia nr 8)
2. Skierniewice – Pilawa – Łuków (międzynarodowa linia CE 20).

Linia Warszawa – Kraków prowadzi wszystkie rodzaje ruchu – osobowy dalekobieżny i regionalny oraz towarowy. Na linii Skierniewice – Łuków przewozy pasażerskie zostały wstrzymane. Linia prowadzi obecnie wyłącznie ruch towarowy.

Na linii Warszawa – Kraków znajduje się stacja Czachówek Południowy oraz przystanki osobowe Czachówek Górny i Ustanówek. Linia Warszawa – Kraków ma duże znaczenie dla obsługi gminy, szczególnie w dojazdach do Warszawy. Liczba pociągów regionalnych obsługujących gminę w ciągu doby wynosi 21 w kierunku Warszawy i 21 w kierunku Warki lub Radomia. Na linii Skierniewice – Łuków znajduje się nieczynny przystanek Prażmów. Rola kolei w obsłudze ruchu towarowego na terenie gminy jest minimalna.

Obsługę autobusową zapewniają przede wszystkim linie obsługiwane przez PPKS Piaseczno. Główne kierunki przewozów związane są z dojazdami do Piaseczna i Warszawy z przesiadką w Piasecznie. Oferta przewozowa dostosowana jest do istniejącego zapotrzebowania. Godziny kursowania autobusów dostosowane są do godzin rozpoczęcia i kończenia pracy i nauki.

Największa liczba autobusów kursuje wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 722 – w dni robocze 17 par kursów w relacji Piaseczno – Grójec oraz wzdłuż drogi powiatowej Wągorodno – Piaseczno 10 par kursów. Ponadto autobusy kursują wzdłuż drogi powiatowej Uwieliny – Zalesie Górne oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 683. Komunikacja autobusowa zapewnia zadawalające warunki obsługi wyłącznie dla terenów położonych wzdłuż dróg wojewódzkich i części dróg powiatowych. Pozostałe obszary są słabo dostępne przy pomocy tej komunikacji. Istotnym uzupełnieniem komunikacji ogólnodostępnej są przewozy do szkół.

Podobnie jak w transporcie kolejowym problemami są: zmniejszenie się częstotliwości kursowania, ograniczanie czasu i obszaru, na którym świadczone są usługi oraz niski komfort podróżowania.

Wstępne studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w połączeniu z transeuropejskimi korytarzami I, II i III, w którym zostaną przeanalizowane dwa warianty przejścia autostrady w rejonie Warszawy, w tym co najmniej jeden poza Warszawą, zakłada modernizację większości dróg wojewódzkich, w tym przebiegającej przez gminę Prażmów drogi nr 722, do standardu dróg głównych ruchu przyspieszonego, w świetle obecnych funkcji pełnionych przez tę drogę oraz dużej liczby skrzyżowań i zjazdów uzyskanie dla niej parametrów właściwych dla drogi głównej ruchu przyspieszonego w jej obecnym przebiegu jest niemożliwe bez zmiany sposobów powiązań z otaczającym obszarem i pozostałym układem drogowym oraz znaczącego poszerzenia pasa drogowego dla poprowadzenia dróg zbiorczych obsługujących zagospodarowanie, kosztem tego zagospodarowania.

Obowiązujące *Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego* w gminie Prażmów ustalają m.in.:

1. adaptację istniejącego przebiegu i szerokości pasa linii kolejowych Skierniewice – Łuków (II Paneuropejski korytarz transportowy dla ruchu towarowego i Warszawa – Radom wraz z urządzeniami kolejowymi (bocznice),
2. przebieg autostrady A-2 lub drogi ekspresowej wzdłuż linii kolejowej Skierniewice – Łuków w pasie o szerokości w liniach rozgraniczających 60 m,
3. adaptację drogi nr 722, jako drogi głównej o szerokości w liniach rozgraniczających 25 m.

REALIZACJA ZAŁOŻEŃ STRATEGII, STUDIUM I PLANÓW

Z uwagi na fakt, iż południowe obejście Warszawy autostradą A2 zostało przesunięte na północ, brak zasadności co do rezerwacji przebiegu autostrady lub drogi ekspresowej wzdłuż linii kolejowej. Pozostałe plany w stosunku rozbudowy lub modernizacji układu drogowego gminy Prażmów są zbieżne z dokumentami planistycznymi innych gmin.

TARCZYN

Strategia rozwoju gminy Tarczyn została opracowana i przyjęta w roku 2001. Gmina Tarczyn ma rzadko spotykaną w Polsce sytuację planistyczną polegającą na tym, iż dla obszaru całej gminy w dniu 30 grudnia 2003 r. został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który ustala sposób zagospodarowania wszystkich terenów położonych w Tarczynie. Z tego względu na potrzeby niniejszego opracowania skorzystano z zapisów planu miejscowego, które w świetle obowiązujących przepisów stanowią prawo miejscowe.

Zgodnie z informacjami zawartymi w strategii rozwoju gminy Tarczyn, sieć komunikacyjną gminy Tarczyn tworzą: droga krajowa Warszawa – Kraków, drogi wojewódzkie Tarczyn – Łoś i Tarczyn – Many, 9 odcinków dróg powiatowych (łącznie 55,9 km), oraz drogi gminne i lokalne (dojazdowe). Komunikację kolejową zapewnia dwutorowa, zelektryfikowana linia, łącząca Skierniewice z Górą Kalwarią. Na terenie gminy Tarczyn zlokalizowane są trzy stacje i przystanki kolejowe: w Tarczynie, Jeżewicach i Gładkowie. Przez obszar gminy przebiega również trasa wąskotorowej kolejki dojazdowej, obecnie niewykorzystywanej do celów komunikacyjnych.

Jednym z najistotniejszych problemów układu transportowego gminy jest zła jakość dróg oraz brak bezkolizyjnych skrzyżowań z drogą E7. W celu poprawy tej sytuacji, jako jeden z programów strategicznych, zapisano Program poprawy stanu sieci drogowej w gminie.

Wybrane (i przeredagowane) ustalenia w zakresie układu transportowego gminy Tarczyn wynikające z zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

1. Nadrzędny układ komunikacyjny tj. układ dróg krajowych i wojewódzkich, to:
 - a) projektowane trasy układu krajowego:
 - trasa ekspresowa N-S (S-7 Warszawa - Kraków),
 - ewentualny wariantowy przebieg autostrady A-2 (Stryków - Siedlce),
 - b) istniejąca droga krajowa i drogi wojewódzkie (odpowiednio):
 - nr 7 Gdańsk - Płońsk - Zakroczym - Warszawa - Janki - Grójec - Kielce - Kraków - Chyżne - granica państwa,
 - nr 876 Chudolipie – Tarczyn - Ruda - Prace Małe - Łoś,
 - c) układ dróg powiatowych zapewniający powiązania wewnętrzne gminy Tarczyn oraz powiązania z gminami sąsiednimi.

2. Poszerzenie i modernizacja dotychczasowego korytarza trasy układu krajowego drogi głównej ruchu przyspieszonego N-S (nr 7 – zgodnie z koncepcją programową przebudowy drogi krajowej nr 7 Gdańsk-Chyżne opracowaną przez GDDKiA,) oraz wniesienie orientacyjnego przebiegu wariantowego prowadzenia autostrady A-2 (według opracowywanego obecnie odcinka Stryków - Siedlce). Obsługa terenów przemysłowo-usługowych przyległych do drogi Nr 7, zgodnie z węzłami dwupoziomowymi i drogami lokalnymi wzdłuż tej trasy w liniach rozgraniczających o szerokości 50.0 m - wg w/w koncepcji.
3. Ustala się następujące generalne zasady kształtowania układu komunikacyjnego gminy:
 - a) eliminację ruchów o charakterze tranzytowym z centrum Tarczyna,
 - b) zapewnienie powiązań komunikacyjnych terenów przecinanych projektowaną trasą ekspresową N-S (nr S-7),
 - c) stosowanie rozwiązań uwzględniających ograniczenie dostępności dla obsługi komunikacyjnej istniejącego i projektowanego zagospodarowania terenów bezpośrednio przyległych do drogi krajowej nr 7 i projektowanej S-7,
 - d) wyznaczenie korytarzy dla ciągów komunikacyjnych umożliwiających przeprowadzanie ruchów w skali gminy z ominięciem drogi krajowej nr 7 i projektowanej trasy ekspresowej N-S nr S-7.
4. Plan ustala obowiązek wykonania opracowań szczegółowych dla rozwiązań niezależnego układu dróg lokalnych w rejonie drogi krajowej nr 7 i projektowanej trasy ekspresowej N-S (S-7).
5. Plan ustala zakaz urządzania nowych skrzyżowań na drogach wojewódzkich.
6. Powiązania międzyregionalne i regionalne odbywać się będą poprzez:
 - a) istniejącą drogę krajową nr 7 Gdańsk - Elbląg - Ostróda - Płońsk - Zakroczym - Warszawa - Janki - Grójec - Radom - Kielce - Kraków - Chyżne - granica państwa,
 - b) projektowaną trasę ekspresową N-S (S-7) Warszawa – Kraków.
7. Powiązania w obszarze województwa odbywać się będą poprzez drogę wojewódzką nr 876.
8. Ustalenia planu w zakresie komunikacji publicznej:

Obszar gminy obsługiwany będzie przez komunikację autobusową oraz przez komunikację kolejową. Ustala się utrzymanie komunikacji autobusowej, jako podstawowego środka przewozowego zapewniającego powiązania z Warszawą, Grójcem i terenami sąsiadującymi z gminą. Komunikacja kolejowa C-E20 - 2 torowa zelektryfikowana linia Skierniewice - Mszczonów - Tarczyn - Góra Kalwaria - Piława - Łuków ze stacją "Tarczyn" i przystankami "Jeżewice" oraz "Gąski", zapewniająca powiązania wyłącznie na kierunku wschód – zachód, pełnić będzie rolę środka przewozowego. Plan ustala modernizację linii kolejowej wg wniosku PKP.

REALIZACJA ZAŁOŻEŃ STRATEGII i PLANU

Przez gminę Tarczyn nie będzie przebiegać autostrada A2, która zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie planami poprowadzona zostanie przez dzielnicę Ursynów w Warszawie. Zgodnie z opracowaniem STEŚ wykonanym na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wybrano wariant nr II przebiegu trasy N-S. Wariant nr II zakłada lokalizację na terenie Tarczyna dwóch węzłów na drodze S-7.

LESZNOWOLA

Strategia rozwoju gminy Lesznawola została opracowana i przyjęta w roku 2004 r., natomiast studium zostało uchwalone w 1999 r., uchwała o zmianie studium została podjęta w 2005 r. i opracowywanie studium trwa. Wobec czego poniżej zostaną przedstawione założenia strategii rozwoju gminy Lesznawola przyjęte na okres do 2020 r.

Powiązania komunikacyjne Gminy Lesznowola odbywają się w oparciu o układ dróg krajowych i wojewódzkich, na który składają się następujące istniejące elementy sieci drogowej dla powiązań zewnętrznych w skali kraju i regionu:

1. drogi krajowe:
 - droga nr 7 – Łazy – Mroków – Wola Mrokowska (Al. Krakowska)
 - droga nr 723 – Mysiadło (ul. Puławska)
2. drogi wojewódzkie:
 - droga nr 721 – Magdalenka – Lesznowola – Stara Iwiczna (ul. Słoneczna)
3. dla powiązań z gminami sąsiadującymi oraz dla powiązań w skali gminy działa układ dróg powiatowych.

Pasażerska komunikacja zbiorowa na terenie Gminy Lesznowola oparta jest na taborze autobusowym oraz kolejowym. PPKS Grójec zapewnia dojazd do Warszawy mieszkańcom gminy w oparciu o trasę krakowską, stanowiącą główną drogę wylotową stolicy w kierunku południowym. Mieszkańcy gminy korzystają również z usług Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Linie autobusowe nr 709 i 727 kursują ul. Puławską i obsługują mieszkańców Mysiadła, linia 727 przebiega przez Władysławów do Antoninowa (cmentarz południowy). Autobus nr 715, kursujący po granicy gmin Ursynów – Lesznowola – Raszyn, obsługuje mieszkańców wsi Zgorzała i Zamienie. Z pętli autobusowej W-wa Okęcie wyjeżdżają w kierunku południowym dwie linie: 703 przechodząca przez gminę Nadarzyn, wsie Wólka Kosowska do Kosowa oraz 707 przechodząca przez gminę Raszyn, Sękocin, Magdalenkę, Lesznowlę, Bobrowiec, Wilczą Górę, Władysławów do Antoninowa; część kursów kierowanych jest przez Starą Iwiczną bezpośrednio do Piaseczna.

Mieszkańcy Starej i Nowej Iwicznej mogą dojechać do Warszawy również koleją podmiejską (linia Warszawa – Radom).

Mankamentem transportu autobusowego jest zbyt niska ilość połączeń w godzinach szczytu.

Program zagospodarowania terenu w Gminie Lesznowola przewiduje usługi o charakterze społecznym: oświata, zdrowie, kultura, rozrywka, administracja, nauka itp. lokalizuje się je głównie w rejonach lokalnych ośrodków usługowych obejmujących swoim zasięgiem tereny podlegające urbanizacji (Mysiadło, Nowa Iwiczna, Lesznowola, Łazy, Mroków).

Wzdłuż głównych ulic przewidziano możliwość realizacji funkcji usługowo-przemysłowej:

- wzdłuż Trasy Krakowskiej (Marysin, Jabłonowo, Wólka Kosowska, wschodnia część Łaz);
- wzdłuż ulicy Puławskiej (Mysiadło);
- wzdłuż projektowanej trasy NS (Zgorzała, Zamienie, Nowa Wola, Wilcza Góra, Władysławów);
- wzdłuż ulicy Słonecznej (Lesznowola, Stara Iwiczna).

Podstawową barierę w rozwoju gminy stanowić będzie układ komunikacyjny. Szybki przyrost liczby ludności w znaczny sposób zmniejszy komfort dojazdów do i z Warszawy. Pożądana jest równoległa rozbudowa regionalnego układu komunikacyjnego a więc modernizacja istniejących dróg krajowych połączona z rozwojem komunikacji autobusowej i ewentualnie szynowej wzdłuż Alei Krakowskiej. Budowa Trasy N-S w połączeniu z autostradą A2 powinny rozwiązać problematykę szybkiego, indywidualnego dojazdu do stolicy. Północno - wschodnia część gminy obsługiwana będzie przez komunikację autobusową na ul. Puławskiej. Zaleca się także rozwój i przekształcenie istniejącej linii kolejowej Warszawa – Piaseczno jako podmiejskiej kolei dojazdowej.

Należy dokonać analizy możliwości szybkiego wdrożenia systemu węzłów multimodalnych (przesiadkowych) na terenie gminy.

Rozwiązanie problemów komunikacyjnych na terenie gminy i w otoczeniu gminy, poprzez:

- Rozbudowę strategicznych połączeń komunikacyjnych związanych z ruchem tranzytowym (obwodnice, nowe połączenia),
- Lobbing na rzecz realizacji zamierzeń komunikacyjnych o znaczeniu ponadgminnym,
- Wspólne z Warszawą rozwiązywanie problematyki komunikacyjnej gminy,
- Uporządkowanie i rozszerzenie informacji komunikacyjnej na terenie gminy,
- Modernizacja i rozbudowa istniejącej sieci drogowej na terenie gminy,
- Aktualizacja miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy w zakresie zamierzeń komunikacyjnych,
- Budowa na drogach krajowych ekranów dźwiękowych,
- Budowa bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami krajowymi.

Brak niestety w tym opracowaniu odniesienia do projektowanej drogi ekspresowej S-7, która będzie przebiegać przez Lesznowolę.

Obecnie (maj 2008 r.) gmina Lesznowola jest w trakcie sporządzania nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, niestety studium jest wciąż we wczesnej fazie projektowej, toteż jego ustalenia nie zostały zawarte w niniejszym raporcie.

REALIZACJA ZAŁOŻEŃ STRATEGII i STUDIUM

Założenia zawarte w studium i strategii ze względu na lakoniczność zapisów są na bieżąco realizowane przez gminę Lesznowola.

WARSZAWA gmina Ursynów

Opracowaniem, w którym wraźona została polityka przestrzenna m. st. Warszawy jest uchwalone w 2006 roku studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obejmujące cały obszar miasta Warszawy w granicach administracyjnych.

Ulica Puławska, mająca swoją kontynuację w gminie Piaseczno, znajdująca się w ciągu drogi krajowej nr 79, jest drogą istniejącą docelowo w klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego. Na granicy gminy Warszawa i gminy Piaseczno po wschodniej stronie ulicy Puławskiej i prostopadle do niej znajduje się istniejąca ulica Kuropatwy, która jest drogą klasy zbiorczej. Natomiast po zachodniej stronie ulicy Puławskiej również na granicy obydwu gmin projektowana jest nowa droga klasy zbiorczej w ciągu ulicy Agaty. Równoległe do Puławskiej a prostopadle do ul. Agaty projektowana jest nowa droga klasy zbiorczej nazwana Hołubcowi-BIS, prawdopodobnie ze względu na zainwestowanie po stronie Piaseczna jej dalsze przebiecie nie będzie możliwe. Wzdłuż projektowanej trasy N-S w ciągu istniejącej drogi proponowana jest kontynuacja ulicy Karczunkowskiej, jako drogi klasy zbiorczej. Utrzymanie i modernizacja linii kolejowej Warszawa – Radom – Kraków, projektowany parking P&R przy stacji Warszawa – Jeziorki, przy istniejącej ulicy Karczunkowskiej (na Ursynowie, Jeziorki).



Źródło: Wyrys z rysunku studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Warszawy

6. Uwarunkowania wynikające z ustaleń w zakresie planowania przestrzennego dla Piaseczna.

Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmują 100% powierzchni miasta Piaseczno oraz ponad 20% terenów wiejskich. Jak wynika z informacji zamieszczonych na stronie internetowej gminy Piaseczno oraz uzyskanych bezpośrednio w Wydziale Urbanistyki i Architektury dla miasta Piaseczna obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony uchwałą nr 613/LI/98 rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 29.04.1998 r., który doczekał się przeszło 30 zmian, a dla terenów położonych w gminie Piaseczno obowiązuje 60 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a kolejne 60 uchwał jest w trakcie opracowania lub zmiany.

Zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wszystkie plany miejscowe muszą być zgodne z ustaleniami zawartymi w studium. Plany opracowywane przed 2006 rokiem powinny być zgodne (a przed 2003 r. spójne) z ustaleniami poprzedniego studium, natomiast po uchwaleniu obowiązującego studium muszą być z nim zgodne.

Istotne z punktu widzenia zainwestowanie oraz kierunek rozwoju przestrzennego gminy Piaseczno podany został w obowiązującym studium.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla miasta Piaseczno w granicach administracyjnych został uchwalony w 1998 r. na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym w skali 1:5000. Plan ten wyznacza podstawową siatkę dróg publicznych oraz kwartały zabudowy o funkcji w przewadze mieszanej - zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej oraz funkcji usługowych i przemysłowych. Wszystkie zmiany przedmiotowego planu uszczegółwiają przebieg dróg i ich parametry oraz przeznaczenie poszczególnych nieruchomości.

W części centralnej wydzielono obszary dominacji zabudowy wielorodzinnej z wyraźnym wyróżnieniem obszaru historycznego śródmieścia, gdzie lokuje się większość funkcji publicznych o znaczeniu lokalnym i powiatowym.

W części południowej miasta i wschodniej miasta dopuszcza się zarówno rozwój zabudowy jednorodzinnej oraz wielorodzinnej.

W części zachodniej miasta (w obszarze chronionego krajobrazu) wydziela się strefę rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Obszary miasta sąsiadujące z doliną rzeki lub położone w dolinie Jeziorki i jej dopływu – Perełki (zwanej także Kanałem Piaseczyńskim) stanowią ciągi terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych w mieście.

Polityka przestrzenna Piaseczna zakłada maksymalny rozwój mieszkalnictwa na terenie miasta Piaseczna oraz w miejscowościach bezpośrednio graniczących z Warszawą jak Józefostaw i Julianów, gdzie dodatkowo dopuszczony jest rozwój mieszkalnictwa wielorodzinnego. Kontynuacja rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zakładana jest w Chylicach, Chyliczkach, Żabieńcu, Jastrzębiu, Zalesiu Górnym oraz we wszystkich miejscowościach położonych po zachodniej stronie istniejącej linii kolejowej. Wszystkie tereny prawdopodobnie możliwe do zainwestowania, tzn. nieobjęte ochroną przyrodniczą, przeciwpowodziową oraz wynikającą z ustawy o ochronie gruntów i leśnych zostały zgodnie z polityką przestrzenną Piaseczna przeznaczone do zainwestowania pod rozwój, w przeważającej większości mieszkalnictwa jednorodzinnego. Dodatkowo w studium założono, iż rozwój funkcji turystycznej odbywać się będzie w rejonie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego i dolin rzek Jeziorki i Głuskówki, które stanowią będą swego rodzaju osie tego rozwoju. Przyjęto, że głównym kierunkiem tego rozwoju będzie tworzenie obszarów rekreacyjnych dla obsługi rekreacji czynnej mieszkańców miasta i gminy Piaseczno, powiatu piaseczyńskiego oraz m.st. Warszawy. Ustalono przy tym, że zwiększy się zapotrzebowanie na sprawną obsługę komunikacyjną miasta i gminy Piaseczno, szczególnie w zakresie powiązań z m.st. Warszawą. Obsługa komunikacyjna została głównie oparta na założeniach zawartych w planie województwa mazowieckiego oraz dotychczasowych opracowaniach planistycznych realizowanych w gminie (między innymi poprzednie studium oraz obowiązujące plany miejscowe). W efekcie brak w studium alternatywnych rozwiązań do istniejącego układu komunikacyjnego, które mogłyby usprawnić dojazdy i wyjazdy z istniejących i projektowanych osiedli mieszkaniowych.

Przeanalizowano obowiązujące na obszarze gminy Piaseczno plany miejscowe opracowane dla części następujących miejscowości: Antoninów, Paszkówka, Bakówka, Bobrowiec, Bogatki, Chojnów, Chyllice, Głusków, Gołków, Grochowa, Jastrzębie, Jazgarzew, Jesówka, Józefostaw, Julianów, Kamionka, Kuleszówka, Łbiska, Mieszkowo, Orzeszyn, Pęchery, Pilawa, Pólko, Robercie, Runów, Siedliska, Szczaki, Wola Gołkowska, Wólka Pęcherska, Wólka Pracka, Zalesie Górne, Złotokłos, Żabieniec oraz dla całego miasta Piaseczno w kontekście obecnej polityki przestrzennej gminy.

Zaobserwowano pewne rozbieżności występujące pomiędzy proponowanym układem komunikacyjnym gminy Piaseczno w studium z 2006 r. a obowiązującymi planami miejscowymi, które w większości są spójne i zgodne z poprzednim studium. Rozbieżności te wynikają z innych klas dróg, co ma przełożenie na sposób zagospodarowania terenów przy nich zlokalizowanych. Zazwyczaj w planach miejscowych jest zaniżona lub zawyżona klasyfikacja dróg w stosunku do układu komunikacyjnego wskazanego w studium. W kilku przypadkach plany przewidują korytarze dla nowych dróg, z których rezygnuje całkowicie studium. Poniżej w skrócie przedstawiono występujące rozbieżności:

- miejscowość Bogatki (uchwały planów nr 460/XXI/2004 i 963/XL/05) istniejąca droga wojewódzka nr 722 w obowiązującym planie miejscowym posiada klasę drogi zbiorczej, w studium jest to droga klasy głównej;
- miejscowość Głusków (uchwała nr 330/XIX/99) wzdłuż linii kolejki wąskotorowej zaprojektowana została droga klasy lokalnej, kolejka została umieszczona w liniach rozgraniczających drogi;
- miejscowość Grochowa I (uchwała nr 651/XXIX/2004) w obowiązującym planie droga przez miejscowość jest drogą klasy lokalnej, a planie Grochowa II (uchwała nr 106/VII/2003) droga ta ma klasę drogi dojazdowej, w studium projektowana jest droga klasy zbiorczej;

- miejscowość Jazgarzew (uchwała nr 170/X/99) istniejąca droga wojewódzka nr 722 w planie jest drogą klasy zbiorczej, jak wynika z projektu istnieją z niej bezpośrednie zjazdy na działki budowlane przy niej położone, w studium projektowana jest droga klasy głównej, we wschodniej części miejscowości plan przewiduje nową drogę klasy zbiorczej o przebiegu południkowym, nie ma kontynuacji tej koncepcji w obowiązującej polityce przestrzennej Piaseczna;
- miejscowość Józefostaw I (uchwała nr 1124/XLVI/2006) plan zgodny z poprzednim studium Piaseczna – zakłada poprowadzenie drogi klasy zbiorczej jako przedłużenie ulicy Kuropatwy, a połączenie jej z ulicą Osiedlową (klasa drogi w planie lokalna), ulicą Ogrodową (klasa drogi w planie lokalna), następnie z ulicą Wilanowską (klasa drogi w planie zbiorcza) i Ulianowską (klasa drogi w planie lokalna) a na koniec doprowadzenie do projektowanej drogi głównej wzdłuż kolei (Piaseczno – Konstancin-Jeziorna), tymczasem w obowiązującym studium nie ma śladu po tej drodze, również ulica Wilanowska nie jest drogą zbiorczą;
- miejscowość Łbiska (uchwała nr 328/XIX/99) kontynuacja nowoprojektowanej drogi z północy na południe wskazanej w planie Jagarzewa, studium nie przewiduje tego rozwiązania;
- miejscowość Orzeszyn (uchwała nr 1239/LVIII/2002) w planie istniejąca droga powiatowa nr 01318 jest klasy lokalnej, w studium projektowana klasa drogi - zbiorcza;
- miasto Piaseczno (uchwała nr 613/L/98 dla całego miasta, zmieniona we fragmentach między innymi uchwałami nr 365/XVI/03 i 418/XVII/2003) ulica Wojska Polskiego biegnąca przez centrum miasta Piaseczno zgodnie z planami jest droga klasy głównej, w jej liniach rozgraniczających znajduje się linia kolejowa relacji Piaseczno – Grójec, drogą klasy głównej jest również ulica Sienkiewicza do wylotu z miasta, a ulica Gerbera posiada klasę drogi zbiorczej, w sporządzanej obecnie zmianie planu w rejonie ulicy Szpitalnej ulica Gerbera ma podwyższoną klasę do drogi głównej, w studium ulica Wojska Polskiego ma klasę drogi najwyżej lokalną;
- miejscowość Wola Gołkowska I i II (uchwały nr 393/XXXIII/97 i 329/XIX/99) w obowiązujących planach droga zbiorcza w kierunku Robercina, brak w studium tej drogi;
- miejscowość Chyliczki (plan w opracowaniu) droga wojewódzka nr 721 do Konstancina projektowana jako zbiorcza, w studium droga ta ma projektowaną klasę główną.

Reasumując podnoszenie klas dróg zastosowane w studium wynika ze zmieniających się przepisów prawa, polityki przestrzennej gminy Piaseczno oraz podniesienia rangi układu drogowego w powiecie piaseczyńskim, a nawet województwie mazowieckim. W obliczu jednak ustaleń zawartych w obowiązujących planach miejscowych, a co za tym idzie zainwestowania w terenie - gdzie bardzo często drogi zbiorcze (wojewódzkie i powiatowe) są obudowane z dwóch stron, mało realne wydaje się podnoszenie parametrów technicznych istniejących dróg. Wobec intensywnego zainwestowania, bezpośrednich zjazdów do działek, blisko siebie zlokalizowanych skrzyżowań oraz zabudowy zlokalizowanej blisko pasa drogi, należy liczyć się z tym, iż często podniesienie klasy dróg będzie tylko na papierze. W tej kwestii brak niestety w obowiązującym studium rozwiązań alternatywnych i nowych dróg, które mogłyby przejąć ruch komunikacyjny z odcinków przeciążonych. Szkoda, iż w tym wypadku zrezygnowano z rezerw terenów zaproponowanych w poprzednim studium i w planach sporządzonych na jego podstawie.

2.2.8 Rozwój usług i mieszkalnictwa

Miasto Piaseczno położone jest w północnej części gminy Piaseczno w odległości 3 km od południowych granic miasta stołecznego Warszawy i ok. 23 km od jego centrum. Zespół piaseczyński stanowi przedłużenie położonego na południu Warszawy ursynowsko-natolińskiego pasma urbanizacji tworząc z nim ciągły układ zabudowy. Miasto Piaseczno stanowi administracyjne, handlowe i usługowe centrum gminy. Ponadto, miasto Piaseczno

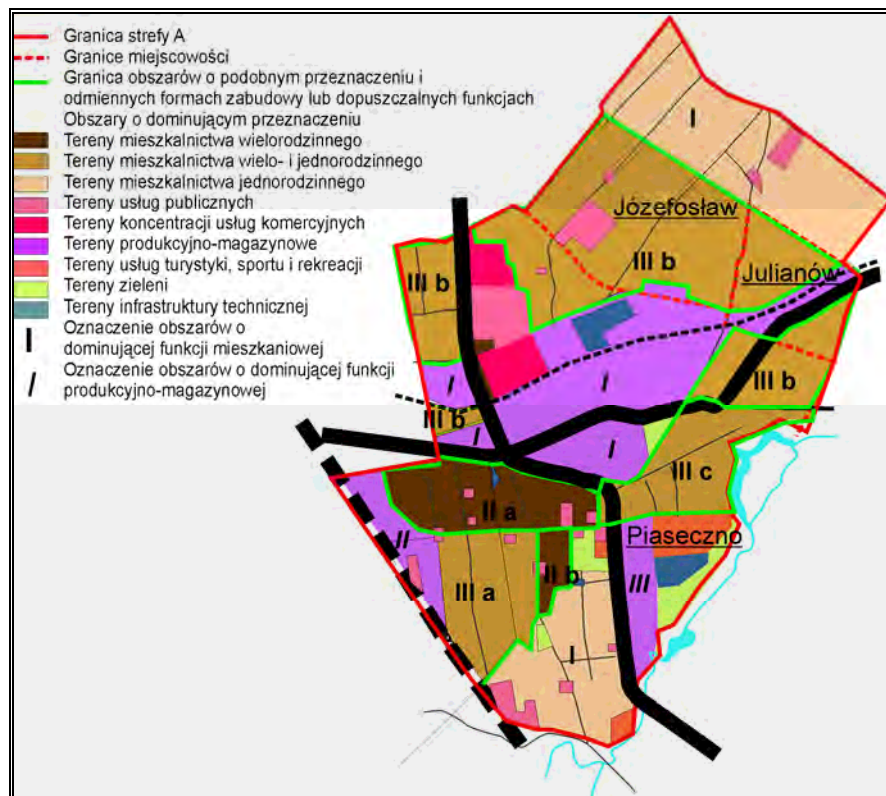
pełni rolę ośrodka powiatowego. Gmina Piaseczno obejmuje miasto Piaseczno oraz 32 sołectwa. Gmina zajmuje powierzchnię 12 822 ha, z czego miasto Piaseczno ma powierzchnię 1 633 ha. Gmina Piaseczno jest gminą miejsko-wiejską.

Walory inwestycyjne sprawiły, iż wiele firm wybrało Piaseczno na swoją siedzibę. Do największych firm z udziałem kapitału zagranicznego można zaliczyć: Thomson, Technicolor, Reynaers, hipermarkety: Auchan i Leroy Merlin, centrum danych firmy informatyczno-telekomunikacyjnej Energis. Z rodzimych firm na uwagę zasługuje Laboratorium Kosmetyczne dr Ireny Eris, Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych Pol-Aqua, dealerzy branży motoryzacyjnej, liczne składy branży budowlanej oraz firmy transportowe.¹

W części północnej gminy Piaseczno rozwijają się funkcje mieszkaniowe, usługowe (w tym usługowe komercyjne) i przemysłowe (składowych i magazynowych); szczególnie w sąsiedztwie linii kolejowej i wzdłuż drogi krajowej nr 79 i drogi wojewódzkiej nr 721. Tereny te ze względu na swoje położenie w aglomeracji warszawskiej pełnią funkcje ponadlokalne.

Mieszana funkcja zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej z przewagą dla tej pierwszej dominuje na obszarze miasta Piaseczna. W mieście lokowane są również w większości funkcje usług użyteczności publicznej o znaczeniu gminnym i powiatowym. Na obrzeżach miasta zarówno od strony zachodniej jak i od wschodu (wzdłuż drogi krajowej nr 79) duże obszary terenów zostały przeznaczone pod inwestycje składów, magazynów, wytwórczości i przemysłu. Jednocześnie po wschodniej stronie drogi krajowej nr 79 nad rzeką Jeziorką został wyznaczony duży kompleks terenów sportu i rekreacji.

Mieszana funkcja zabudowy mieszkaniowej została również zaproponowana na terenach gminy Piaseczno położonych w sąsiedztwie Warszawy w miejscowościach Józefosław i Julianów. Jest to o tyle istotne, iż zabudowa wielorodzinna generuje inny ruch samochodowy oraz inne potrzeby związane z urządzeniami obsługi technicznej gminy niż zabudowa jednorodzinna. Poniżej przedstawiono schematycznie rozmieszczenie przeznaczenia terenów na obszarze wschodniej części miasta Piaseczna oraz w Józefosławiu i Julianowie (rysunek ze studium gminy i miasta Piaseczno).



¹ Informacje zaczerpnięte bezpośrednio z tekstu Strategii rozwoju gminy i miasta Piaseczno oraz studium gminy i miasta Piaseczno

Oprócz terenów przemysłowo-składowych, wzdłuż drogi nr 79 – po wschodniej jej stronie istnieje znaczny obszar terenów usług komercyjnych, na których można lokalizować obiekty handlu wielkopowierzchniowego.

Zachodnia część Piaseczna – za linią kolejki wąskotorowej – to w przeważającej części zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z towarzyszącą funkcją usługową. Duże osiedla istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej znajdują się w Zalesiu Górnym, Głuskowie, Złotokłosie (Henrykowie) oraz Pilawie, która wraz z Chojnowem i Orzeszynom stanowi enklawę zabudowy w lesie. Pozostałe miejscowości (obok istniejącej zabudowy jeszcze siedliskowej) wzdłuż istniejących dróg publicznych „obrastają” w nową zabudowę mieszkaniową jednorodziną. Tereny położone na granicy zabudowy mieszkaniowej oraz terenów atrakcyjnych przyrodniczo jak lasy, wody powierzchniowe czy łąki zaczynają powoli, aczkolwiek sukcesywnie, rozwijać się w kierunku funkcji turystycznych i rekreacyjnych.

Obecnie dane statystyczne pokazują, iż w gminie mieszka około 60 tys. mieszkańców. Przy czym 35 tys. osób mieszka w mieście Piaseczno, a reszta osób na terenie gminy.

Z danych zamieszczonych na stronie internetowej gminy Piaseczno (stan na 04.01.2008r.) wynika, iż najwięcej mieszkańców mają następujące miejscowości: Józefosław (4500 osób), Zalesie Górne (3100 osób), Złotokłos (1225 osób), Głusków (prawie 1200 osób), Julianów (1140 osób) oraz Żabieniec (1130 osób). Dane dotyczące liczby osób zamieszkujących gminę wynikają ze stanu meldunkowego, tymczasem w miejscowościach aglomeracji warszawskiej dosyć znaczący odsetek mieszkańców stanowią osoby, które zameldowane pozostają w Warszawie, mimo iż w niej nie mieszkają. Można więc przyjąć, iż liczna mieszkańców gminy Piaseczno jest zaniżona o około 15 %. W rezultacie można przypuszczać, iż faktycznie gminę Piaseczno zamieszkuje ponad 70 tys. osób. Prognozy demograficzne dla gminy Piaseczno przedstawione w studium zakładają, iż do 2030 roku w Piasecznie zamieszka około 90 tys. osób. Jak wynika z analizy terenów przeznaczonych w studium pod zainwestowanie, ilość terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną i wielorodziną pozwoli na zamieszkanie na terenie gminy Piaseczno ponad **150 tys. osób**.

Polityka przestrzenna Piaseczna wyrażona w studium i realizowanych planach miejscowych zakłada największe powiększenie rezerw terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową dla miejscowości:

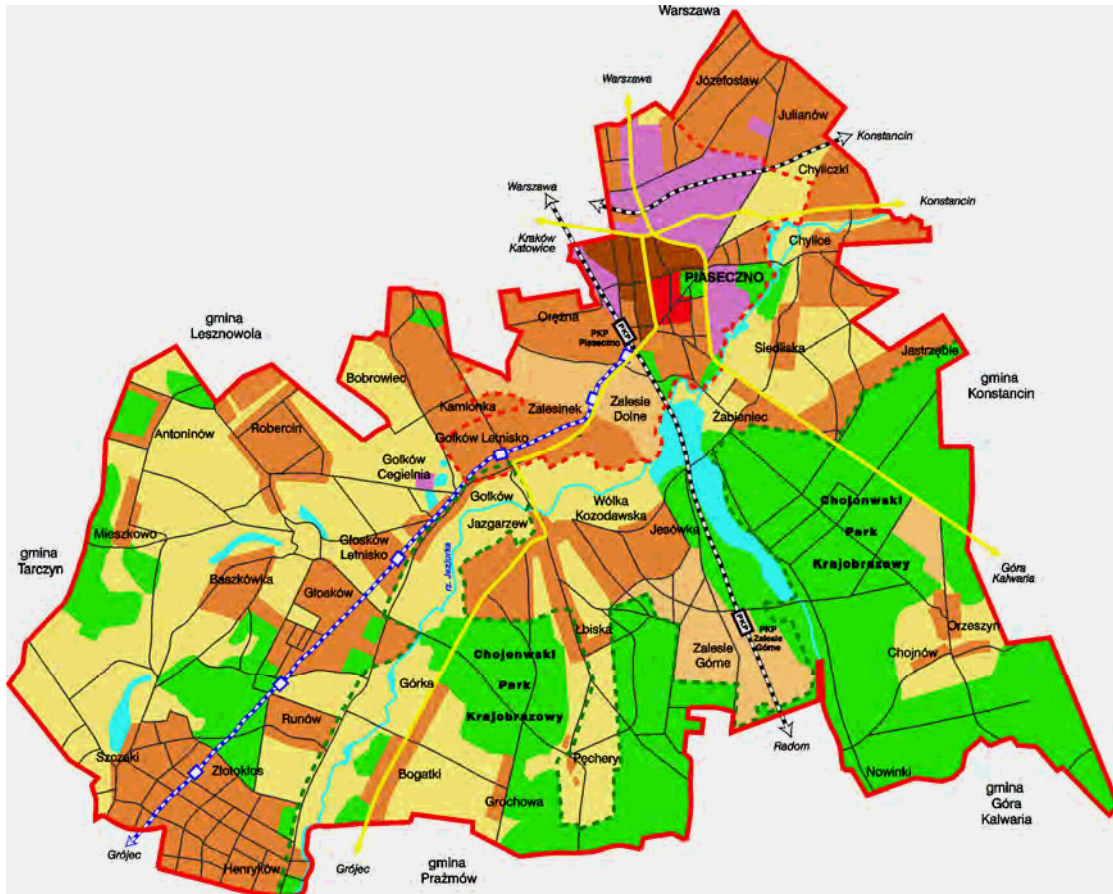
- Józefosław i Julianów (zabudowa wielorodzinna i jednorodzinna) – co najmniej potrojenie liczby mieszkańców (17.000 osób);
- Żabieniec i Siedliska (zabudowa jednorodzinna) – przynajmniej podwojenie liczby mieszkańców (3400 osób);
- Bobrowiec (zabudowa jednorodzinna) – potrojenie liczby mieszkańców (2700 osób);
- Gołków, Robercin, Bąkówka (zabudowa jednorodzinna) – potrojenie liczby mieszkańców (4300 osób);
- Głusków, Runów, Paszkówka (zabudowa jednorodzinna) – czterokrotny wzrost liczby mieszkańców (7000 osób);
- Złotokłos, Henryków, Wólka Pracka (zabudowa jednorodzinna) – podwojenie liczby mieszkańców (4000 osób);
- Łbiska, Jesówka (zabudowa jednorodzinna) – podwojenie liczby mieszkańców (2000 osób).

Z powyżej analizy wynika, iż rezerwy terenowe pozwalają na zamieszkanie w ww. miejscowościach ponad **40 tys. osobom**.

Założenia polityki przestrzennej gminy Piaseczno wskazują również na rozwój całkiem nowych terenów usługowych i przemysłowo-składowych w bezpośrednim sąsiedztwie

projektowanej trasy drogi ekspresowej S-7. Po wykorzystaniu nowych terenów mieszkaniowych Gmina przeznacza duże rezerwy terenowe pod budownictwo mieszkaniowe na obrzeżach Piaseczna, w rejonie Jastrzębia, Gołkowa, Robercina oraz Runowa.

Poniżej przedstawiono schemat istniejącego zagospodarowania gminy Piaseczno (rysunek ze studium miasta i gminy Piaseczno).



2.3 Badania opinii publicznej

2.3.1 Wstęp

W ramach niniejszego opracowania przeprowadzono badania opinii publicznej wśród mieszkańców gminy i miasta Piaseczno. Celem badania było poznanie preferencji i opinii mieszkańców dotyczących płatnego parkowania, transportu rowerowego, pieszego oraz najważniejszych inwestycji w analizowanym regionie. Badanie jest podstawą do zaproponowania, zgodnej z preferencjami mieszkańców, wizji układu komunikacyjnego Gminy na kolejne lata.

2.3.2 Metodyka

Badania opinii publicznej przeprowadzono w marcu 2008 roku w losowo wybranych lokalach mieszkalnych, domach oraz w miejscach publicznych. Łącznie przeprowadzono 412 ankiet. Wartość ta uwzględnia wartość próby odpowiedniej dla niniejszego badania. W badaniu zostały uwzględnione wyłącznie osoby zamieszkujące teren Gminy i Miasta Piaseczna.

Uwzględniono strukturę wiekową, płeć oraz zawód ankietowanych osób. Wywiady wykonywane były w godzinach do 8:00 do 22:00. Wywiady przeprowadzały osoby uprzednio przeszkolone przez Wykonawcę.

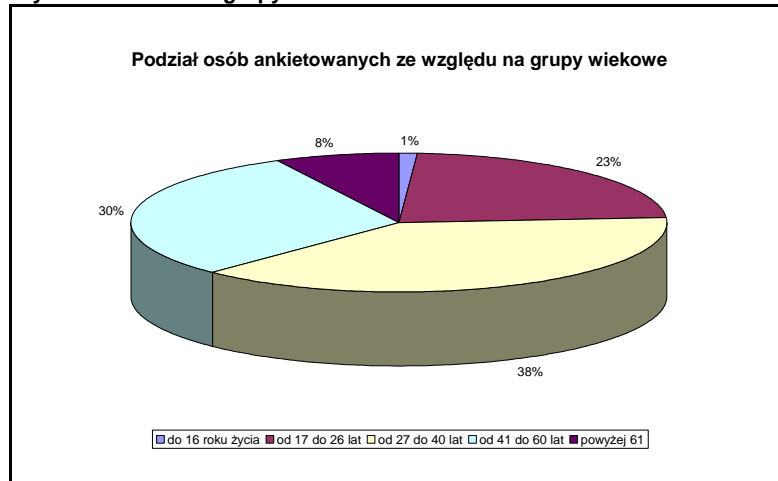
Format ankiety znajduje się w załączniku.

2.3.3 Wyniki

W badaniu brało udział 412 osób, w tym 201 kobiet i 211 mężczyzn. Prawie 40 % ankietowanych to osoby w wieku 27 – 40 lat. 30 % stanowiły osoby między 41 a 60 rokiem życia. Szczegółowe dane przedstawia poniższy wykres:

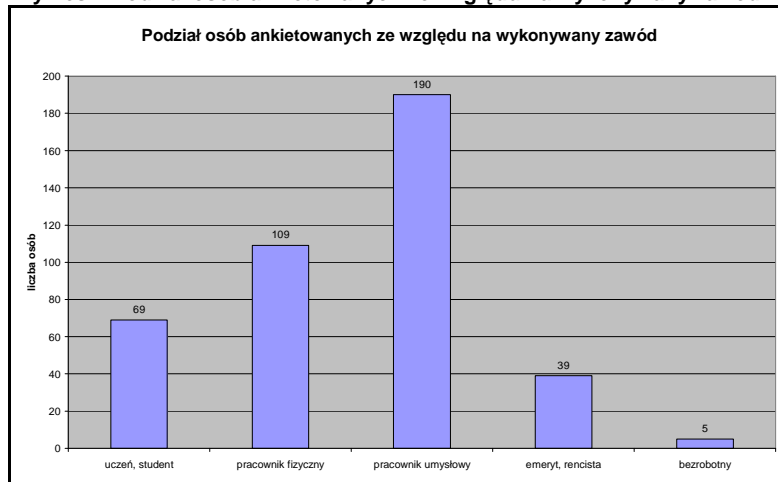
Dane demograficzne

Wykres 1 Podział na grupy wiekowe



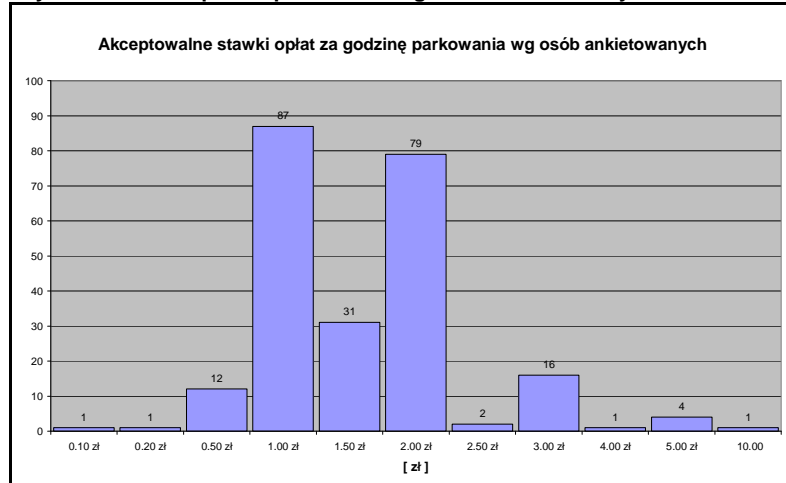
W podział ze względu na wykonywany zawód przedstawia poniższy wykres:

Wykres 2 Podział osób ankietowanych ze względu na wykonywany zawód



Płatne parkowanie

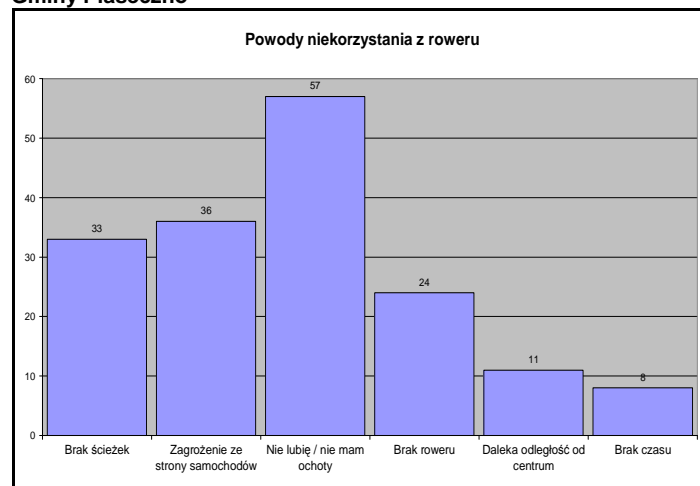
57 % osób ankietowanych wyraziło się pozytywnie na temat płatnego parkowania, jeśli gwarantowałyby to znalezienie wolnego miejsca postojowego. Przeciwno strefom płatnego parkowania było 43 % respondentów. Osoby, które akceptowały płatne parkowanie przedstawiły akceptowalne przez nich stawki opłat za godzinę. Opłata za godzinę parkowania wg ankietowanych powinna się wahać od 10 gr. do 10 zł. Średnia stawka za godzinę parkowania powinna wynosić 1,64 zł. Akceptowalne stawki opłat za godzinę parkowania przez ankietowanych przedstawia poniższy wykres:

Wykres 3 Stawki opłat za parkowanie wg mieszkańców Gminy Piaseczno

Ruch rowerowy

59 % respondentów deklaruje korzystanie z roweru w podróży w obrębie miasta. Z wyżej wymienionych osób 60 % była skłonna dojeżdżać do stacji kolejowej rowerem, gdyby zorganizowane zostały bezpieczne i bezpłatne dla nich parkingi.

41 % osób zadeklarowało niekorzystanie z roweru, w większości przypadków rower nie stanowił ich ulubionego sposobu poruszania się. Innym ważnym powodem wskazywanym przez ankietowane osoby było zagrożenie, jakie stwarzają pojazdy kołowe oraz brak ścieżek rowerowych. Poniższy wykres przedstawia szczegółowe zestawienie powodów niekorzystania przez mieszkańców gminy Piaseczno z transportu rowerowego.

Wykres 4 Przyczyny niekorzystania z roweru przez mieszkańców Gminy Piaseczno

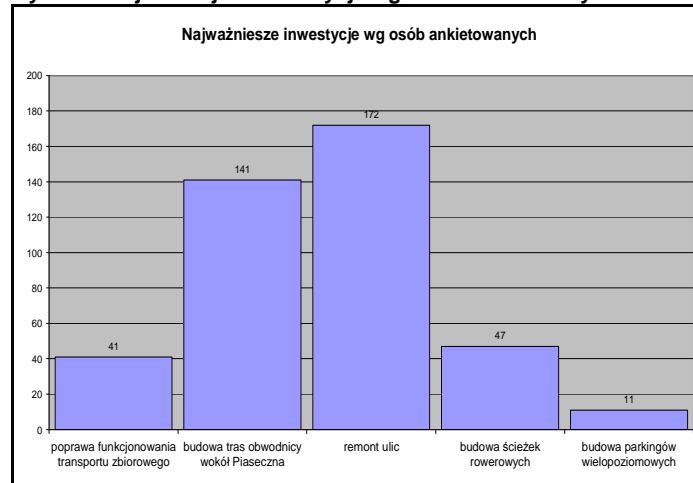
Ruch pojazdów

80% wszystkich respondentów wyraziło swoje poparcie dla wprowadzenia stref ograniczonej prędkości na terenie miasta Piaseczno dla pojazdów kołowych oraz wprowadzenia priorytetów dla ruchu pieszego i rowerowego. Świadczy to o potrzebie ograniczenia ruchu kołowego, w szczególności w ścisłym centrum miasta.

Najważniejsze inwestycje

W części dotyczącej priorytetów inwestycyjnych ankietowani wyrazili największe zapotrzebowanie na remonty ulic na terenie gminy. W związku z problemami komunikacyjnymi, jako jedną z najważniejszych spraw wymagających poprawienia, jest potrzeba budowy nowych tras obwodowych, ograniczających ruch w centrum miasta.

Wykres 5 Najważniejsze inwestycje wg osób ankietowanych



2.3.4 Wnioski

Badania opinii publicznej wskazują na wysoką potrzebę zmian w układzie komunikacyjnym Gminy i Miasta Piaseczno. Ważną informacją jest wysokie poparcie dla wprowadzenia strefy płatnego parkowania oraz potrzeby ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz komunikacji zbiorowej. Większość mieszkańców Piaseczna jest przychylna wprowadzeniu stref ruchu uspokojonego, co świadczy o potrzebie zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na terenie Gminy Piaseczno istnieje duży potencjał zwiększenia liczby podróży realizowanych rowerem. Świadczy o tym chęć mieszkańców do korzystania z usług Bike & Ride pod warunkiem zapewnienia odpowiedniej infrastruktury technicznej. Pozwoli to ograniczyć rolę samochodu w krótkich podróżach w obrębie gminy.

Wyniki badania opinii publicznej wskazują na preferencje mieszkańców dotyczące kierunków najważniejszych działań administracji publicznej na terenie gminy. Świadczy to o potrzebie odpowiedniego zagospodarowania środkami finansowymi odpowiednio na utrzymanie, modernizację i budowę nowych ciągów i infrastruktury komunikacyjnej.

2.4 Charakterystyka stanu istniejącego systemu transportowego

2.4.1 Istniejące rozwiązania komunikacyjne w skali kraju, województwa mazowieckiego, aglomeracji warszawskiej oraz powiatu piaseczyńskiego

2.4.1.1 Układ drogowy (w tym tranzyt)

Piaseczno, jako gmina leżąca w centralnej części Polski, granicząca ze stolicą państwa, posiada w skali kraju dość dobrze rozwiniętą sieć dróg i połączeń z układem zewnętrznym. Podstawowymi elementami sieci drogowej na terenie gminy są:

- droga krajowa nr 79 biegnąca z Bytomia przez Katowice, Kraków, Sandomierz, Zwoleń, Górę Kalwarię do Piaseczna i Warszawy;
- droga wojewódzka nr 721 biegnąca z Nadarzyną przez Sękocin, Lesznowolę do Piaseczna a dalej do Brzezin. Trasa łączy ze sobą drogę krajową nr 7, nr 8, nr 79 oraz drogę wojewódzką nr 724;
- droga wojewódzka nr 722 łącząca Grójec z Piasecznem przez Bogatki oraz Nowy Prażmów;
- liczne drogi powiatowe oraz gminne.

Główny ruch ciężarowy prowadzony jest drogą krajową nr 79 (SDR 2008 na odcinku Piaseczno - Warszawa 59628 poj./dobę; na odcinku Piaseczno – Góra Kalwaria SDR 21336 poj./dobę) oraz drogami wojewódzkimi nr 721 i 722.

Na terenie miasta podstawowy układ drogowy stanowią:

- ul. Asfaltowa stanowiąca przedłużenie drogi krajowej nr 79;
- ul. L. Okulickiego, jako część drogi wojewódzkiej nr 721 na terenie miasta, prowadząca z Magdalenki do Konstancin Jeziornej;
- ul. Puławska prowadząca ruch przez centrum Piaseczna do Warszawy;
- ul. Armii Krajowej oraz Wojska Polskiego jako obwodnice centrum miasta;
- ul. Stołeczna i jej przedłużenie ul. Pod Bateriami prowadząca ruch pojazdów wzdłuż linii kolejowej wąskotorowej przez Zalesie Dolne oraz Gołków Letnisko;
- ul. Jana Pawła II i jej kontynuacja ul. Chyliczkowską biegnącą ze wschodu na zachód (z Konstancina Jeziornej do Lesznowoli) przez centrum miasta;
- ul. Julianowska łącząca os. Zacisze i os. Julianów z centrum miasta;
- ul. Geodetów łącząca Józefostaw z ul. Puławską.

Rozwój sieci drogowej ograniczony jest przez linię kolejową nr 8 dzielącą teren miasta na dwie części: wschodnią i zachodnią. Linia kolejowa jest przekroczona dwoma ulicami: H. Sienkiewicza oraz Jana Pawła II.

2.4.1.2 Układ kolejowy

Przez teren gminy Piaseczna przebiega linia kolejowa o znaczeniu państwowym nr 8 relacji Warszawa – Radom oraz niezeletryfikowana normalno-torowa bocznica kolejowa Piaseczno – Jeziorna – EC Siekierki. Obszar gminy obsługiwany jest przez dwóch przewoźników: Koleje Mazowieckie i PKP Intercity. Pociągi zatrzymują się na Stacji PKP przy ul. Towarowej w Piasecznie oraz w Zalesiu Górnym.

Kolej zapewnia podstawowe powiązania Piaseczna z Warszawą i obszarem województwa mazowieckiego. Wraz z wprowadzeniem wspólnego biletu na przejazdy pociągami Kolei Mazowieckich i komunikacją obsługiwaną przez Zarząd Transportu Miejskiego udział kolei w ruchu dojazdowym do Warszawy zwiększa się systematycznie. Związane jest to także z pogarszającymi się warunkami ruchu na drogach dojazdowych do Warszawy.

Od Piaseczna do Nowego Miasta nad Pilicą biegnie trasa kolei wąskotorowej, która jest obecnie atrakcją turystyczną. Trasa kolei przechodzi przez: Głusków - Tarczyn - Grójec - Małą Wieś – Mogielnicę. Łączna długość trasy to 142 km. Na terenie miasta kolej biegnie z kierunku północno - wschodniego w kierunku południowo – zachodnim wzdłuż ulicy: H. Sienkiewicza, Stołecznej, Lipowej oraz Kordiana. Na trasie zlokalizowanych jest pięć przystanków: Piaseczno Miasto, Piaseczno Wiadukt, Piaseczno Zalesie, Piaseczno Zalesinek oraz Piaseczno Gołków. Kolej kursuje regularnie na trasie wyłącznie w niedziele. Organizowane są również kursy na zamówienie.

2.4.1.3 Układ komunikacyjny gminy Piaseczno oraz jego powiązanie z ośrodkami zewnętrznymi

Piaseczno stanowi główne miasto powiatu piaseczyńskiego. Jest siedzibą instytucji administracji publicznej powiatu. Układ drogowy gminy zapewnia połączenia z większością ośrodków o znaczeniu wojewódzkim i krajowym. Dotyczy to w szczególności Warszawy oraz takich miast jak Góra Kalwaria, Konstancin Jeziorna i Grójec.

Powiązania regionalne realizowane są z wykorzystaniem dróg krajowych oraz sieci dróg wojewódzkich oraz powiatowych. W skład układu podstawowego wchodzi:

Drogi krajowe

Numer drogi	Klasa techniczno-funkcjonalna	Długość na terenie Gminy Piaseczno [km]	Relacja

79	G (docelowo GP)	18	Warszawa- Piaseczno-Góra Kalwaria – Kozienice - Sandomierz-Kraków - Bytom
----	-----------------	----	---

Drogi wojewódzkie

Numer drogi	Klasa techniczno-funkcjonalna	Długość na terenie Gminy Piaseczno [km]	Relacja
721	G	4,382	Nadarzyn – Magdalenka – Lesznówola – Piaseczno - Konstancin Jeziorna – Ciszycza - Józefów
722	Z	10,850	Piaseczno – Jazgarzew – Prażmów - Grójec

Drogi powiatowe

Numer drogi	Klasa techniczno-funkcjonalna	Długość na terenie Gminy Piaseczno [km]	Relacja
2812W	L	1,1	Pilawa - Konstancin
2813W	Z	2,3	Żabieniec - Chylice
2814W	Z	1,9	Piaseczno - Chyliczki
2815W	b.d.	0,8	Wojciechowice - Baniocha
2816W	Z	4,0	Pilawa - Sobików
2823W	L	7,1	Żabieniec - Czarny Las
2824W	b.d.	2,6	Jesówka - Zalesie Górne
2825W	b.d.	3,5	Jazgarzew - Żabieniec
2826W	Z	4,2	Droga 01327-Uwieliny
2827W	Z	5,8	Jazgarzew - Wągradno
2829W	L	1,1	Jesówka - Piaseczno
2834W	Z	0,1	Łoś - Jeziórka
2835W	Z	2,7	Bogatki - droga 01337
2836W	Z	7,6	Gołków - Henryków
2837W	Z	8,6	Gołków - Złotokłós
2838W	Z	2,6	Głosków-droga 772
2839W	Z	3,4	Kuleszówka - Głosków
2840W	L	2,6	Bobrowiec - Wólka Kos.
2841W	Z	3,6	Piaseczno – Dawidy P.
2846W	Z	5,5	Henryków - Mroków
2847W	b.d.	0,1	Szczaki - Tarczyn
2859W	Z	0,8	Kuleszówka - Łazy

Drogi rowerowe

Na terenie gminy Piaseczno zlokalizowane są cztery szlaki rowerowe. Zostały one przedstawione na tablicach informacyjnych oraz w atlasach turystycznych. Na terenie parków krajobrazowych oznakowane są poprzez znaki pionowe informujące o kierunku i odległości do poszczególnych punktów informacyjnych. Rozwiązanie takie, w szczególności na terenach leśnych, jest wystarczające.

Na terenie miasta Piaseczno wyznaczone są dwie ścieżki rowerowe. Szlaki te na przeważającej długości nie są oznakowane. Wyjątek stanowią kilkudziesięciometrowe odcinki na ulicy Kościuszki oraz na ulicy Kilińskiego. W zależności od miejsca są one wyznaczone na jezdni lub jako wydzielona powierzchnia w obrębie chodnika (np. w okolicach cmentarza).

W ramach inwentaryzacji stanu istniejącego przeanalizowano przebiegi szlaków rowerowych. Zostały one oznaczone kolorami jak poniżej i przedstawione na rysunkach dotyczących stanu istniejącego.

- Czerwona

Ścieżka oznaczona na rysunku kolorem czerwonym przebiega na terenie Gminy Górna Kalwaria, Piaseczno, a następnie wchodzi na teren Warszawy. Jej przebieg rozpoczyna się w miejscowości Czersk a kończy na terenie dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy.

Na terenie gminy Piaseczno jej przebieg rozpoczyna się we wsi Nowinki na terenie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego. Następnie skierowana jest na północny-zachód równoległe do linii kolejowej nr 8 i przechodzi przez Zalesie Górne. W dalszej części przebiega przez teren rezerwatu „Uroczysko Stephana”. Na kolejnym odcinku ścieżka ta jest wprowadzona w drogę powiatową nr 2813W. Na opisanym przebiegu powyższy szlak oznakowany jest jedynie na jego części poprzez znaki pionowe.

Na terenie miasta Piaseczno szlak oznaczony kolorem czerwonym prowadzony jest przez osiedle „Zalesie Dolne”, a następnie na północ poprzez ulice Stołeczną, Dworcową, Powstańców Warszawy, Mleczarską, Łabędzią, Geodetów, Mysiadło w kierunku rezerwatu „Las Kabacki”. Na powyższym odcinku ścieżka rowerowa nie jest w jakikolwiek sposób oznakowana.

- Zielona

Ścieżka oznaczona na rysunku kolorem zielonym przebiega na terenie gminy Góra Kalwaria, Piaseczno, a następnie wchodzi na teren Warszawy. Jej przebieg rozpoczyna się w Górze Kalwarii, a kończy się na terenie rezerwatu „Las Kabacki” w miejscowości Powsin.

Na terenie gminy Piaseczno przebieg szlaku rowerowego oznaczony kolorem zielonym rozpoczyna się w miejscowości Orzeszyn, na terenie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego. Następnie przechodzi przez rezerwat „Uroczysko Stephana”.

Dalej na północ przechodzi przez miejscowość Żabieniec i od strony południowej, ulicą Świętojańską wchodzi na teren miasta Piaseczna. Następnie przebiega kolejno ulicami Kilińskiego, Sierakowskiego, Chyliczkowską, przecina drogę krajową nr 79 i ulicą Julianowską przechodzi przez Chylice. Na dalszym odcinku przebiega przez wieś Julianów w kierunku rezerwatu „Las Kabacki”. Na powyższym odcinku szlak oznaczony kolorem zielonym z wyjątkiem kilkudziesięciometrowych odcinków na ulicy Kilińskiego i Sierakowskiego jest praktycznie nieoznakowany. Zdjęcia z inwentaryzacji zostały przedstawione poniżej:

Rysunek 3 Ścieżka rowerowa na ul. T. Kościuszki



Rysunek 4 Ścieżka rowerowa na ul. Sierakowskiego



Rysunek 5 Ścieżka rowerowa na ul. Sierakowskiego



Rysunek 6 Ścieżka rowerowa na ul. T. Kościuszki



Źródło: opracowanie własne

- Czarna

Ścieżka oznaczona na rysunku kolorem czarnym przebiega po terenie gminy Piaseczno i Konstancin Jeziorna. Jej przebieg rozpoczyna się w miejscowości Obory, a kończy w pobliżu Zalesia Górnego. Trasa, na terenie Gminy Piaseczno, wyznaczona jest przez Chojnowski Park Krajobrazowy, w pobliżu rezerwatu „Chojnów” oraz rezerwatu „Uroczysko Stephana”.

- Żółta

Ścieżka oznaczona na rysunku kolorem żółtym przebiega na terenie gminy Piaseczno i Lesznowola, a następnie wchodzi na teren m.st. Warszawy. Szlak na terenie miasta Piaseczna przebiega wzdłuż torów kolejowych po ich zachodniej stronie, początek to skrzyżowanie ulicy Towarowej z ulicą Stołeczną. Ścieżka ta prowadzona jest w kierunku północnym, gdzie wchodzi na teren Gminy Lesznowola. Wzdłuż jej przebiegu brak jakichkolwiek oznaczeń. Dodatkowo prowadzona jest częściowo po drogach nieutwardzonych

Wnioski

W ramach analizy stanu istniejącego dróg rowerowych na terenie Gminy Piaseczno przeanalizowano 4 szlaki rowerowe. Przebiegi analizowanych odcinków zlokalizowane są na terenie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego a następnie przechodzą przez teren miasta Piaseczna. Charakterystyczną cechą, za wyjątkiem szlaku czarnego, jest orientacja przebiegów na kierunku północ - południe. Brak jakichkolwiek odcinków szlaków rowerowych (oznakowanych lub nieoznakowanych) po wschodniej części Gminy.

Do największych wad dróg rowerowych na terenie Gminy można zaliczyć:

- Niewłaściwe oznakowanie
- Brak spójności

- Mała gęstość sieci dróg rowerowych na terenie miasta
- Konstrukcja nawierzchni z kostki betonowej (niski komfort podróży)
- Niebezpieczeństwo ze strony pojazdów samochodowych
- Nielegalne parkowanie

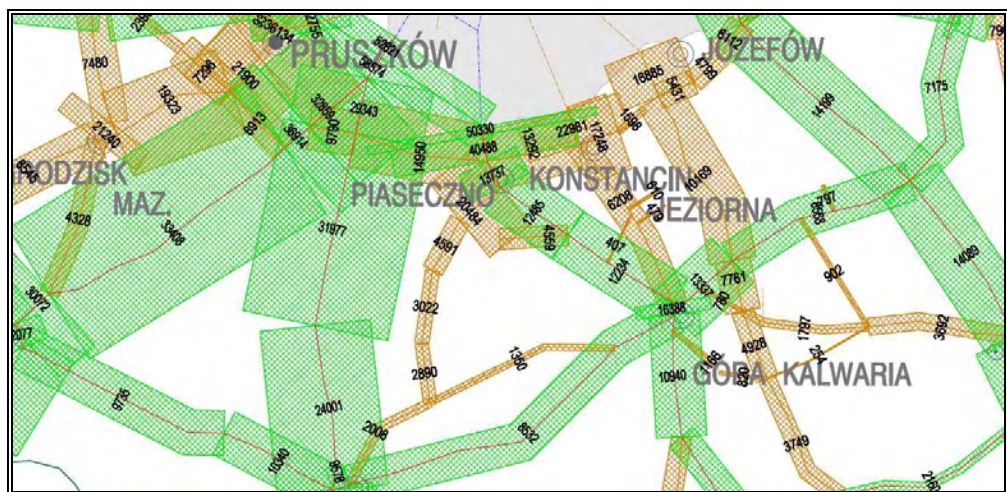
Powyższe problemy skutecznie zniechęcają mieszkańców Gminy do podróży rowerem. Świadczą o tym wyniki badania opinii publicznej wykonane na potrzeby niniejszego opracowania. Pożądane jest także, aby system dróg rowerowych dostosowany był do rozkładu potoków ruchu rowerowego. W ramach części poświęconej studium rozwoju sieci komunikacyjnej Gminy Piaseczno przedstawiono proponowaną sieć dróg rowerowych.

2.4.1.4 Transport indywidualny

Ruch kołowy (w tym podział na ruch dojazdowy i generowany)

Na rysunku poniżej przedstawiono dane zawierające informacje na temat Średniego Dobowego Ruchu na terenie gminy Piaseczno opracowane na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2005. Największy ruch zanotowano na ulicy Puławskiej w rejonie miasta Piaseczna. Średni Dobowy Ruch w 2005 roku wynosił 40488 poj./dobę. Na drodze wojewódzkiej nr 722 można zaobserwować znaczny ruch w okolicy Piaseczna kształtujący się na poziomie 20484 poj./dobę. Natężenie ruchu poza granicami miasta gwałtownie spada do poziomu 4591 poj./dobę. Na drodze wojewódzkiej nr 721 łączącej drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką 724 Średni Dobowy Ruch zanotowano na poziomie 14950 poj./dobę. Na drodze krajowej nr 79 prowadzącej z Góry Kalwarii przez Piaseczno do Warszawy SDR dla odcinka na terenie gminy wynosił 12485 poj./dobę.

Nr drogi	SDR (poj./dobę)
79	12485
721	14950
722 (w obrębie miasta)	20484
722 (w obrębie gminy)	4591



Ruch rowerowy

Ruch rowerowy skoncentrowany jest głównie w centralnej części miasta Piaseczno oraz na terenie mniejszych miejscowości. Ruch generowany jest głównie przez jednostki handlowo – usługowe. W weekendy oraz dni wolne od pracy koncentrację ruchu rowerowego obserwuje

się na terenach przeznaczonych, na cele rekreacyjne. Dotyczy to w szczególności terenów leśnych. Ze względu na małą sieć dróg rowerowych natężenie ruchu nie jest znaczące.

Ruch pieszy

Ruch pieszy skoncentrowany jest w centralnej części miasta. Dotyczy to w szczególności rejonu ulicy Kościuszki, Kilińskiego i Sierakowskiego. Związane jest to z lokalizacją na tym terenie ogólnie pojętych usług, kościoła oraz budynków administracji publicznej. Dodatkowy ruch pieszy generowany jest przez fakt prowadzenia przez centrum miasta linii autobusowych.

Kolejnym miejscem koncentracji ruchu pieszego jest rejon ograniczony ulicami Gerbera, Kościuszki i Sienkiewicza. W miejscu tym zlokalizowany jest cmentarz parafialny, ośrodek kultury oraz liceum. W odległości około 250 metrów na południe od tego miejsca znajduje się szkoła podstawowa i gimnazjum. Są to miejsca generujące dodatkowy ruch pieszy.

Rejon ten, biorąc pod uwagę wyniki analizy wypadkowości oraz potrzeby mieszkańców, został szczegółowo przeanalizowany pod kątem zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa niechronionych użytkowników. Rozwiązania zostały przedstawione w części poświęconej studium układu komunikacyjnego.

2.4.1.5 Transport zbiorowy **Autobusowy**

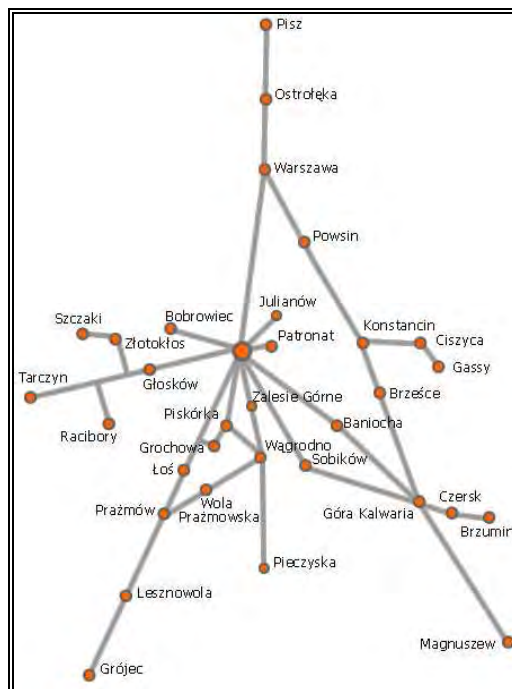
Na terenie gminy Piaseczno usługi oferuje pięciu operatorów kołowego transportu zbiorowego. Oprócz Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie są to: Przedsiębiorstwo PKS Piaseczno, PKS Grójec, Express Piaseczno i Roj - Bus.

PPKS Piaseczno zapewnia połączenia autobusowe w następujących relacjach: Piaseczno – Tarczyn, Piaseczno – Pieczyska, Piaseczno – Magnuszew oraz Piaseczno – Warszawa. PKS Grójec zapewnia połączenie z następującymi miastami: Chynów, Ostrołęka, Góra Kalwaria, Warka, Warszawa.

- PPKS Piaseczno

Połączenia obsługiwane przez PPKS Piaseczno pokazuje poniższy schemat.

Rysunek 7 Schemat sieci połączeń PPKS Piaseczno



Źródło: www.ppkspiaseczno.pl

- Express Piaseczno

Linia Express Piaseczno na terenie Piaseczna przebiega ulicami Puławską (z powrotem - Chyliczkowską i Armii Krajowej), Jana Pawła II i Dworcową do pętli zlokalizowanej przy dworcu kolejowym. Dla pasażerów z pozostałych rejonów Piaseczna i okolic zorganizowana jest sieć linii dowozowych „Mały Express”. „Mały Express” obsługuje przede wszystkim dzielnicę Bobrowiec, Kamionka, Gołków Letnisko jak również tereny przyległe do ul. Pod Bateriami oraz ul. Stołecznej, trasę kończy na stacji PKP w Piasecznie.

- Zarząd Transportu Miejskiego

Linie ZTM kursujące na terenie gminy Piaseczno to: 707, 709, 710, 724, 727, 728 i N83. Zapewniają one nie tylko połączenie z Warszawą, ale również z gminami sąsiednimi: Konstancin – Jeziorna i Lesznowola. Gmina Piaseczno partycypuje w kosztach utrzymania autobusowej komunikacji autobusowej realizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy.

Linia 707 na terenie gminy Piaseczno kursuje dwoma trasami. Trasa 1 na terenie powiatu Piaseczyńskiego obsługuje jedynie miejscowość Bobrowiec. Linia kursuje średnio co 2 godziny i można nią dotrzeć do Okęcia lub Cmentarza Południowego. Trasa 2 z Okęcia przez Lesznowolę kursuje do Piaseczna ul. Okulickiego, Wojska Polskiego, Jana Pawła II, Chyliczkowską, Armii Krajowej. Końcowy przystanek to Polkolor. Linia kursuje jedynie w godzinach szczytu z częstotliwością co 2 godziny.

Linia 709 biegnie z Warszawy od Dworca Południowego ul. Puławską do centrum Piaseczna, następnie ul. Jana Pawła II, Dworcową oraz Towarową do Dworca PKP, gdzie kończy trasę. Linia obsługuje osiedle Lech, osiedle Pod Dębami oraz tereny Dworca PKP. W godzinie szczytu linia kursuje co 5 minut.

Linią 710 można dotrzeć z Warszawy przez Konstancin – Jeziorną do Piaseczna. Linia biegnie ul. Starochylicką, ul. Chyliczkowską, ul. Armii Krajowej oraz ul. Okulickiego do Polkoloru. Częstotliwość kursowania wynosi około 20 minut.

Linią 724 dojechać można z Warszawy przez Konstancin – Jeziorną do Piaseczna. Linia kończy bieg tak jak 710 w dzielnicy przemysłowej na przystanku Polkolor. Od Konstancina – Jeziornej trasa biegnie ul. Wschodnią, Przesmyckiego, Julianowską, Armii Krajowej oraz ul. Okulickiego. W godzinach szczytu linia kursuje co około 1,5 godziny.

Linią 727 dotrzeć można z Warszawy przez Piaseczno, Gołków, Głusków Letnisko, Wolę Gołkowską do Cmentarza Południowego w Antoninowie. W obszarze miasta trasa linii biegnie ul. Puławską, Okulickiego, Wojska Polskiego, Pl. Piłsudskiego, Kusocińską, Sienkiewicza, Stołeczną oraz Pod Bateriami. W godzinach szczytu linia kursuje co około 25 minut.

Linia 728 kursuje z Okęcia. W gminie Piaseczyńskiej obsługuje miejscowości Szczaki oraz Złotokłos. W godzinach szczytu linia kursuje co około 60 minut.

Linia N83 jest linią nocną pozwalającą na dojazd do Piaseczna z centrum Warszawy. Na terenie miasta linia biegnie ul. Puławską, ul. Szkolną, ul. Wojska Polskiego a następnie ul. Powstańców Warszawy i Jana Pawła II do stacji kolejowej PKP Piaseczno. Linia N83 została uruchomiona 1 października 2008 roku.

- Roj-Bus

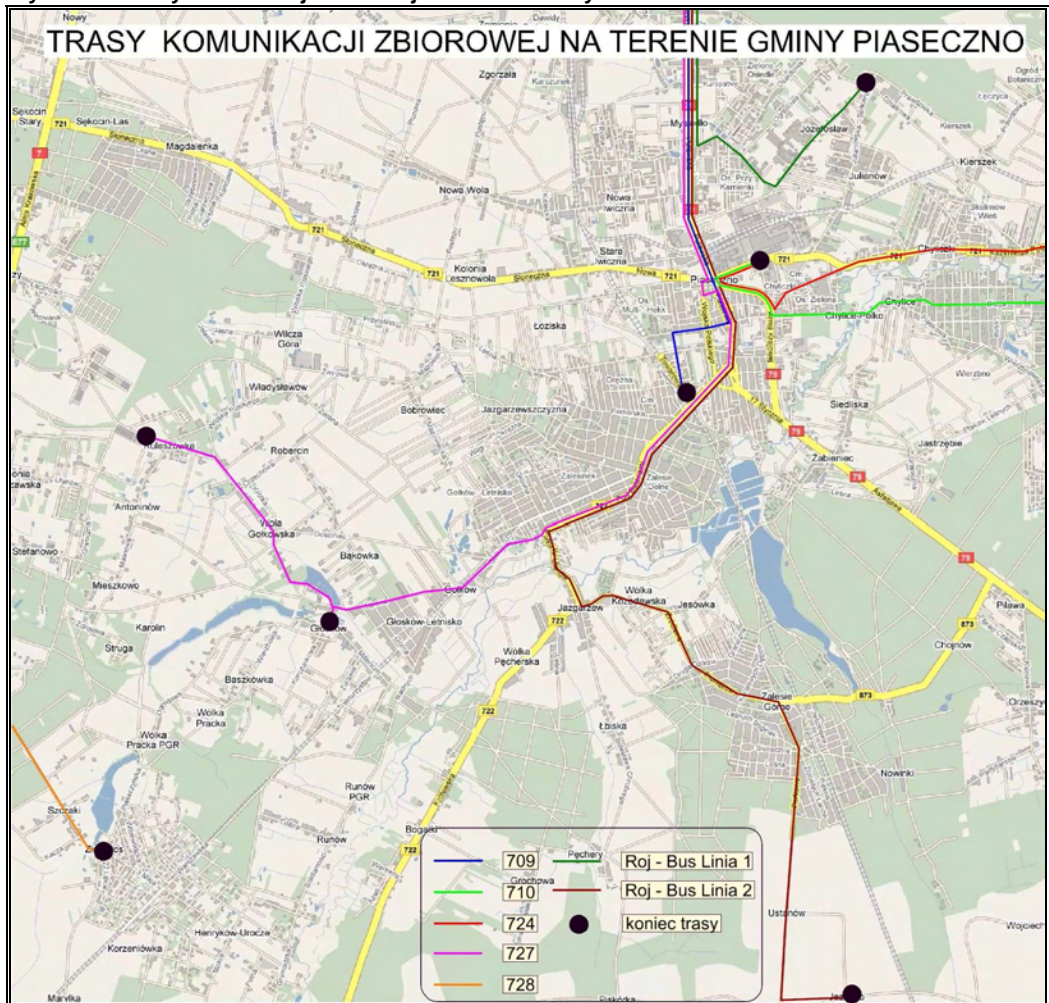
Przedsiębiorstwo Roj – Bus zajmuje się przewozami na relacjach Warszawa – Piaseczno – Julianów i Warszawa – Piaseczno – Jeziórko. Express oferuje połączenia pomiędzy powiatem piaseczyńskim i lesznowolskim oraz Warszawą

Na trasie Warszawa – Jeziórko autobusy prywatnego przewoźnika Roj – Bus kursują ul. Puławską, H. Sienkiewicza oraz Pod Bateriami. Autobusy dojeżdżają również do Zalesia Dolnego, Jesówka, Zalesia Górnego, Ustanowa, Krupiej Wólki. Kończą trasę w Jeziórku.

Autobus Roj - Bus kursujący na trasie Warszawa – Julianów w Piasecznie jedzie ul. Julianowską, dociera również do Józefostawia.

Schematy tras przedstawiono na rysunku 8.

Rysunek 8 Trasy komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Piaseczno



Źródło: Opracowanie własne

Na terenie miasta Piaseczno w/w operatorzy linii zapewniają przewóz osób z następujących osiedli:

- Gołów Letnisko
- Zalesinek
- Zalesie Dolne
- Chyliczki
- Orężna
- Piaseczno-Miasto

Na terenie gminy obsługa komunikacyjna zapewniona jest w niżej wymienionych miejscowościach:

- Józefostaw
- Julianów

- Głusków
- Wola Gołkowska
- Antoninów

Warto zaznaczyć, iż północno-wschodnia część Gminy nie jest obsługiwana przez żadną z kursujących obecnie linii autobusowych. Świadczy to o potrzebie organizacji tras autobusowych na tym terenie, w szczególności linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych.

Kolejowy

Przez teren gminy Piaseczna przebiega linia kolejowa o znaczeniu państwowym nr 8 relacji Warszawa – Radom oraz niezeletryfikowana normalnotorowa bocznica kolejowa Piaseczno – Jeziorna – EC Siekierki. Obszar gminy obsługiwany jest przez Koleje Mazowieckie oraz pociągi obsługiwane przez PKP intercity. Pociągi KM zatrzymują się na Stacji PKP przy ul. Towarowej w Piasecznie oraz w Zalesiu Górnym. Pociągi PKP Intercity zatrzymują się wyłącznie na stacji Piaseczno.

W ciągu doby kursuje 23 par pociągów Kolei Mazowieckich oraz 7 par pociągów PKP Intercity. Kolej zapewnia podstawowe powiązania Piaseczna z Warszawą i obszarem województwa mazowieckiego. Wraz z wprowadzeniem wspólnego biletu na przejazdy pociągami Kolei Mazowieckich i komunikacją obsługiwaną przez Zarząd Transportu Miejskiego udział kolei w ruchu dojazdowym do Warszawy zwiększa się systematycznie. Związane jest to także z pogarszającymi się warunkami ruchu na drogach dojazdowych do Warszawy.

Od Piaseczna do Nowego Miasta nad Pilicą biegnie także trasa kolei wąskotorowej, która jest atrakcją turystyczną miasta. Trasa kolei przechodzi przez: Głusków - Tarczyn - Grójec - Małą Wieś – Mogielnicę. Łączna długość trasy to 142 km. Na terenie miasta kolej biegnie z kierunku północno - wschodniego w kierunku południowo – zachodnim wzdłuż ulicy: H. Sienkiewicza, Stołecznej, Lipowej oraz Kordiana. Na trasie zlokalizowanych jest pięć przystanków: Piaseczno Miasto, Piaseczno Wiadukt, Piaseczno Zalesie, Piaseczno Zalesinek oraz Piaseczno Gołków. Kolej kursuje na trasie wyłącznie w niedziele. Organizowane są również przejazdy na zamówienie.

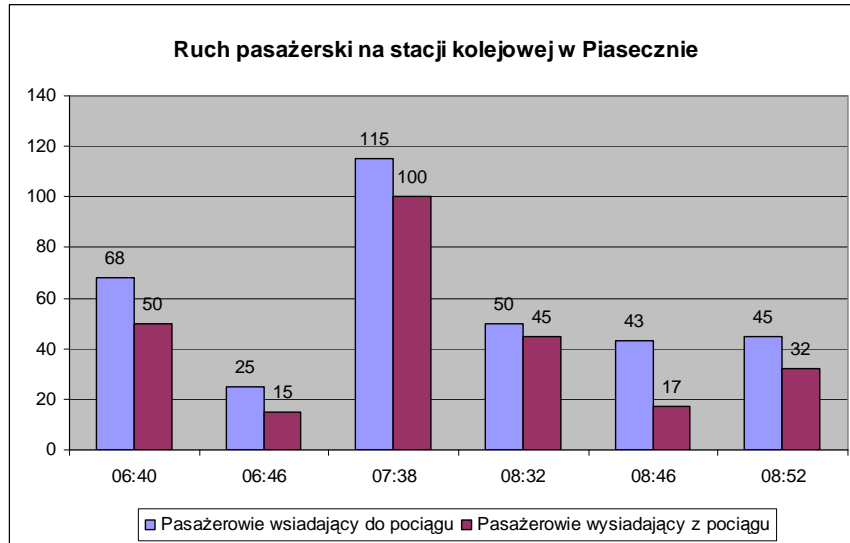
- Pomiary ruchu na stacji kolejowej

W godzinach szczytu porannego przeprowadzono na Stacji PKP w Piasecznie oraz w Zalesiu Górnym pomiary ruchu pasażerskiego. Miały one na celu określenie poziomu wymiany pasażerów na terenie stacji kolejowej Piaseczno i Zalesie Górne. Dane te pozwolą na określenie optymalnej liczby miejsc parkingowych w systemie Park & Ride oraz określić przedział czasowy, w którym występuje godzina szczytu dla tego typu transportu. Dodatkowo dane te mogą służyć do optymalizacji rozkładów jazdy komunikacji dowozowej do stacji kolejowej.

- Wyniki pomiarów
 - Stacja kolejowa Piaseczno

W czasie pomiaru na stacji w Piasecznie nastąpiła łączna wymiana 605 pasażerów. Najbardziej obciążony był pociąg relacji Radom – Warszawa odjeżdżający do Warszawy o godz. 7.38. Na stacji wysiadło 100 pasażerów a wsiadło 115. Szczegółowe zestawienie przedstawiono na wykresie nr 6.

Wykres 6 Zestawienie ruchu pasażerskiego na Stacji PKP w Piasecznie

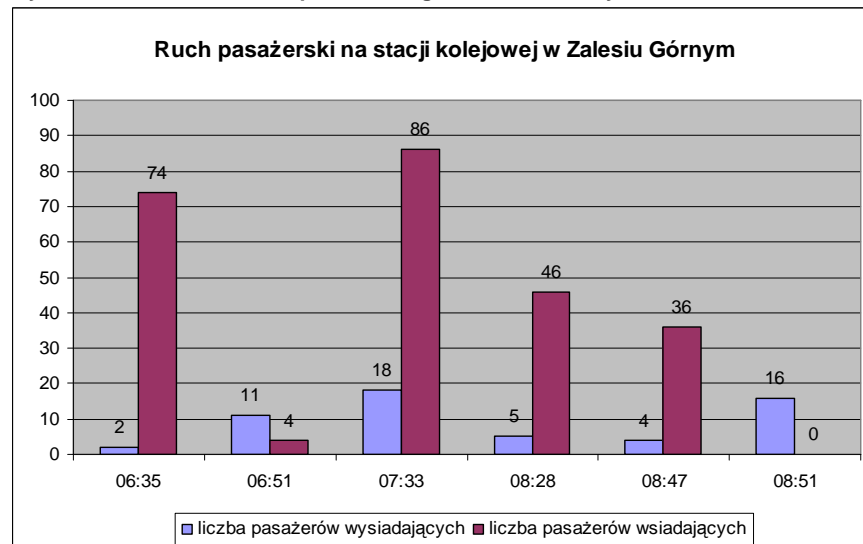


Pomiary ruchu pasażerskiego powinny być regularnie aktualizowane. Aktualnie notuje się znaczący wzrost udziału kolejowego transportu pasażerskiego, związany z poszerzeniem obszaru objętego biletami aglomeracyjnymi.

- o Stacja kolejowa Zalesie Górne

W czasie pomiaru na stacji w Zalesiu Górnym nastąpiła łączna wymiana 302 pasażerów. Najbardziej obciążonym był pociąg relacji Radom – Warszawa odjeżdżający z Zalesia o godz. 7.33. Pociągiem ze stacji odjechało 18 osób, a przyjechało 86. Szczegółowe zestawienie przedstawia wykres nr 7.

Wykres 7 Zestawienie ruchu pasażerskiego w Zalesiu Górnym



2.4.1.6 Parkowanie

W ramach opracowania skupiono się na problemie parkowania w centrum miasta Piaseczna. W ramach określenia chłonności parkingowej przeprowadzono inwentaryzację powierzchni parkingowych oraz stopnia ich wykorzystania. Przeprowadzone badania parkowania mają na celu określenie popytu na miejsca parkingowe, miejsc ich niedoboru oraz ewentualnego sposobu regulacji parkowania poprzez środki techniczne i finansowe w poszczególnych sektorach miasta.

Metodyka pomiarów

W celu określenia możliwości parkingowych obszar miasta Piaseczno podzielono na VI sektorów obejmujących ściśle centrum miasta oraz tereny o charakterze usługowym i największej gęstości zaludnienia. Ponadto wyznaczono dwie dodatkowe strefy uszczegóławiające IA i V A.

Badania parkowania na terenie miasta Piaseczna przeprowadzono we wtorek i środę od godziny 10 do 14 oraz po godzinie 18. Dni oraz czas badań zostały dostosowane do zwiększonego ruchu związanego z podróжами praca-dom oraz działalnością jednostek usługowych. Inwentaryzacja powierzchni parkingowych dotyczyła tylko miejsc wyznaczonych. W badaniu nie brano pod uwagę miejsc postojowych na terenie prywatnych posesji.

W ramach prowadzonej inwentaryzacji określono liczbę miejsc parkingowych w poszczególnych strefach w rozbiciu na parkingi przykrawężnikowe i wydzielone na terenie poszczególnych kwartałów i osiedli. W sektorach wyznaczono wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowych w_p opisanego wzorem:

$$W_p = P_p / M_p * 100\%$$

gdzie:

P_p - liczba pojazdów zaparkowanych w danym okresie.

M_p - całkowita liczba miejsc parkingowych w danym rejonie.

W wynikach pomiarów ujęto także parkowanie niezgodnie z przepisami ruchu drogowego (parkowanie nielegalne).

Podział na strefy

Strefa I obejmuje obszar ograniczony ulicami: Chyliczkowską, Armii Krajowej, 17-go Stycznia, T. Gerbera, Wojska Polskiego.

Strefa IA obejmuje ulicę H. Sienkiewicza, J. Kiliańskiego oraz T. Kościuszki. Jest to strefa ścisłego centrum miasta, w którym zlokalizowane są parkingi wydzielone oraz budynki administracji publicznej.

Strefa II obejmuje obszar pomiędzy ulicami: Chyliczkowską, Armii Krajowej, Wojska Polskiego. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

Strefa III obejmuje obszar zawarty pomiędzy ulicami: Wojska Polskiego, Jana Pawła II, Powstańców Warszawy, L. Okulickiego. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

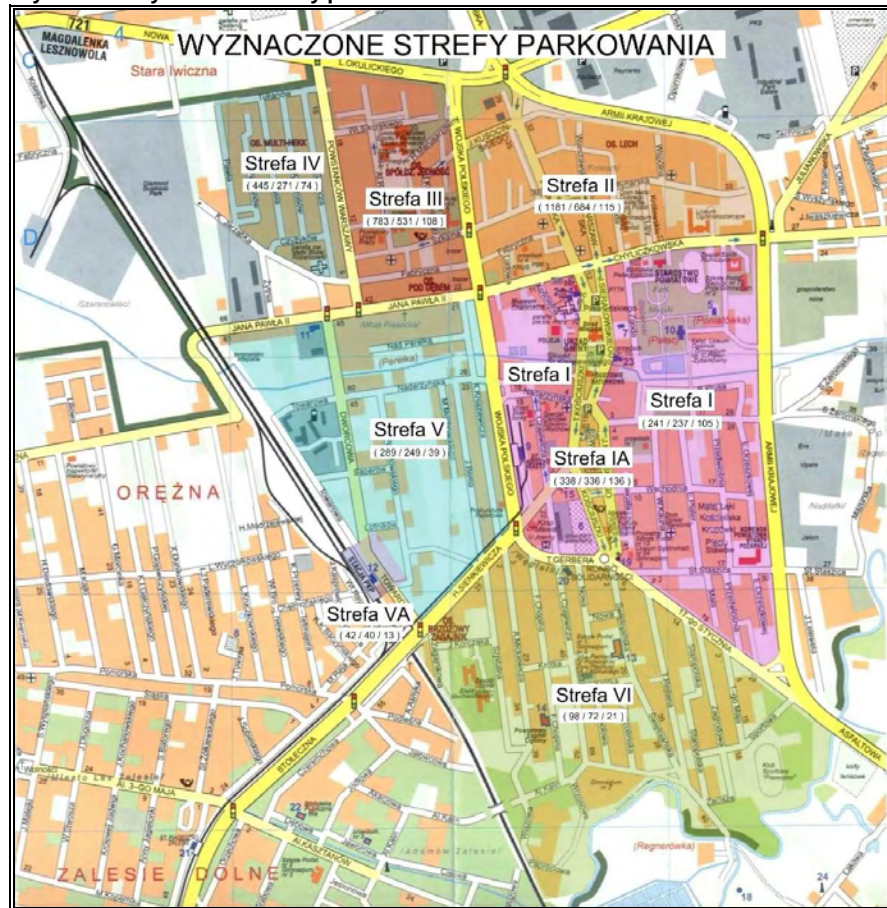
Strefa IV ograniczają ulice: Powstańców Warszawy, K. Jarzabka, Tukanów. W strefie tej przeważają budynki wielorodzinne. Jest to tzw. Osiedle Słowicza.

Strefa V znajdują się między ulicami: Jana Pawła II, Wojska Polskiego, H. Sienkiewicza, Towarową. W tej strefie przeważają tereny o charakterze usługowym oraz przeznaczone pod zabudowę wielorodzinną.

Strefa V A obejmuje parking przy Stacji PKP na ul. Towarowej. Jest to miejsce planowanej lokalizacji parkingu Park& Ride.

Strefa VI obejmuje obszar ograniczony: ul. H. Sienkiewicza, ul. T. Gerbera, ul. 17-go stycznia, rzeką Jeziorką, a torami kolejowymi. Jest to obszar w przeważającej części o zabudowie jednorodzinnej.

Rysunek 9 Wyznaczone strefy parkowania w Piasecznie



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badań

o Strefa I

W tabeli nr 1 przedstawiono zestawienie miejsc parkingowych w strefie I po godzinie 18. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się na wydzielonym parkingu przy ul. Zgoda (100 miejsc postojowych) oraz przy ul. Kościelnej (139 miejsc postojowych). W godzinach popołudniowych w analizowanej strefie nie występuje niedobór miejsc postojowych.

Tabela 1 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy I po godzinie 18

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
ul. S. Żeromskiego	58	13	0
ul. B. Prusa	22	0	0
ul. Zgoda	5	2	0
ul. Zgoda - Parking	100	2	0
ul. Chyliczkowska	19	4	0
ul. Jana Pawła II	12	2	0
ul. Kościelna	139	36	1
ul. Nadarzyńska	31	0	1
ul. L. Czajewicza	95	38	0
ul. H. Sienkiewicza	13	2	0
ul. Wschodnia	36	5	0
ul. S. Staszica	12	1	0
ul. Przedwiośnia	64	6	2
ul. Wojska Polskiego	39	4	2
ul. Wojska Polskiego parking podziemny	43	19	0
ul. Armii Krajowej	0	0	0
ul. 17 Stycznia	0	0	0
ul. E. Orzeszkowej	43	11	0
ul. Niecała	57	23	0
ul. W. Kauna	98	6	0
ul. E. Plater	101	12	0

Na podstawie powyższych wyników określono współczynnik wykorzystania miejsc postojowych w_p :

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 19\%$$

Dla porównania współczynnik wykorzystania miejsc postojowych dla pomiarów w godzinach 10.00 – 14.00 wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 98\%$$

o Strefa I A

W tabeli nr 2 przedstawiono zestawienie miejsc parkingowych w strefie I A w godzinach 10-14. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się przy ul. Kościuszki (145 miejsc postojowych). Wszystkie miejsca postojowe na parkingu przy danej ulicy zostały wykorzystane w całości. Dodatkowo 40 pojazdów było zaparkowanych nielegalnie. Pozostałe parkingi w strefie również zostały wykorzystane w całości. Na ul. Sierakowskiego oraz ul. Kilińskiego pojazdy parkowały również w niezgodnie z przepisami o ruchu drogowym. Łącznie na danym obszarze znajduje się 338 miejsc parkingowych.

Tabela 2 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy I A

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
parking między ul. Kościuszki i ul. Sierakowskiego	40	40	0
ul. Kościuszki	145	145	40
Skwer St. Kisielewskiego pomiędzy Kościuszki i Sierakowskiego	55	53	0
ul. Sierakowskiego	17	17	34
ul. Sierakowskiego -parking	50	50	0
ul. Kilińskiego	31	31	62

W tej strefie współczynnik wykorzystania miejsc postojowych wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 99\%$$

o Strefa II

W tabeli nr 3 przedstawiono zestawienie miejsc parkingowych w strefie II po godzinie 18. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się przy ul. Młynarskiej (158 miejsc postojowych), przy ul. Puławskiej (152 miejsc postojowych) oraz przy ul. Szkolnej (102 miejsca). Na największych parkingach nie wszystkie miejsca postojowe zostały zajęte. Najwięcej nielegalnie parkujących pojazdów znajdowało się przy ul. Młynarskiej (22 pojazdów). Łącznie na danym obszarze znajduje się 1228 miejsc parkingowych.

Tabela 3 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy II po godzinie 18.00

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
ul. Zgoda	113	3	0
ul. Królewskie Lipy	51	13	1
ul. Młynarska	158	109	22
parking przy ul. Młynarskiej	52	47	0
ul. Wspólna	92	76	0
ul. Puławska	63	11	0
ul. Puławska bis (4)	67	64	3
ul. Puławska osiedle	66	35	0
ul. Puławska osiedle2	152	130	0
ul. J. Kusocińskiego	78	49	0
ul. Warszawska	74	47	0
ul. Jana Pawła II	34	7	1
ul. Ludowa	26	13	0
ul. Fabryczna	59	50	1
ul. Wojska Polskiego bis	41	37	0
ul. Szkolna	102	95	2

W danej strefie współczynnik wykorzystania miejsc postojowych dla pomiarów popołudniowych wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 64\%$$

Dla porównania współczynnik wykorzystania miejsc postojowych dla pomiarów w godzinach 10.00 – 14.00 wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 58\%$$

o Strefa III

W tabeli nr 4 przedstawiono zestawienie miejsc parkingowych w strefie III po godzinie 18.00. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się przy ul. Wł. Sikorskiego (214 miejsc postojowych) oraz przy Al. Róż (154 miejsca postojowe). Na wszystkich parkingach w tej strefie pozostają niewykorzystane miejsca, mimo to część pojazdów pozostawionych było w miejscach niedozwolonych. Łącznie w strefie III znajduje się 1094 miejsc parkingowych.

Tabela 4 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy III po godzinie 18.00

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
ul. Powstańców Warszawy	128	65	12
ul. L. Okulickiego	31	31	0
ul. Wojska Polskiego	47	40	2
ul. Jana Pawła II	11	1	1
ul. Fabryczna	120	55	0
ul. Szkolna	137	57	1
al. Róż	154	98	5
ul. W. Sikorskiego	214	165	0
ul. H. Marusarzówny	129	107	0
ul. J. Kusocińskiego	123	89	1

Na podstawie powyższych wyników określono współczynnik wykorzystania miejsc postojowych w_p :

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 65\%$$

Dla porównania wyników współczynnik wykorzystania miejsc postojowych w_p w godzinach 10.00 – 14.00 wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 68\%$$

o Strefa IV

W tabeli nr 5 przedstawiono zestawienie miejsc parkingowych w strefie IV po godzinie 18.00. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się przy ul. Albatrosów (214 miejsc postojowych) oraz przy ul. Pelikanów (166 miejsc postojowych). Parkingi przy ul. Strusia oraz ul. Tukanów są wykorzystane w prawie stu procentach. Przy ul. Tukanów aż 24 auta parkują w miejscach niedozwolonych. Pozostałe parkingi w strefie IV nie są wykorzystywane w pełni. Łącznie w strefie IV znajduje się 1146 miejsc parkingowych.

Tabela 5 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy IV po godzinie 18.00

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
-------------	----------------------------	------------------------------	--

ul. Słowicza	36	26	5
ul. Słowicza parking od ul. Czyżyków	93	63	0
ul. Słowicza parking	114	70	0
ul. Pelikanów	166	129	0
ul. Pelikanów parking przy ul. K. Jarząbka	31	28	7
ul. Strusia	123	120	9
ul. Albatrosów	214	168	4
ul. Powstańców Warszawy	49	21	3
ul. K. Jarząbka	34	26	19
ul. Tukanów	109	105	24
ul. Bociania	79	50	0
ul. Czyżyków	98	65	11

W tej strefie współczynnik wykorzystania miejsc postojowych wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 76\%$$

Dla porównania współczynnik wykorzystania miejsc postojowych w godzinach 10.00 – 14.00 wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 61\%$$

o Strefa V i Strefa VA

W tabeli nr 8 oraz 9 przedstawiono zestawienie miejsc parkingowych w strefie V i V A po godzinie 18.00. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się przy ul. Dworcowej (105 miejsc postojowych) oraz przy ul. J. Bema (91 miejsc postojowych). Łącznie na danym obszarze znajduje się 537 miejsc parkingowych.

Tabela 6 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy V po godzinie 18.00

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
ul. Jana Pawła II	90	21	1
ul. Dworcowa	105	46	3
ul. H. Sienkiewicza	40	0	0
ul. Wojska Polskiego	3	2	2
ul. Towarowa	31	0	0
ul. Lotników	10	1	0
ul. J. Poniatowskiego	73	5	1
ul. Saperów	15	0	0
ul. Nadarzyńska	14	5	0
ul. J. Bema	91	73	0
ul. K. Kniaziewicza	65	26	0

Tabela 7 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy VA po godzinie 18.00

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
Plac przeddworcowy	30	8	0

W powyższych sektorach współczynnik wykorzystania miejsc postojowych wynosi:

- Strefa V

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 33\%$$

- Strefa VA

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 27\%$$

Dla porównania współczynnik wykorzystania miejsc postojowych w godzinach 10.00 – 14.00 wynosi:

- Strefa V

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 86\%$$

- Strefa VA

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 95\%$$

- Strefa VI

Tabela nr 10 przedstawia zestawienie miejsc parkingowych w strefie VI. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się przy ul. T. Rejtana (96 miejsca postojowe) oraz przy ul. Świętojańskiej (52 miejsca postojowe). Na wszystkich parkingach w strefie VI nie wszystkie miejsca postojowe są wykorzystane. Łącznie w strefie znajduje się 624 miejsc parkingowych.

Tabela 8 Zestawienie miejsc parkingowych dla strefy VI po godzinie 18

Nazwa ulicy	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
ul. Jerozolimska	24	8	0
ul. Topolowa	22	13	0
Al. Kalin	31	1	0
ul. L. Czajewicza	38	2	3
ul. Staropolska	17	7	0
ul. T. Rejtana	96	19	0
ul. Świętojańska	52	11	3
ul. Nowa	49	6	0
ul. Krótka	12	0	0
ul. F. Chopina	75	8	0
ul. A. Mickiewicza	45	4	0
ul. Szpitalna	23	3	0
ul. J. Korczaka	29	5	0
ul. Zagajnikowa	26	10	0
ul. T. Gerbera	0	0	2
ul. 17 Stycznia	34	11	1
ul. 1-go Maja	16	13	1
ul. Sportowa	13	2	0

ul. Zagrodowa	22	1	0
---------------	----	---	---

W tej strefie współczynnik wykorzystania miejsc postojowych wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 20\%$$

Dla porównania współczynnik wykorzystania miejsc postojowych w godzinach 10.00 – 14.00 wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 42\%$$

Podsumowanie ilości miejsc parkingowych przedstawione zostało w tabeli nr 11. Na przeanalizowanym obszarze znajdowało się 5646 miejsc parkingowych, z czego 2862 było zajętych przez pojazdy. 157 pojazdów parkowało w miejscach niedozwolonych. Najwięcej wyznaczonych miejsc parkingowych znajduje się w strefie II, a najmniej w strefie V A. Najwięcej pojazdów pozostawionych w miejscach niedozwolonych znajduje się w strefie I A. Należy zaznaczyć, że nie w każdym miejscu dało się określić liczbę miejsc parkingowych. W większości przypadków wynikało to z wyznaczenia jedynie obszaru do parkowania bez określenia poszczególnych miejsc postojowych.

Zbiórny współczynnik wykorzystania miejsc parkingowych dla analizowanych sektorów w godzinach 10.00 - 14.00 wynosił:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 41\%$$

Tabela 9 Zestawienie miejsc parkingowych dla wszystkich stref po godzinie 18.00

Sekcja	Liczba miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych pojazdów	Ilość pojazdów zaparkowanych nielegalnie
I	987	186	6
II	1228	786	30
III	1094	708	22
IV	1146	871	82
V	537	179	7
VA	30	8	0
VI	624	124	10
RAZEM	5646	2862	157

Zbiórny współczynnik wykorzystania miejsc parkingowych dla analizowanych sektorów po godzinie 18.00 wynosi:

$$W_p = P_p / M_p * 100\% = 51\%$$

Wnioski

Badania parkowania wyraźnie wskazują na niedobór miejsc postojowych na terenie centrum miasta Piaseczno oraz w pobliżu stacji kolejowej Piaseczno. Wyniki wskazują, iż problem ten dotyczy w szczególności strefy I i I A i VA. Największym problemem wydaje się być brak spójnej polityki parkingowej oraz kontroli poprawności parkowania na obszarze do tego nieprzeznaczonym. Wyniki wskazują na potrzebę wprowadzenia regulacji parkowania poprzez środki techniczne, organizacyjne i finansowe. Należą do nich w szczególności:

- budowa parkingów wielopoziomowych
- budowa parkingów podziemnych

- ograniczenie nielegalnego parkowania za pomocą środków technicznych (donice, zapory, wysokie krawężniki)
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w ścisłym centrum miasta i jego skuteczna egzekucja
- infrastruktura drogowa informująca o lokalizacji parkingów oraz o dostępności wolnych miejsc na terenie wydzielonych parkingów
- egzekwowanie prawa dotyczącego parkowania

W części poświęconej studium rozwoju układu komunikacyjnego gminy Piaseczno zawarto szczegółowe propozycje dotyczące rozwiązania problemu parkowania. Rozwiązanie te zostały oparte na inwentaryzacji stanu istniejącego oraz wynikach badania opinii publicznej.

2.4.1.7 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Raport o bezpieczeństwie ruchu drogowego na terenie gminy oraz powiatu opracowano na podstawie danych sporządzonych przez st. referenta ds. GAMBIT Komendy Powiatowej Policji w Piasecznie. Otrzymane dane zawierają informacje na temat liczby kolizji, wypadków, osób rannych oraz ofiar śmiertelnych na wszystkich drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach powiatu piaseczyńskiego. Opracowane dane dotyczą wypadków z lat 2005 – 2007. W związku z nieskończoną weryfikacją danych statystycznych w roku 2007 otrzymane informacje z tego roku są niekompletne, co powoduje nieznaczące zaniżenie danych o liczbie zdarzeń drogowych.

W tabeli nr 10 przedstawiono porównanie ilości zdarzeń drogowych na wszystkich drogach powiatu piaseczyńskiego w latach 2005 – 2007 z uwzględnieniem ilości osób rannych oraz ofiar śmiertelnych.

Tabela 10 Zestawienie danych o zdarzeniach na wszystkich drogach powiatu piaseczyńskiego w latach 2005 - 2007

WERYFIKACJA DANYCH STATYSTYCZNYCH	KOLIZJE	WYPADKI	RANNI	ZABICI
2005	1735	223	251	24
2006	1751	203	235	28
2007	1511	301	371	43

Roczne straty ekonomiczne na terenie powiatu piaseczyńskiego związane z wypadkami drogowymi według metody szacowania kosztów zastosowanej w opracowaniu „Analiza kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych w strefie transportu” (1 ofiara śmiertelna = 1,8 mln PLN) są na poziomie 77,4 mln PLN (rok 2008). Dla porównania w budżecie Piaseczna na 2008 rok planowane dochody miasta szacowane były na poziomie 290 mln PLN.

Liczba wypadków, w których występują osoby ranne w stosunku do roku 2005 (223 zdarzenia z 251 osobami rannymi) maleje do 203 zdarzeń (235 osób rannych) w roku 2006. W rok 2007 liczba wypadków natomiast wzrasta o 33% (do 301 wypadków) w porównaniu z rokiem poprzednim. Liczba osób poszkodowanych wzrasta o 37% a ofiar śmiertelnych o 35% w porównaniu do roku 2006. Należy podkreślić **gwałtowny** wzrost liczby wypadków w roku 2007, który jest wynikiem zwiększających się natężeń ruchu. Dotyczy to także dróg w skali całego kraju.

Wypadki na drogach krajowych

Droga krajowa nr 7 przebiega przez teren powiatu piaseczyńskiego na odcinku 23 km. Przechodzi przez następujące miejscowości: Łazy, Marysin, Jabłonowo, Mroków, Wola Kosowska, Tarczyn, Pamiątka. W miejscowościach Mroków i Pamiątka droga krajowa nr 7

przebiega w pobliżu szkół podstawowych, natomiast w Tarczynie znajdują się skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.

Droga krajowa nr 79 przebiega przez teren powiatu piaseczyńskiego na długości 31 km na obszarze powiatu przez miejscowości: Mysiadło, Piaseczno, Żabieniec, Pilawa, Solec, Baniocha, Tomice, Kąty, Mikówiec, Góra Kalwaria, Coniew oraz Potycz.

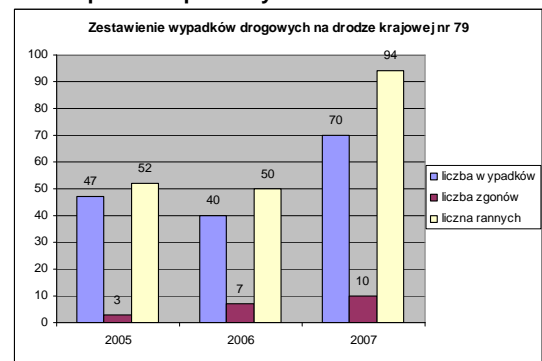
Droga krajowa nr 50 w obszarze powiatu biegnie na odcinku 10 km. Przechodzi przez miejscowość: Czaplinek, Dębówka, Karolina oraz Góra Kalwaria.

Wykresy nr 8, 9 oraz 10 przedstawiają zestawienie wypadków na drogach krajowych nr 7, 50 oraz 79 w powiecie piaseczyńskim w latach 2005 – 2007 w rozbięciu na liczbę wypadków, liczbę ofiar śmiertelnych oraz liczbę osób rannych. Na wszystkich trzech analizowanych drogach krajowych liczba wypadków rośnie w kolejnych latach. Porównując rok 2005 z 2007 liczba wypadków wzrosła na drodze krajowej nr 7 o 29% (z 29 do 41), na drodze krajowej nr 79 o 33% (z 47 do 70) a na drodze krajowej nr 50 o 58% (z 5 do 12). Równocześnie liczba ofiar zabitych wzrosła na drodze krajowej nr 7 o 29% (z 9 do 14), na drodze krajowej nr 79 o 45% (z 3 do 10) a na drodze krajowej nr 50 o 67% (z 1 do 21). Liczba osób rannych na drodze krajowej nr 7 w roku 2007 wynosi 14 osób (wzrost o 36 %), na drodze krajowej nr 79 – 10 osób (wzrost o 70 %) a na drodze krajowej nr 50 – 1 osoba (bez zmian w porównaniu z rokiem 2005).

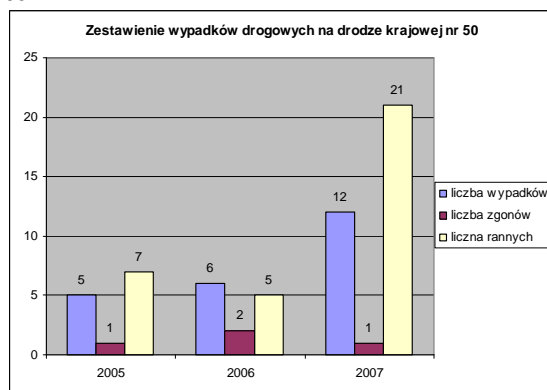
Wykres 8 Zestawienie wypadków drogowych na drodze nr 7 w powiecie piaseczyńskim w latach 2005 - 2007



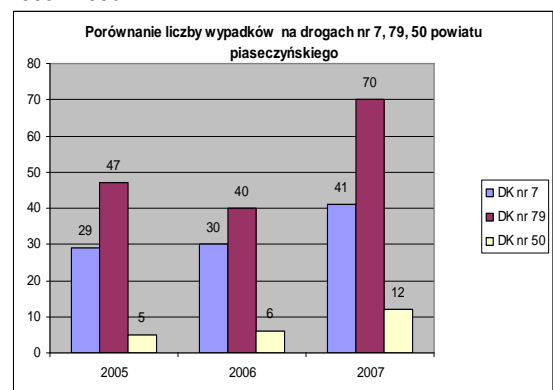
Wykres 9 Zestawienie wypadków drogowych na drodze nr 79 w powiecie piaseczyńskim w latach 2005 - 2007



Wykres 10 Zestawienie wypadków drogowych na drodze nr 50 w powiecie piaseczyńskim w latach 2005 - 2007



Wykres 11 Porównanie liczby wypadków na drogach krajowych nr 7, 79, 50 powiatu piaseczyńskiego w latach 2005 - 2008



Źródło: Opracowanie własne

Przedstawione dane pokazują, że liczby zdarzeń drogowych wzrasta nieznacznie, natomiast liczba wypadków z uszkodzonymi lub śmiertelnymi ofiarami zwiększa się znacząco, szczególnie w roku 2007.

Największy procentowy wzrost wypadków wystąpił na drodze krajowej nr 50, jednak najwięcej wypadków ze skutkiem śmiertelnym wystąpiło na drodze krajowej nr 79. Szczegółowe porównanie ilości wypadków na drogach krajowych nr 7, 50 oraz 79 przedstawiono na wykresie nr 11.

Miejsca szczególnie niebezpieczne – tzw. „czarne punkty”

Na podstawie otrzymanych danych z Komendy Powiatowej w Piasecznie stworzono mapę najbardziej niebezpiecznych miejsc na terenie miasta, w których w latach 2005 – 2007 doszło do wypadków z udziałem pojazdów, pieszych oraz rowerzystów. Przedstawiona jest ona na rysunku nr 10. Informacja ta uwzględnia zdarzenia drogowe zarejestrowane na drogach gminnych, powiatowych i krajowych.

- Ruch pojazdów

Do wypadków z udziałem pojazdów kołowych najczęściej dochodziło w następujących miejscach:

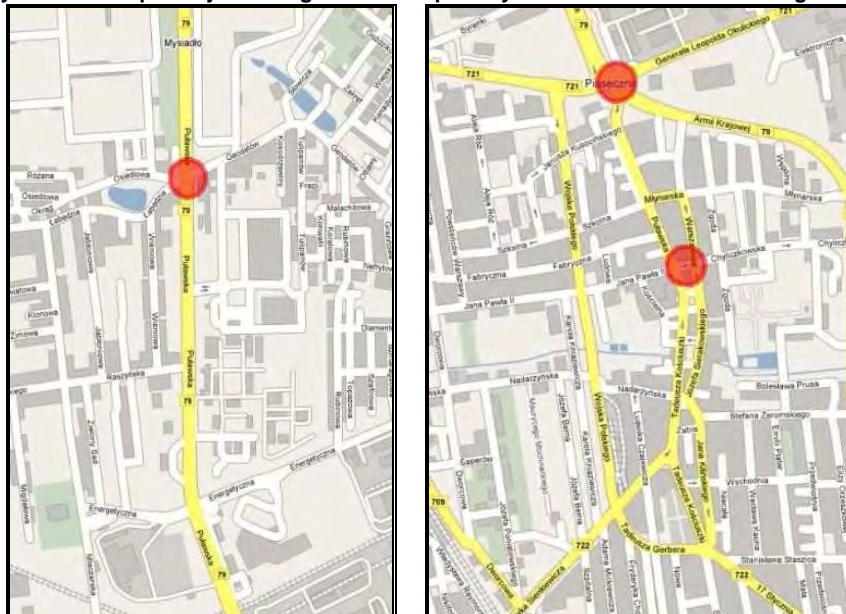
- Skrzyżowanie ul. Puławskiej, Okulickiego i Armii Krajowej,
- Skrzyżowanie ul. Puławskiej z ul. Geodetów,
- Ulica Stołeczna pomiędzy Al. 3-go Maja a ul. Pomorską,
- Skrzyżowanie ul. Armii Krajowej z 17-go Stycznia oraz ul. Asfaltową,
- Skrzyżowanie ul. Chyliczkowskiej, ul. Puławskiej oraz J. Sierakowskiego.

Najczęstszą przyczyną wypadków i kolizji w wyżej wymienionych miejscach było:

- Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez kierujących pojazdami,
- Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu,
- Niedostosowanie prędkości do panujących warunków,
- Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu.

Wyżej wymienione miejsca przedstawiono na rysunku 10.

Rysunek 10 Mapa miejsc szczególnie niebezpiecznych dla ruchu samochodowego





Źródło: Opracowanie własne

- Ruch pieszy

Do wypadków z udziałem pieszych dochodziło najczęściej w poniżej wymienionych miejscach:

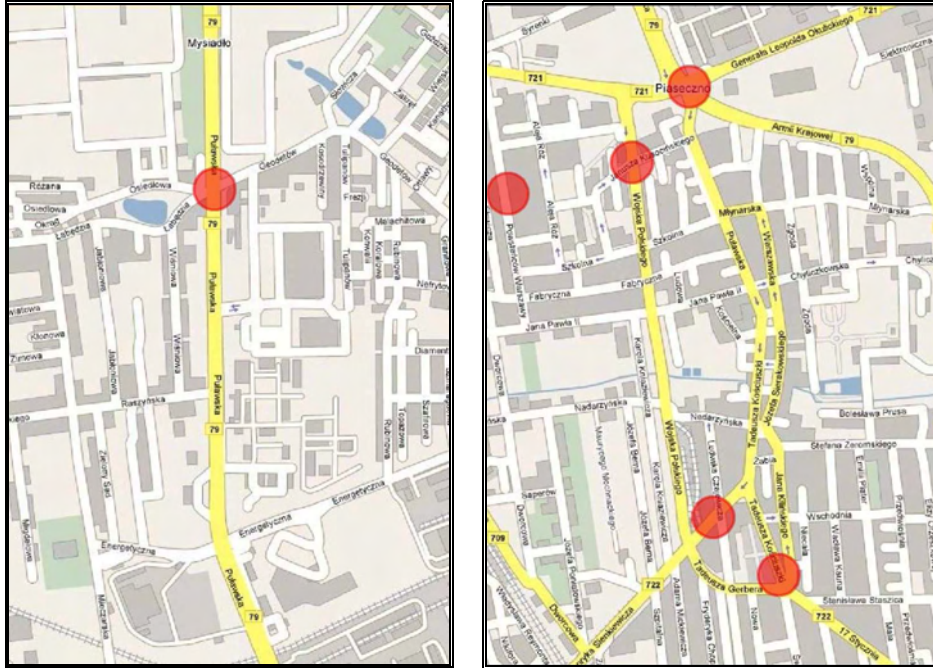
- Skrzyżowanie ulicy Puławskiej z ul. Okulickiego i Armii Krajowej,
- Ulica Powstańców Warszawy,
- Skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Kusocińskiego,
- Skrzyżowanie ul. H. Sienkiewicza z ul. Wojska Polskiego i ul. T. Kościuszki.
- Rondo na ul. Solidarności,
- Skrzyżowanie ul. Puławskiej z ul. Geodetów.

Najczęstszą przyczyną wypadków i kolizji w wyżej wymienionych miejscach było:

- Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu,
- Nieuprawnione wtargnięcie na jezdnię,
- Nie ustąpienie pierwszeństwa pieszym przez kierujących pojazdami,
- Najechanie na pieszego na przejściu.

Wyżej wymienione miejsca przedstawiono na rysunku 11.

Rysunek 11 Mapa miejsc szczególnie niebezpiecznych dla ruchu pieszego



Zestawienie zbiorcze

Tabela 11 zawiera informacje dotyczące liczby ofiar śmiertelnych i rannych w najbardziej niebezpiecznych miejscach w Piasecznie w okresie ostatnich 3 lat.

Najwięcej pieszych zostało rannych w rejonie ul. Wojska Polskiego, ul. T. Gerbera oraz ul. T. Kościuszki. Jest to rejon centrum miasta, w którym znajduje się kino oraz cmentarz parafialny.

Miejscem o szczególnie dużej liczbie niebezpiecznych zdarzeń z udziałem pojazdów jest skrzyżowanie ul. Puławskiej z ul. L. Okulickiego i ul. Armii Krajowej oraz ul. Słoneczna. Skrzyżowanie pierwsze jest skrzyżowaniem drogi krajowej nr 79 z drogą wojewódzką nr 721, sterowane sygnalizacją świetlną. W pobliżu skrzyżowania znajduje się siedziba ZUS oraz dwa markety spożywcze. Należy zaznaczyć, że na całej ul. Puławskiej dochodzi bardzo często do wielu kolizji oraz wypadków.

Tabela 11 Zestawienie liczby ofiar wypadków w najniebezpieczniejszych miejscach w Piasecznie

Skrzyżowanie / Ulica	Samochody		Rowerzyści		Piesi	
	Liczba rannych	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba zabitych
Puławska / Geodetów	5	–	–	–	6	2
Puławska / L. Okulickiego / Armii Krajowej	12	–	–	–	6	1
Puławska / Chyliczkowska / J.Slerakowskiego	4	1	2	–	2	–
Armii Krajowej /17-go Stycznia	4	–	–	–	–	–
rejon ulic Wojska Poskiego / T.Gerbera / T.Kościuszki	1	–	1	–	10	1
Powstańców Warszawy	1	–	–	–	5	–
Stoleczna od Al.Kasztanowej do Pomorskiej	5	1	1	–	2	–

Z ciągów ulicznych zdecydowanie należy zwrócić uwagę na ul. Puławską. W porównaniu z pozostałymi ulicami w mieście. Na całej jej długości dochodzi do bardzo dużej liczby wypadków. Tylko w roku 2007 zdarzyło się tam 35 wypadków, z czego:

- 5 osób zginęło (2 pieszych i 3 pasażerów pojazdów);
- 44 osoby zostały ranne w tym:
 - 24 pasażerów pojazdów;
 - 16 pieszych;
 - 4 rowerzystów.

W większości wypadki wynikają z niedostosowania kierujących do panujących warunków ruchu, niezachowania należytej ostrożności oraz nieustąpienia pierwszeństwa innym pojazdom lub uczestnikom ruchu.

Podsumowując, najwięcej wypadków ma miejsce na skrzyżowaniach głównych ulic w Piasecznie, w miejscach gdzie, natężenia ruchu są największe oraz na ulicach wyjazdowych z dużych osiedli. Wypadki wynikają w większości przypadków z nieuwagi prowadzących pojazdy oraz niedostosowania przez nich prędkości do panujących warunków. Część wypadków powodowanych jest przez pieszych, którzy nagle wkraczają na jezdnię bez zachowania odpowiedniej ostrożności.

Wnioski

Analiza wypadków na terenie powiatu piaseczyńskiego, z szczególnym uwzględnieniem terenu gminy i miasta Piaseczno, wskazuje na występowanie miejsc o dużym natężeniu tego typu zdarzeń (tzw. czarnych punktów). Dane statystyczne wskazują na nieznaczny wzrost ogólnej liczby zdarzeń. Bardzo niepokojące są natomiast dane dotyczące wzrostu ich ciężkości (liczba ofiar śmiertelnych/100 wypadków), co przekłada się na znaczący wzrost liczby wypadków w roku 2007.

W części dotyczącej ruchu kołowego trzy z pięciu najbardziej niebezpiecznych miejsc dotyczą skrzyżowań w ciągu ulicy Puławskiej. Miejsca te były przedmiotem analizy w zadaniu „Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku od skrzyżowania z ul. Energetyczną w Piasecznie do skrzyżowania z drogą krajową nr 50 wraz budową obwodnicy Góry Kalwarii” wykonaną przez firmę Profil na zlecenie GDDKiA. Przyjęte rozwiązania, jakimi są węzły dwupoziomowe, pozwolą na ograniczenie ilości wypadków w tych miejscach.

Pozostałe lokalizacje dotyczą skrzyżowań w obrębie miasta Piaseczna. Dotyczy to centralnej części miasta oraz ulic wyjazdowych z dużych osiedli.

Największe ilości wypadków z udziałem pieszych dotyczą terenów usługowych, okolic cmentarza, kościoła oraz osiedli i dworca kolejowego. Miejsca te są dużym generatorem tego typu podróży.

Wyniki analizy wypadkowości wskazują na potrzebę wprowadzenia rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jakimi są piesi i rowerzyści. Dane wskazują na potrzebę radykalnych zmian w układzie drogowym miasta, w tym wprowadzenie środków bezpieczeństwa ruchu oraz stref ruchu uspokojonego. W części poświęconej studium rozwoju układu komunikacyjnego gminy Piaseczno zawarto szczegółowe propozycje zmian mających na celu ograniczenie liczby kolizji i wypadków w analizowanym rejonie.

2.4.1.8 Analiza SWOT

Poniżej przedstawione zostały wyniki analizy SWOT. Przedstawiono mocne i słabe strony gminy Piaseczno oraz jej szanse i potencjalne zagrożenia związane z układem komunikacyjnym:

Mocne strony

- Bliskość Warszawy,

- Linia kolejowa nr 8,
- Połączenia drogowe z Warszawą oraz innymi miastami powiatu
- Dobra sytuacja finansowa gminy,
- Połączenia autobusowe z Warszawa i innymi miastami powiatu,
- Bliskość portu lotniczego.

Słabe strony

- Brak możliwości przeprowadzenia nowych ciągów komunikacyjnych bez ingerencji w istniejącą zabudowę,
- Zdecydowana większość dróg obsługuje przyległą zabudowę,
- Brak obejść miejscowości,
- Niskie klasy dróg,
- Silnie rozproszona zabudowa,
- Mała szerokość pasów drogowych,
- Niska jakość nawierzchni drogowych na ulicach prowadzących do nowopowstałych osiedli,
- Mała przepustowość układu komunikacyjnego,
- Brak mostu zapewniającego połączenie drogowe z Józefowem w ciągu drogi nr 721,
- Jednopoziomowe skrzyżowania z liniami kolejowymi,
- Niskie wykorzystanie przewozów kolejowych w ruchu pasażerskim,
- Duże odległości między przystankami na linii kolejowej nr 8,
- Brak parkingów typu „Park & Ride” i „Bike & Ride”,
- Brak infrastruktury w zakresie ścieżek rowerowych,
- Niski standard techniczny ciągów pieszych, w szczególności na obrzeżach miasta,
- Brak priorytetów dla komunikacji publicznej,
- Brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych na terenie miasta Piaseczno,
- Niska przepustowość połączeń drogowych na relacji wschód – zachód.

Szanse

- Korzystne położenie gminy, w centralnej części województwa mazowieckiego, w strefie oddziaływania Warszawy,
- Możliwość pozyskania przez gminę środków z funduszy UE,
- Planowane zwiększenie przepustowości układu drogowego przez budowę i przebudowę ciągów drogowych, w szczególności trasy N-S i drogi krajowej nr 79,
- Powstanie nowych ciągów komunikacyjnych na kierunku trasy N-S oraz Konstancina Jeziorny,
- Możliwość dostosowania bocznicy kolejowej w kierunku Konstancina Jeziorny do przewozów pasażerskich,
- Planowana przebudowa linii kolejowej nr. 8 co zwiększy atrakcyjność komunikacji kolejowej,

- Możliwość wprowadzenia priorytetu dla komunikacji autobusowej na ul. Puławskiej
- Możliwość wprowadzenia systemu Bike & Ride i Park & Ride
- Akceptowalność systemu płatnego parkowania przez mieszkańców

Zagrożenia

- Niewykorzystanie środków z UE, pociągające za sobą zahamowanie rozwoju infrastruktury technicznej,
- Silna urbanizacja uniemożliwiająca rozbudowę układu drogowego,
- Kontynuacja praktyki sporządzania planów miejscowych dla bardzo małych obszarów, ukierunkowana na potrzeby inwestorów, prowadząca do dezurbanizacji,
- Planowana przebudowa układu komunikacyjnego na kierunku północ-południe spowoduje zwiększenie natężeń ruchu, co ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego,
- Powstanie centrów handlowych generujących duże natężenia ruchu,
- Chaotycznie powstająca zabudowa na całym obszarze gminy, uniemożliwiająca prawidłowe kształtowanie układu drogowego.

3 Istniejące plany rozwiązań komunikacyjnych

3.1 Układ drogowy

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno wzięto pod uwagę dominację funkcji mieszkaniowej w zachodniej części gminy i wykształcenie pasma silnie powiązanego z Warszawą. W związku z tym podkreślano konieczność wzmocnienia połączeń na kierunku N-S. Przy kształtowaniu nowej sieci drogowej brano pod uwagę konieczność szukania powiązań omijających centrum miasta Piaseczna. Istotne stały się powiązania poprzeczne dla zapewnienia lokalnych powiązań wewnątrz gminy. Widoczny jest jednak brak połączeń rozprowadzających ruch na kierunku wschód-zachód do planowanego przebiegu drogi S-7.

3.1.1 Planowany rozwój układu dróg krajowych i wojewódzkich

Duży wpływ na komunikację na terenie gminy Piaseczno ma planowana droga ekspresowa S-7 biegnąca od granicy państwa w miejscowości Chyżne przez Kraków, Radom, Warszawę do Gdańska. W celu poprawy połączenia gminy z trasą planuje się wybudowanie w ciągu drogi ekspresowej S-7 dwóch węzłów w zachodniej części gminy:

- Węzła Złotokłós na drodze powiatowej nr 2846W
- Węzła Antoninów na drodze powiatowej nr 2839W

W planach znajduje się również przebudowa drogi krajowej nr 721 na odcinku ul. Mleczarska – ul. Julianowska do przekroju 2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu) oraz budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od ul. Julianowskiej do granicy z gminą Konstancin Jeziorna. Na 2011 rok planowana jest przebudowa drogi krajowej nr 79 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu). Z siecią drogową na terenie gminy powiązana będzie w sześciu miejscach z:

- ul. Okulickiego;
- ul. Chyliczkowską;
- ul. Żeromskiego;
- ul. 17-go Stycznia;
- drogą powiatową nr 2823W;
- drogą wojewódzką nr 873.

Dla zapewnienia bezpiecznej komunikacji pieszej na terenie gminy w miejscach szczególnie niebezpiecznych zaprojektowano kładki dla pieszych oraz jezdnie serwisowe

Pomiędzy Żabieńcem a Pilawą powstanie przejście ekologiczne dla dużych zwierząt oraz cztery mniejsze przejścia ekologiczne dla gadów i żab.

3.1.2 Planowany rozwój układu dróg powiatowych

Powiatowy Zarząd Dróg na terenie gminy Piaseczno prowadzi, bądź planuje prowadzić prace modernizacyjne na następujących drogach:

- 2826W – od 2005 przebudowa odcinka w Zalesiu Górnym, planowane zakończenie inwestycji w roku 2009;
- 2838W – od 2004 przebudowa i budowa na odcinku do drogi Nr 722, planowane zakończenie inwestycji w roku 2010;
- 2836W – od 2004 przebudowa na odcinku od ul. Głównej do ul. Millenium, planowane zakończenie inwestycji w roku 2010;

- 2824W (ul. Pionierów) – od 2008 przebudowa na odcinka na terenie w Zalesia Górnego, planowane zakończenie inwestycji w roku 2010;
- 2815W – od 2008 budowa drogi łączącej Wilczyn i Dobiesz, planowane zakończenie inwestycji w roku 2010;
- 2814W – od 2005 przebudowa na odcinku od ul. Dworcowej do ul. Puławskiej (ul. Starochylicka i Chyliczkowska), planowane zakończenie inwestycji w roku 2009;
- 2829W – od 2005 przebudowa na odcinku Jesówka – Piaseczno, planowane zakończenie inwestycji w roku 2009;
- 2825W – od 2005 przebudowa na odcinku Jazgarzew – Jesówka – Żabieniec, planowane zakończenie inwestycji w roku 2009.

3.1.3 Planowany rozwój układu dróg gminnych

W zakresie rozwoju układu lokalnego planowane są następujące inwestycje:

- wykształcenie nowego ciągu łączącego Zalesie Górne z Głuskowem;
- wykształcenie nowego ciągu łączącego Złotokłós i Głusków przez Baszkówkę i Bobrowiec z drogą krajową 721 Piaseczno-Nadarzyn;
- modernizację lokalnych ciągów w Złotokłosie, Głuskowie, Baszkówce, Woli Gołkowskie, Gołkowie, Bobrowcu, Zalesiu Górnym, Jazgarzewie, Jesówce, Żabieńcu łączących się z układem podstawowym.

W planach zagospodarowania przestrzennego wyznaczone zostały na terenie gminy nowe lokalne ulice w miejscowościach:

- Głusków – ul. Borkowa;
- Głusków – ul. Górna;
- Głusków – ul. Karczunkowska;
- Głusków – ul. Krótka;
- Głusków – ul. Traktorzystów;
- Jastrzębie – ul. Graniczna;
- Jastrzębie – ul. Wschodnia;
- Jastrzębie – ul. Ptaków Leśnych;
- Józefosław – ul. Działkowa;
- Józefosław – ul. Kuropatwy;
- Józefosław – ul. Spacerowa;
- Kamionka – ul. Przemysłowa;
- Kamionka – ul. Północna;
- Runów – ul. Dobra;
- Wólka Kozodawska – ul. Herbacianej Róży;
- Zalesie Górne – Droga Dzików;
- Zalesie Górne – ul. Leśna;
- Zalesie Górne – ul. Południowa;
- Zalesie Górne – ul. Sinych Mgieł;
- Zalesie Górne – ul. Szmaragdowych Żuków;

- Złotokłós – ul. Piaseczyńska;
- Złotokłós – ul. Runowska.

W celu poprawy warunków ruchu na głównych wlotach i wylotach z obszaru zabudowanego na terenie miasta Piaseczna planuje się budowę nowych ulic i modernizację istniejących. Szczególnie istotne są:

- ciąg południowy od ul. Armii Krajowej do ul. Stołecznej, który ograniczy ruch w centrum Piaseczna;
- ciągi łączące ul. Sienkiewicza z drogą wojewódzką 721: ul. Towarowa, Dworcowa i Jarząbka oraz ul. Wojska Polskiego;
- ciąg po wschodniej stronie ul. Armii Krajowej od ul. Staszica do Okrzei;
- bezkolizyjne przejście ul. Jana Pawła II nad linią kolejową Warszawa-Radom.

Na terenie miasta planuje się przebudowę następujących ulic:

- ul. Fabryczna na odcinku Wojska Polskiego - do ul. Powstańców W-wy;
- ul. Jana Kazimierza do włączenia do ul. Pod Bateriami;
- ul. Zielona na odcinku od ul. Chyliczkowskiej do ul. Przesmyckiego;
- ul. Kniaziewiczza na odcinku od ul. Nadarzyńskiej do ul. Jana Pawła II;
- ul. Wilanowska do ul. Nowodziałkowej;
- ul. Ogrodowa;
- ul. Poniatowskiego od ul. bez nazwy (Dworcowa) do ul. Nadarzyńskiej;
- Al. Kalin od ul. Topolowej od wiaduktu PKP do ul. Kasztanów;
- Plac Wolności - Zalesie Dolne;
- ul. Kruczkowskiego na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Wyczółkowskiego;
- ul. Mleczarska na odcinku od ul. Energetycznej do ul. Krasickiego;
- ul. Nadarzyńska na odcinku od ul. Dworcowej do ul. Towarowej;
- ul. Jarząbka na odcinku od ul. Czyżyków do ul. Nowej;
- ul. Chełmońskiego na odc. od ul. Broniewskiego do ul. Chełmońskiego;
- ul. E. Orzeszkowej na odcinku od ul. B. Prusa do połączenia z ul. Przedwiośnia;
- skrzyżowanie ulic Zagrodowa, Staropolska, 1-go Maja, Zacisze;
- ul. Mickiewicza - przebiecie do ul. Al. Kalin od ul. Krótkiej;
- ul. Wiązowa od ul. Al. Kalin, Paprociowa do ul. Wrzosowej;
- ul. Wiśniowa na odcinku od ul. Łabędzia do ul. Raszyńskiej;
- ul. Kilińskiego;
- ul. Staszica na odcinku od drogi krajowej do ul. Mazarskiej;
- ul. Balińskiego na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Orężnej;
- ul. Konarskiego na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Orężnej;
- łącznik ul. Konopnickiej do ul. Okrężnej;
- ciąg ulic Przemysłowa, Północna;

- ul. Mazurska od ul. Staszica do ul. obwodnicy Drogi krajowej Nr 79;
- ul. Tulipanów.

Na terenie miasta planuje się modernizację następujących ulic:

- ul. Julianowska;
- ul. Łabędzia od drogi krajowej nr 79 do ul. Mleczarskiej;
- ul. Jana Pawła II od ul. Wojska Polskiego do ul. Puławskiej;
- ul. Żeromskiego odcinek od drogi krajowej nr 79 do ul. Kilińskiego;
- ul. Powstańców Warszawy od ul. Okulickiego do ul. Jana Pawła II wraz z przebudową skrzyżowania;
- ul. Pomorska na odcinku od ul. Stołecznej do ul. Krzywej;
- ul. Świętojańska na odcinku od ul. Gerbera do ul. Al. Kalin;
- ul. Towarowa od ul. Wojska Polskiego do targowiska;
- ul. Nadarzyńska na odcinku od Wojska Polskiego do ul. Sierakowskiego;
- ul. Energetycznej na odcinku ul. Mleczarska do ul. Puławskiej;
- ul. Granicznej na odcinku od ul. Sosnowej do ul. Głogowej;
- ul. Szkolna na odcinku ul. Puławskiej do ul. Wojska Polskiego;
- ul. Kusocińskiego na odcinku ul. Szkolnej do ul. Puławskiej;
- ul. Dworcowa na odcinku ul. Jana Pawła II do ul. Saperów;
- Plac Piłsudskiego;
- Al. Zgody - Al. Pokoju na odcinku ul. Granicznej do ul. Wilanowskiej;
- ul. Wilanowska na odcinku od ul. Dworskiej do ul. Granicznej;
- ul. Czajewicza na odcinku Sienkiewicza – Nadarzyńska;
- ul. Nadarzyńska - Al. Kalin;
- ul. Szpitalna na odcinku od ul. Sienkiewicza do ul. Mickiewicza;
- ul. Sikorskiego na odcinku Powstańców Warszawy do ul. H. Marusarzówny;
- ul. Puławska na odcinku ul. Młynarskiej do pl. Piłsudskiego-chodniki i zatoki postojowe;
- ul. Kościuszki na odcinku ul. Sienkiewicza do ronda.

3.2 Transport publiczny

3.2.1 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta i Gminy Piaseczno

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno planuje się zwiększenie udziału transportu szynowego, przede wszystkim w obsłudze lokalnego ruchu pasażerskiego. Wiąże się to z prognozowanym wzrostem liczby mieszkańców miasta i gminy.

Planowany układ obejmuje:

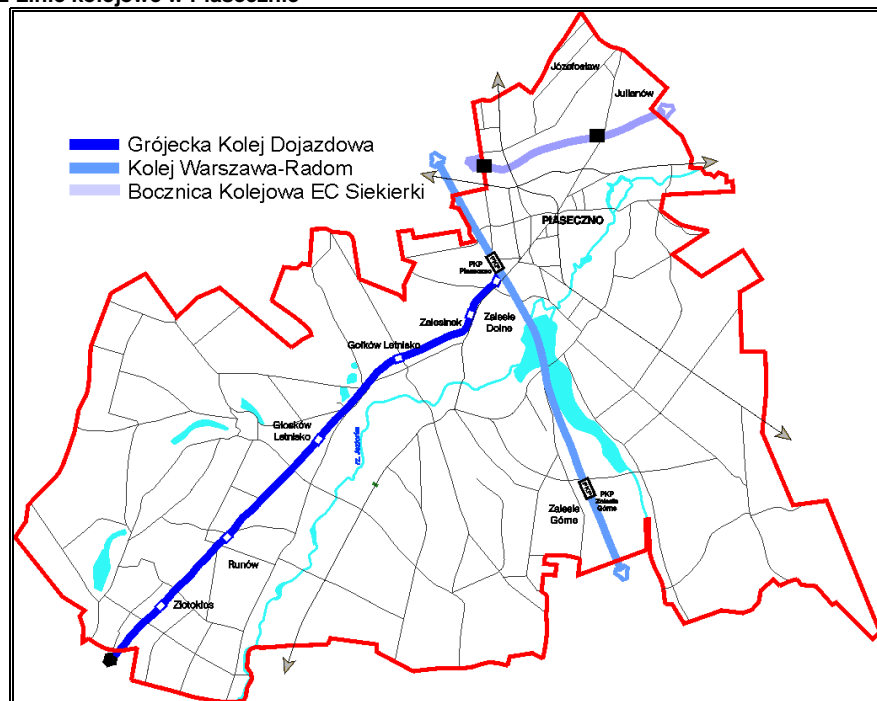
- Dostosowanie linii Warszawa - Radom i bocznic kolejowej dla potrzeb szybkiej kolei podmiejskiej, ze stworzeniem dwóch przystanków kolejowych (wraz z budową parkingów):

- w rejonie Julianowa (przy przecięciu ul. Julianowskiej z torami) dla obsługi terenów mieszkaniowych Julianowa, Józefostawia oraz terenów przemysłowych w północnej części miasta;
- na granicy miasta z gminą Lesznowola (przy przecięciu ul. Mleczarskiej z torami – dawna zajezdnia trolejbusowa) dla obsługi terenów mieszkaniowych północnej części miasta.
- Odtworzenie Grójeckiej Kolei Dojazdowej z modernizacją do obsługi lokalnego ruchu pasażerskiego i ruchu turystycznego, wraz z rewitalizacją stacji i budową parkingów w rejonie wszystkich stacji.

Jako istotny element układu planuje się integrację linii nr 8, czyli Stacji Kolejowej PKP Piaseczno ze stacją kolei wąskotorowej Piaseczno-Wiadukt.

Jednocześnie w Studium dopuszcza się realizację szybkiego tramwaju łączącego Piaseczno z Warszawą wzdłuż drogi krajowej nr 79 i drogi wojewódzkiej 721.

Rysunek 12 Linie kolejowe w Piasecznie



Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno

3.2.2 Koncepcja Trasy Tramwajowej do Piaseczna

Prezentowana przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy koncepcja linii tramwajowej łączącej Warszawę z Piasecznem zakłada budowę linii tramwajowej wzdłuż ulicy Puławskiej z pętlą w ulicach Piaseczna, bądź na terenie dawnej zajezdni trolejbusowej. Tramwaj – zgodnie z koncepcją – łączyć ma transportem szynowym Piaseczno z Warszawą, jak również obsługiwać osiedla przylegające do ul. Puławskiej między Piasecznem a Warszawą. Początek trasy zlokalizowany miałby być na terenie pętli tramwajowej Wyścigi.

W ramach opracowania przedstawiono 2 warianty przebiegu trasy tramwajowej na terenie miasta Piaseczna.

Wariant I zakłada budowę linii tramwajowej w układzie pętlowym. Trasa miałaby biec wzdłuż ul. Generała Okulickiego a następnie w kierunku południowym w ciągu ul. Powstańców Warszawy. Dalszy przebieg zakłada wykorzystanie południowej strony pasa drogowego ul. Jana Pawła II w kierunku drogi krajowej nr 79. Od skrzyżowania z ul. Chyliczkowską linia

tramwajowa biegłaby wzdłuż ul. Armii Krajowej (DK 79) z powrotem do skrzyżowania z ul. Generała Okulickiego. W wariantcie I, na terenie miasta Piaseczna, planowana jest budowa 8 przystanków.

Wariant II zakłada budowę torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Henryka Sienkiewicza. Dalszy przebieg linii planowany jest wzdłuż ul. Dworcowej w kierunku północnym do pętli zlokalizowanej w pobliżu ul. Fabrycznej. W wariantcie II, na terenie miasta Piaseczna, planowana jest budowa 7 przystanków.

Realizacja projektu planowana jest w ramach Partnerstwa Publiczno Prywatnego, zaś okres jego realizacji nie jest szczegółowo określony.

3.2.3 Wspólny bilet Kolei Mazowieckich i Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie

Poszerzenie obszaru obowiązywania wspólnego biletu KM - ZTM o stacje Piaseczno i Zalesie Górne planowane jest na 1 stycznia 2009 roku.

3.3 Ruch rowerowy

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno ścieżki rowerowe przedstawione zostały na mapie zagospodarowania w podziale na 3 kategorie:

- trasy główne (kolor niebieski)
- trasy zbiorcze (kolor zielony)
- trasy terenowe (kolor granatowy)

Planowane trasy główne prowadzą:

- ul. Przesmyckiego od granicy z gminą Konstancin - Jeziorna dalej ul. Gen L. Okulickiego do granicy z gminą Lesznowola;
- ul. Puławską do skrzyżowania z ul. Gen L. Okulickiego dalej ul. Armii Krajowej, Asfaltową i drogą krajową nr 79 do granicy z gminą Góra Kalwaria;
- ul. Puławską, T. Kościuszki, Świętojańską, Rybacką do ul. Głównej;
- ul. Sielską, Główną, Dzikich Gęsi, Źródlaną do Jazgarzewa a następnie drogą nr 722 do granicy gminy;
- Z Jazgarzewa ul. Szkolną do Łbisk a następnie drogą nr 01326 do granicy gminy,
- Z Jesówki ul. Źródlaną do Zalesia Górnego a następnie ul. Pionierów i drogą nr 873 do trasy nr 79;
- Od skrzyżowania ul. Głównej wzdłuż ul. Wielkiej Sosny w Zalesiu Górnym i dalej ul. Parkową do granicy gminy;
- Od skrzyżowania ul. Dworskiej z Starochylicką w Chylicach w kierunku Piaseczna do skrzyżowania z ul. Puławską;
- ul. Spacerową, Julianowską do skrzyżowania z ul. Chylickowską;
- od granicy z gminą Lesznowola wzdłuż torów kolejowych do skrzyżowania z ul. Słoneczną;
- ul. H. Sienkiewicza, Stołeczna, Pod Bateriami do Gołkowa a dalej wzdłuż drogi nr 2836W do granicy gminy.

Planowane trasy zbiorcze będą:

- od skrzyżowania ul. Puławskiej z Chylickowską ul. Jana Pawła II, Orężną, Leśną do skrzyżowania z Postępu;

- ul. Krzyża od skrzyżowania z Orężną dalej ul. Pomorską do skrzyżowania z ul. Stołeczna;
- ul. Redutową, Graniczną do Górki Szymona, wzdłuż rzeki Jeziorki, Aleją Kasztanów, Aleją Kalin oraz 1 Maja do 17-go Stycznia;
- od planowanego przystanku Julianów wzdłuż ul. Geodetów następnie ul. Osiedlową, Działkową, Wilanowską Energetyczną do Mleczarskiej;
- ul. Ogrodową;
- ul. Mleczarską;
- ul. Ptaków Leśnych;
- ul. Leśną od ul. Asfaltowej a dalej ul. Polną;
- ul. Klonową w Orzeszynie do granicy gminy;
- od ul. Głównej do Chojnowa a dalej do Orzeszyna;
- ul. Sarenki i Leśnych Boginek;
- ul. Postępu, Mazowiecką, Przemysłową do ul. Głównej;
- ul. Ceramiczną, Gościniec do planowanego węzła Antoninów;
- ul. Gołkowską, Lipową, Rybną do Woli Gołkowskiej;
- z Głowska ul. Sadową, Ogrodową, Piaseczyńską do Złotokłosa a następnie ul. Mrokowską do węzła z drogą ekspresową nr 7;
- ul. Millenium w Głoskowie;

Planowane trasy terenowe będą:

- od skrzyżowania ul. Pod Bateriami z ul. 3-go Maja wzdłuż torów kolejowych do granicy z gminą Tarczyn;
- wzdłuż rzeki Jeziorki;
- wzdłuż drogi nr 2823W do granicy gminy;
- ul. Gościniec w Czarnowie.

Na etapie studium nie podano rozwiązań konstrukcyjnych ścieżek rowerowych na terenie gminy Piaseczno.

4 Studium rozwoju układu komunikacyjnego gminy Piaseczno

Studium układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno jest dokumentem prezentującym kierunki rozwoju w ramach systemu transportu zbiorowego i indywidualnego. W ramach zadania, w oparciu o analizę stanu istniejącego oraz istniejących dokumentów planistycznych, przedstawiono rozwiązania mające na celu zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego, poprawę przepustowości układu drogowego, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oraz poprawę wizerunku centrum miasta Piaseczno.

4.1 Układ drogowy

4.1.1 Wstęp

W ramach opracowania przeprowadzono rozpoznanie możliwości usytuowania planowanych tras drogowych na terenie Gminy Piaseczno. Rozpoznanie przeprowadzono na podstawie:

- Aktualnych dokumentacji projektowych,
- Opracowań planistycznych i urbanistycznych,
- Materiałów roboczych,
- Pomiarów ruchu,
- Wizji lokalnej w terenie.

Na tej podstawie stwierdzono znaczące braki w układzie drogowym gminy i miasta Piaseczno. W związku z planowaną budową trasy ekspresowej S-7 w wariantcie II niewystarczająca wydaje się liczba połączeń na kierunku wschód - zachód umożliwiającą ominięcie miasta Piaseczna oraz ograniczenie ruchu tranzytowego na istniejących drogach powiatowych i gminnych, przez tereny silnie zurbanizowane i dynamicznie rozwijające się.

4.1.1.1 Zasady realizacji studium układu drogowego

Środki realizacji Studium układu komunikacyjnego gminy będą zróżnicowane w zależności od charakteru obszaru. W silnie zurbanizowanych obszarach miasta, charakteryzujących się koncentracją celów i źródeł podróży oraz występującymi ograniczeniami przepustowości układu drogowo - parkingowego przewiduje się ograniczenie ruchu pojazdów. W praktyce oznacza to wprowadzenie w ścisłym centrum miasta ograniczenia lub zakazu ruchu pojazdów na wybranych szlakach oraz wprowadzenie tam ciągów pieszo-rowerowych i priorytetu dla autobusowego transportu publicznego.

Inne podejście do organizacji transportu będzie stosowane w obszarach mniej intensywnej zabudowy. Na tych obszarach konieczna jest dobra współpraca i koordynacja różnych środków transportu publicznego, np. dowóz pasażerów autobusami do stacji kolejowych. Istnieje także możliwość lepszego spełnienia oczekiwań zmotoryzowanych co do możliwości swobodnego wykorzystywania samochodów osobowych.

Praktyczna realizacja powyższych zasad polega na podzieleniu obszaru miasta na 3 strefy różniące się:

- ograniczeniami ruchu samochodów osobowych i ciężarowych,
- wymaganiami co do jakości przestrzeni publicznych, warunków ruchu pieszego i rowerowego,
- wymaganiami dotyczącymi liczby miejsc parkingowych,
- opłatami za parkowanie i ich wysokością
- dostępnością transportu drogowego.

4.1.1.2 Podział na strefy

W STREFIE A – centrum, w tym:

- **podstrefie A I** – obejmującej obszar ścisłego centrum między ulicami Szkolną, Warszawską, Sierakowskiego, Kościuszki oraz Puławską
- **podstrefie A II** – obejmującej obszar centrum między ulicami Wojska Polskiego, Nadarzyńskiej, Zgoda, Szkolną

Ograniczany będzie ruch samochodowy, a w niektórych obszarach i na wybranych ciągach, eliminowany. Towarzyszy temu m.in.:

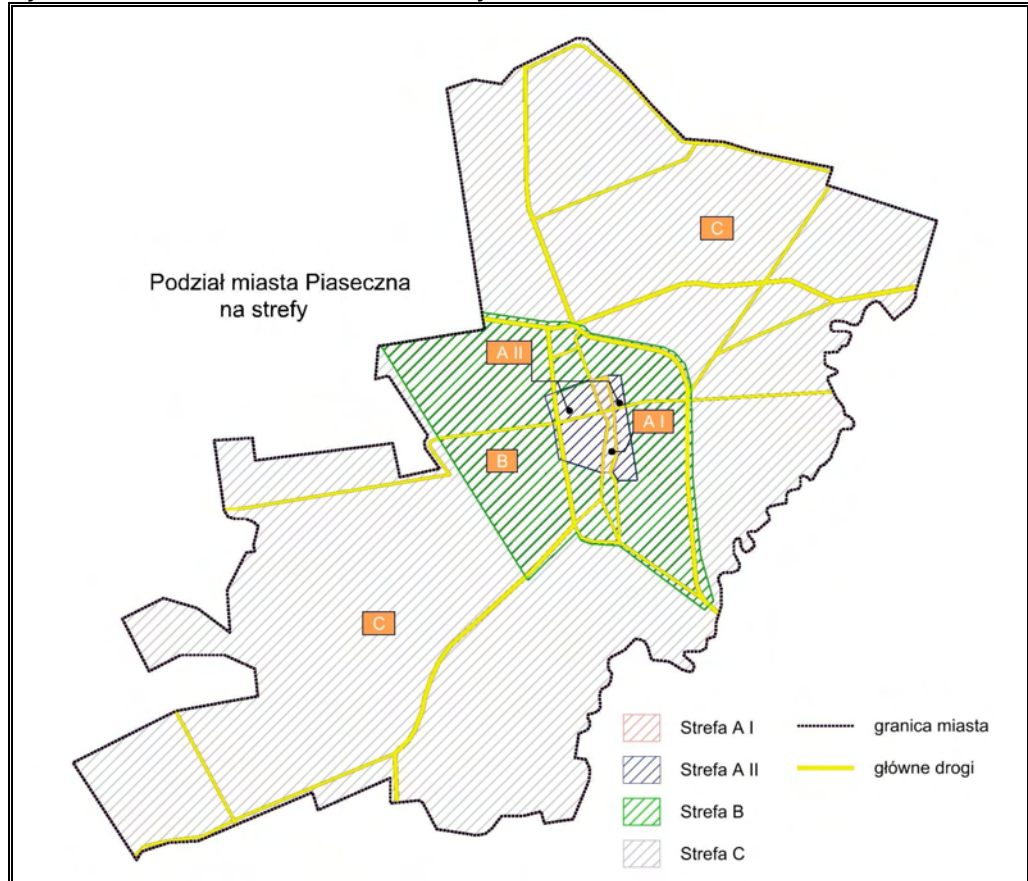
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych,
- wprowadzenie płatnego parkowania,
- wprowadzanie obszarów ruchu pieszego oraz rowerowego.

W STREFIE B – miejska, do której należą pozostałe obszary pomiędzy ulicami: Nową, Okulickiego, Armii Krajowej, 17-go Stycznia, Gerbera, Sienkiewicza oraz wzdłuż linii kolejowej nr 8 Warszawa-Radom. Są to tereny o zwartej zabudowie wraz z centrami usługowymi, gdzie pozostawiona zostanie większa swoboda użytkowania samochodu wraz z możliwym uprzywilejowaniem transportu zbiorowego.

W pozostałych obszarach, tworzących **STREFĘ C – przedmieść** - układ drogowy i podaż parkingów jest dostosowywana do potrzeb wynikających ze stanu motoryzacji.

Podział na strefy przedstawiono na rysunku nr 13:

Rysunek 13 Podział miasta Piaseczna na strefy



Źródło: Opracowanie własne

W **STREFIE A** zastosowane zostaną następujące środki realizacji:

- priorytet komunikacji zbiorowej z eliminacją lub ograniczeniem komunikacji indywidualnej,
- wprowadzenie systemu płatnego parkowania wraz z kontrolą odpłatności,
- ograniczenie liczby miejsc parkingowych w strefie,
- ograniczenie penetracji przez samochody osobowe i ciężarowe; wprowadzenie ograniczeń na wybranych ulicach, także czasowych, ze zróżnicowaniem na dni tygodnia i pory doby (szczególnie w strefie A I wprowadzenie ograniczonego czasu dostaw przez samochody ciężarowe, w dni robocze, pomiędzy godziną 5.00-7.00 oraz 10.00 – 15.00,
- budowa parkingów wielopoziomowych na obrzeżach strefy,
- wprowadzenie normatywu parkingowego dla rowerów przy nowo powstających obiektach,
- wprowadzanie publicznych parkingów dla rowerów (z zapewnieniem bezpiecznego ich przechowywania),
- Budowa parkingów wielopoziomowych.

W **STREFIE B i C** zastosowane zostaną następujące środki realizacji:

- Wprowadzenie układu linii autobusowych w celu poprawy komunikacji publicznej w mieście oraz dowozu pasażerów do przystanków kolejowych,
- Tworzenie węzłów przesiadkowych wraz z budową parkingów umożliwiających pozostawienie samochodu lub roweru (Park & Ride, Bike & Ride),

- Budowa parkingów wielopoziomowych.

4.1.2 Strefa A – uszczegółowienie rozwiązań

Strefa A podzielona została na dwa obszary:

- **podstrefę A I** – obejmującej obszary ścisłego śródmieścia między ulicami Szkolną, Warszawską, Sierakowskiego, Kościuszki oraz Puławską
- **podstrefę A II** – obejmującej obszar ścisłego śródmieścia, między ulicami Wojska Polskiego, Nadarzyńskiej, Zgoda, Szkolną.

W niniejszym raporcie zaproponowano 3 różne szczegółowe warianty rozwiązań dla danej strefy:

- Wariant I – stan istniejący z modernizacją ulicy T. Kościuszki od ul. Jana Pawła II do ul. Nadarzyńskiej;
- Wariant II – zamknięcie dla ruchu pojazdów osobowych i dostawczych na ul. T. Kościuszki od ul. Jana Pawła II do ul. Nadarzyńskiej;
- Wariant III – zamknięcie dla ruchu pojazdów osobowych i dostawczych ul. T. Kościuszki od ul. Jana Pawła II do ul. Nadarzyńskiej oraz ul. J. Sierakowskiego od ul. Chyliczkowskiej do ul. Nadarzyńskiej

Poniżej opisano szczegółowo każde z proponowanych rozwiązań.

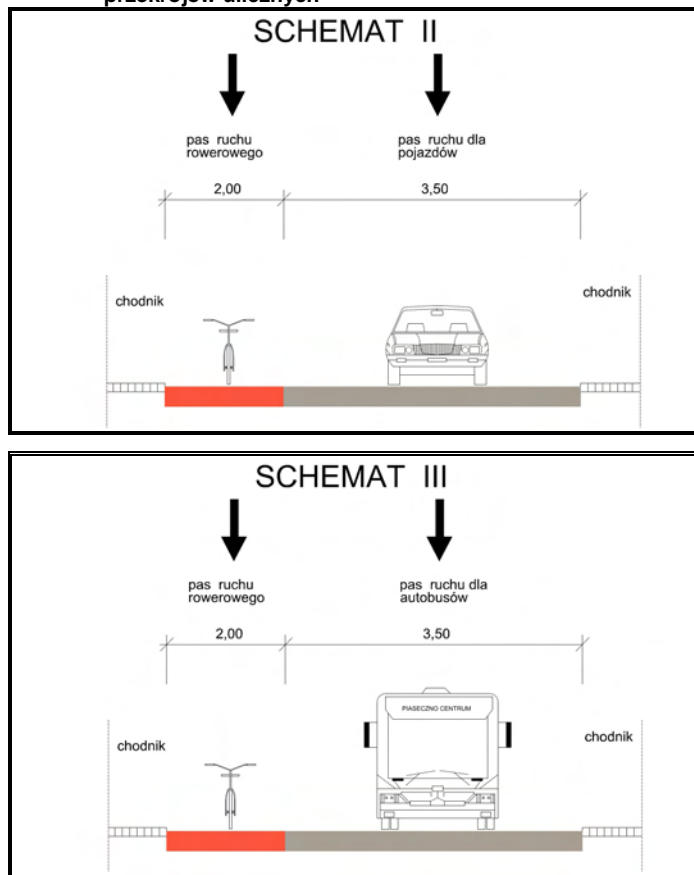
Wariant I

Wariant I jest najmniej ingerującym w stan istniejący ścisłego centrum miasta Piaseczna. Proponowane rozwiązanie przewiduje przebudowę ul. T. Kościuszki przez wprowadzenie ścieżki rowerowej wydzielonej z jezdni oraz wprowadzeniu na jezdni parkowania równoległego w miejscu parkowania ukośnego. Na ul. J. Sierakowskiego wprowadzony zostanie pas dla ruchu rowerowego oraz zlikwidowane zostanie parkowanie wzdłuż jezdni. W wyniku tych zabiegów przekroje jezdni zawężone zostaną do jednego pasa ruchu. Pozostawiony zostanie na nich ruch jednokierunkowy dla pojazdów osobowych, dostawczych oraz autobusów. Na całym terenie strefy A wprowadzona zostanie opłata za parkowanie. Równocześnie zakłada się, że wybudowane zostaną 3 parkingi wielopoziomowe dla pojazdów. Na poniższych rysunkach pokazano schematycznie proponowane przekroje przez ul. T. Kościuszki (schemat I), J. Sierakowskiego (schemat II) oraz kierunki ruchu pojazdów dla danego obszaru.

Wariant II

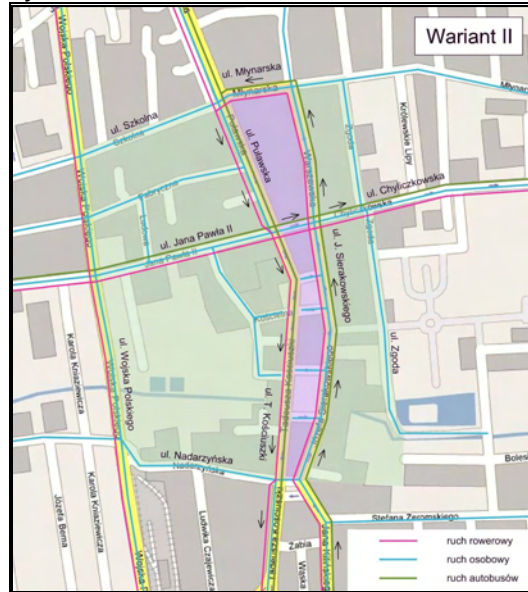
W wariantcie II proponuje się zamknięcie dla ruchu pojazdów osobowych i dostawczych ul. T. Kościuszki od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do skrzyżowania z ul. Nadarzyńską. Odcinek ten zostanie przekształcony w ciąg pieszo-rowerowy z dopuszczeniem do ruchu jednokierunkowego autobusów oraz pojazdów mieszkańców posesji zlokalizowanych w strefie. Tak jak w wariantcie I, proponuje się objęcie całej strefy A płatnym parkowaniem, uniemożliwienie nielegalnego parkowania oraz wybudowanie 3 parkingów wielopoziomowych. Na poniższych rysunkach pokazano schematycznie proponowany przekrój przez ul. T. Kościuszki (schemat III) oraz ul. J. Sierakowskiego (schemat II) gdzie wprowadzono ścieżkę rowerową w zamian za zlikwidowane parkowanie wzdłuż jezdni. Na oddzielnym rysunku pokazano kierunki ruchu pojazdów dla obszaru.

Rysunek 16 Schematy proponowanych rozwiązań przekrojów ulicznych



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 17 Kierunki ruchu dla wariantu II

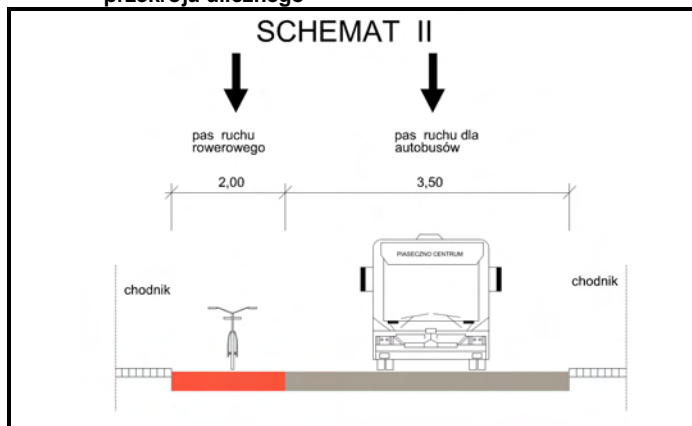


Źródło: Opracowanie własne

Wariant III

W wariantcie III proponuje się zamknięcie dla ruchu pojazdów osobowych i dostawczych ul. T. Kościuszki od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II od skrzyżowania z ul. Nadarzyńską oraz ul. J. Sierakowskiego od ul. Chyliczkowskiej do ul. Nadarzyńskiej. Odcinki ulic zostaną przekształcone w ciągi pieszo - rowerowe z dopuszczeniem ruchu jednokierunkowego autobusów oraz pojazdów mieszkańców posesji zlokalizowanych w strefie. Tak jak w wariantcie I i II, proponuje się objęcie całej strefy A płatnym parkowaniem, uniemożliwienie nielegalnego parkowania oraz wybudowanie 3 parkingów wielopoziomowych. Do parkingu pomiędzy ul. Zgoda a ul. J. Sierakowskiego dojazd zapewniony zostanie od ul. Zgoda. Do parkingu pomiędzy ul. J. Sierakowskiego a T. Kościuszki dojazd umożliwiony zostanie ul. Kościelną. Proponuję się również przedłużenie ul. Zgoda do S. Żeromskiego. Na poniższym rysunku pokazano schematycznie proponowany przekrój przez ul. T. Kościuszki oraz J. Sierakowskiego oraz kierunki ruchu pojazdów dla analizowanego obszaru

Rysunek 18 Schemat proponowanego rozwiązania przekroju ulicznego



Wzdłuż całej przebudowanej trasy zaplanowano drogi serwisowe przenoszące ruch lokalny. Długość rozbudowywanej trasy wynosi 8,2 km. Rozbudowa pozwoli na szybszy i mniej uciążliwy ruch tranzytowy w kierunku Warszawy.

Proponowana rozbudowa drogi krajowej 79 jest zgodna ze „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno”.

Droga Wojewódzka nr 721

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 721 ma na celu poprawę warunków ruchu na kierunku wschód - zachód. Wynika ona z konieczności zapewnienia odpowiedniej przepustowości układu, w szczególności w perspektywie budowy drogi ekspresowej S-7 w wariantcie II.

Trasa rozpoczyna swój bieg od granicy gminy Konstancina-Jeziorna w rejonie planowanego przystanku kolejowego „Chyliczki” i pokrywa się z planowaną Trasą Mostową. Następnie odgina swój bieg w kierunku południowym i na terenie miasta Piaseczna przebiega istniejącym śladem DW 721. Na granicy gminy zmienia bieg w kierunku planowanego przystanku „Piaseczno Północ”. Trasa łączy się w węźle „Lesznówola” z planowaną trasą N-S. Powiązania z lokalnym i ponadlokalnym układem komunikacyjnym planowane są na skrzyżowaniach z:

- Planowaną ulicą Cyraneczki
- proponowaną drogą klasy Z wzdłuż torów kolejowych w rejonie planowanego przystanku „Julianów”,
- ul. Julianowską;
- ul. Elektroniczną;
- ul. Puławską (DK nr 79);
- ul. Mleczarską;
- proponowaną drogą klasy Z w rejonie planowanego przystanku „Piaseczno Północ”;
- DW 721
- proponowaną drogą klasy Z w Nowej Iwicznej,
- węzłem „Lesznówola”.

Z uwagi na funkcję i klasę planowanej trasy drogowej należy przewidywać następujący standard przekroju poprzecznego:

- dwie jezdnie dwupasowe (przekrój 2x2)
- obustronne chodniki na terenach zurbanizowanych
- obustronne ścieżki rowerowe

Łączna długość planowanej drogi wynosi 3,9 km. Minimalna szerokość w liniach rozgraniczających wynosząca 35 m z możliwością dodatkowego zawężenia lub poszerzenia szerokości pasa drogowego po wykonaniu szczegółowego projektu technicznego.

Proponowana trasa pokrywa się z tą zawartą w „Studium Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju Gminy Piaseczno”. Jej przebieg, na terenie gminy Piaseczno, jest ujęty w obecnie obowiązujących Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego.

Droga Wojewódzka nr 722

DW 722 prowadzi ruch z Piaseczna do Grójca. W celu poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności jego niechronionych uczestników, oraz w wyniku postępującej urbanizacji terenów południowej części gminy Piaseczno, proponuje się lokalizację w ciągu drogi wojewódzkiej obejścia miejscowości Bogatki. W perspektywie

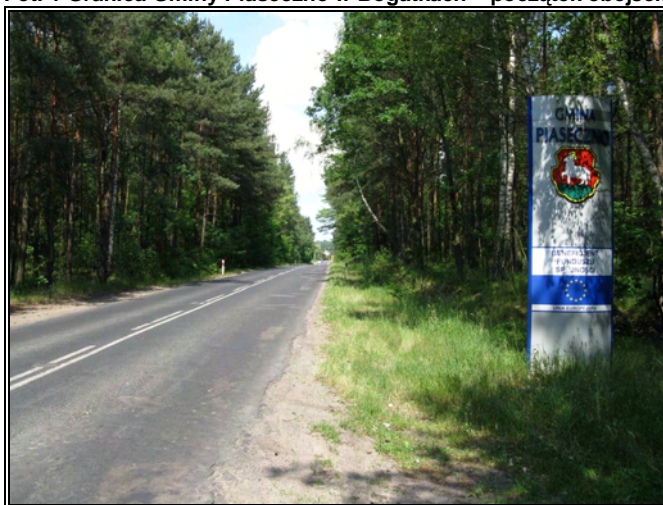
realizacji proponowanej w Studium drogi łączącej Zalesie Dolne z drogą ekspresową S-7 planowany ciąg drogowy ograniczy negatywny wpływ ruchu tranzytowego na tereny zurbanizowane.

Początek obejścia od strony południowej powinien być zlokalizowany na granicy gminy Piaseczno, koniec zaś na skrzyżowaniu z DP 2839 W. Planowany ciąg drogowy powinien być zlokalizowany po wschodniej stronie miejscowości. Klasa drogi G.

Z uwagi na funkcję i klasę planowanej trasy drogowej należy przewidywać dwukierunkowy dwupasowy przekrój poprzeczny o szerokości jezdni wynoszącej 7,00 m poszerzonej o opaski i pobocza

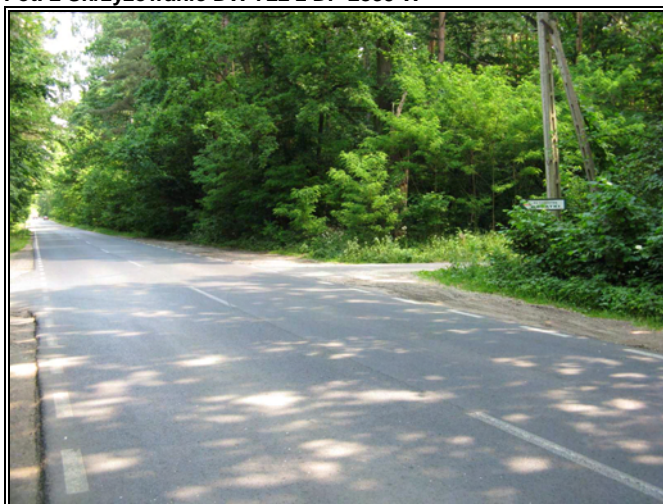
Długość obejścia wynosi około 3,3 km. Minimalna szerokość w liniach rozgraniczających wynosząca 25 m z możliwością dodatkowego poszerzenia lub zawężenia szerokości pasa drogowego po wykonaniu szczegółowego projektu technicznego. Na proponowanym terenie obecnie zlokalizowane są w przeważającej części użytki rolne jak również tereny leśne.

Fot. 1 Granica Gminy Piaseczno w Bogatkach – początek obejścia



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 2 Skrzyżowanie DW 722 z DP 2839 W



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 3 Pas terenu pod planowane obejście Bogatek – widok z drogi powiatowej

Źródło: Opracowanie własne

Fot. 4 Pas terenu pod planowane obejście Bogatek – część północna

Źródło: Opracowanie własne

Przebieg trasy na tym odcinku należy ocenić, jako mało kolizyjny w stosunku do występującego zagospodarowania przestrzennego. Możliwe kolizje z istniejącą zabudową występują na początku i końcu planowanego odcinka. Analizując przebieg planowanej trasy wskazuje się na konieczność lokalizacji następujących skrzyżowań:

- z DW 722 - skrzyżowanie na początku obejścia
- z ul. Słoneczników - droga powiatowa w kierunku Grochowej
- z DP 2839 W – skrzyżowanie na końcu obejścia

Na etapie szczegółowego projektu technicznego należy rozważyć lokalizację dróg serwisowych lub dodatkowych skrzyżowań w celu obsługi terenów przyległych do planowanej trasy. W przypadku realizacji planowanego obejścia proponuje się przebudowę istniejącego przebiegu DW 722 na terenie Bogatek poprzez wybudowanie ciągów pieszo-rowerowych oraz uspokojenie ruchu w miejscowości.

Obejście miejscowości Bogatki nie zostało uwzględnione w „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno”.

4.1.4 Planowany rozwój układu dróg powiatowych

Wraz z proponowanym przebiegiem nowych dróg wojewódzkich na terenie gminy Piaseczno proponuje się budowę nowych dróg i ulic powiatowych. Będą one stanowiły uzupełnienie sieci dróg o znaczeniu wojewódzkim. Planowane przebiegi nowych dróg zostały przedstawione na rysunkach nr CT 200 01, CT 200 02 i CT 200 03. Należą do nich:

- Droga klasy G z Zalesia Górnego do Węzła Antoninów;
- Ulica klasy Z wzdłuż torów bocznic kolejowej od skrzyżowania z planowaną „Trasą Mostową” do skrzyżowania z nowym przebiegiem DW 721 na terenie gminy Lesznowola;
- Ulica wzdłuż torów kolejowych od skrzyżowania z ul. Henryka Sienkiewicza do węzła z nowym przebiegiem drogi DW 721 w pobliżu planowanego przystanku „Piaseczno Północ”;
- Ul. Cyraneczki
- Przedłużenie ul. Społecznej w kierunku DW 722

Droga klasy G z Zalesie Górnego do Węzła Antoninów

Południowe obejście Piaseczno planowane jest jako droga klasy G łącząca Zalesie Górne z planowanym Węzłem Antoninów na drodze N-S (S-7). Wybudowanie drogi ekspresowej S-7 stworzy korytarz drogowy o dużej przepustowości łączący nie tylko miasta na południu i centrum Polski (Kraków, Kielce, Radom) z Warszawą ale również dogodne połączenie Warszawy z okolicznymi miastami i gminami. Należy zakładać przeniesienie się części potoków samochodów indywidualnych dojeżdżających do Warszawy z ul. Puławskiej na drogę S-7, szczególnie z miejscowości Zalesie Górne, Gołków, Głusków i innych położonych w zachodniej części gminy Piaseczno. Przebieg trasy determinowany jest potrzebą zapewnienia sprawnego połączenia miejscowości po południowej stronie miasta Piaseczna. Obecne ciągi drogowy w większości prowadzą ruch wyłącznie na kierunku północ-południe, w układzie drogowym brak jest połączeń na kierunku wschód-zachód. Taki układ drogowy powoduje koncentrację natężeń ruchu pojazdów w centralnej części miasta. Wraz z powstaniem trasy N-S warunki ruchu na istniejących drogach ulegną zdecydowanemu pogorszeniu. Planowana trasa doprowadzi do zmniejszenia uciążliwości istniejących ciągów drogowych przebiegających przez tereny zurbanizowane, eliminując część ruchu z ulic o niskiej przepustowości. Założenia polityki przestrzennej gminy Piaseczno wskazują na rozwój nowych terenów przemysłowo-składowych w bezpośrednim sąsiedztwie trasy ekspresowej S-7. Będzie to czynnikiem generującym dodatkowy ruch ciężki na układzie dróg do tego niedostosowanym.

Trasowanie przebiegu planowanej drogi determinowane jest jak najmniejszą ingerencją w istniejącą zabudowę oraz względami funkcjonalno-ruchowymi.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu koncentracji ruchu na istniejących ciągach drogowych (miejscowości: Robercin, Głusków, Gołków) oraz wyburzeń domów mieszkalnych proponuje się zmianę lokalizacji „Węzła Antoninów” w ciągu planowanej drogi ekspresowej S-7. W Studium przedstawiono 3 alternatywne warianty lokalizacji „Węzła Antoninów”.

Dla wszystkich zaproponowanych wariantów przebiegów trasy odcinek od Zalesie Górnego do Głuskowa jest identyczny. Początek trasy zlokalizowany jest w Zalesiu Górnym na skrzyżowaniu ul. Przebudzenia Wiosny oraz ul. Droga Dzików. Następnie trasa biegnie w kierunku zachodnim po terenach rolnych.

Fot. 5 Przebudzenia Wiosny w Zalesiu Górnym

Źródło: Opracowanie własne

Fot. 6 Proponowany przebieg południowego obejścia Piaseczna w rejonie Zalesia Górnego – widok z ul. Przebudzenia Wiosny w kierunku zachodnim

Źródło: Opracowanie własne

W miejscowości Łbiska trasa przecina DP 2827W i przebiega między istniejącymi zabudowaniami, a następnie kieruje się dalej na zachód wzdłuż linii lasu. Na wysokości Wólki Pęcherskiej odgina się w kierunku północnym w kierunku planowanego skrzyżowania z DW 722. Przebieg trasy na tym odcinku należy ocenić jako mało kolizyjny w stosunku do istniejącego zagospodarowania przestrzennego. Powyższy odcinek jest uwzględniony w aktualnie obowiązującym SUIKZP.

Następnie trasa biegnie na północny zachód w kierunku ul. Ceramicznej, przecinając rzekę Jeziorkę oraz DP 2836W. Odcinek ten będzie służył także jako oś komunikacyjna terenów przeznaczonych w SUIKZP pod zabudowę mieszkaniową. Zapewnia także bezpośrednie połączenie Wólki Pęcherskiej z Głoskowem. Miejsca połączenia drogi z ulicami układu pomocniczego powinny zostać określone w trakcie opracowania bardziej szczegółowej dokumentacji. Planowana trasa prowadzi następnie po terenach rolniczych (obecnie nieużytkowanych), w kierunku planowanego przedłużenia ul. Bobrowieckiej.

Fot. 7 Proponowany przebieg obejścia południowego Piaseczna wzdłuż linii lasu w okolicy Wólki Pęcherskiej



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 8 Lokalizacja skrzyżowania planowanej drogi z DW 722



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 9 Pas terenu pod planowaną drogę – widok z DW 722 w kierunku południowym



Źródło: Opracowanie własne

Powiązanie z lokalnym układem komunikacyjnym na odcinku wspólnym dla wszystkich wariantów planowane jest na skrzyżowaniach z:

- Planowanym obejściem Łbisk
- DP 2827W,
- DW 722,
- DP 2836W,
- Ul. Ceramiczną
- Planowanym przedłużeniem ul. Bobrowieckiej,

Długość odcinka wynosi około 4,6 km.

Poniżej przedstawiono poszczególne warianty lokalizacji planowanej drogi klasy G. Szczegółowa lokalizacja podłączenia do planowanej trasy S7 powinna zostać określona na podstawie kolejnym etapie dokumentacji projektowej. W Studium, jako wariant I, przyjęto aktualnie planowaną lokalizację „Węzła Antoninów” w ciągu drogi powiatowej 2839W, zgodną ze „Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowym Południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca” opracowanym na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Wariant II

Na odcinku od planowanej drogi klasy Z łączącej Bąkówkę z Kamionką przebieg planowanej drogi klasy G będzie równoległy do granicy administracyjnej z gminą Lesznowola (wschód - zachód) w kierunku proponowanej nowej lokalizacji „Węzła Antoninów”, który znajdowałby się na terenie Gminy Lesznowola. Na terenie miejscowości Woła Gołkowska planuje się budowę przejazdu gospodarczego. Proponowany w wariantcie II przebieg nie wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych oraz jest dostosowany do aktualnego podziału gruntów.

Fot. 10 Lokalizacja węzła drogowego z planowaną drogą S7 w wariantcie II – widok z ul. Zielonej



Źródło: Opracowanie własne

Wariant III

Na odcinku od ulicy Ceramicznej do planowanej drogi klasy Z łączącej Bąkówkę z Kamionką przebieg planowanej drogi klasy G odgina się w kierunku zachodnim i będzie równoległy do granicy administracyjnej z Gminą Lesznowola (kierunek wschód-zachód) w kierunku proponowanej nowej lokalizacji „Węzła Antoninów”, który znajdowałby się na granicy gminy Piaseczno i Lesznowola. Dokładna lokalizacja powinna zostać określona na podstawie bardziej szczegółowego opracowania.

Podobnie jak w wariantcie II na terenie miejscowości Wola Gołkowska planuje się budowę przejazdu gospodarczego. Proponowany w wariantcie III przebieg jest dostosowany do aktualnego podziału gruntów. Proponowana lokalizacja może wymagać wyburzenia jednego budynku mieszkalnego.

Fot. 11 Lokalizacja węzła drogowego z planowaną drogą S7 w wariantcie III – widok w kierunku Robercina



Źródło: Opracowanie własne

Wariant IV

W wariantcie IV proponuje się lokalizację „Węzła Antoninów” po południowej stronie Woli Gołkowskiej. Ruch z kierunku Zalesia Górnego i miasta Piaseczna prowadzony jest ul. Ceramiczną a następnie w kierunku południowym planowaną drogą klasy Z łączącą Kamionkę z Paszkówką. W Woli Gołkowskiej planuje się prowadzenie trasy równoległe do DP 2839W (kierunek północno-zachodni).

Podobnie jak w wariantcie II i III na terenie miejscowości Wola Gołkowska planuje się budowę przejazdu gospodarczego. Proponowany w wariantcie IV przebieg jest dostosowany do aktualnego podziału gruntów oraz nie ingeruje w aktualnie obowiązujący Miejscowy Plan Zagospodarowania dla miejscowości Wola Gołkowska i Bąkówka.

Z uwagi na funkcje i klasę planowanej trasy drogowej należy przewidywać następujący standard przekroju poprzecznego:

- jedna jezdnia dwukierunkowa dwupasowa z uwzględnieniem możliwości rozbudowy do dwóch jezdni
- obustronne chodniki na terenach zurbanizowanych
- obustronne ścieżki rowerowe
- drogi serwisowe do obsługi terenów przyległych

Minimalna szerokość w liniach rozgraniczających wynosząca 35 m z możliwością dodatkowego poszerzenia lub zawężenia szerokości pasa drogowego po wykonaniu szczegółowego projektu technicznego.

Wariant II i III rekomendowane są do dalszych analiz, jakkolwiek wariant III wydaje się na tym etapie najbardziej korzystny ze względów funkcjonalno – ruchowych. Szczegółowa analiza przedstawionych w Studium propozycji powinna być poparta uwzględniając techniczno – ekonomiczno – środowiskowe warunki realizacji inwestycji.

Droga powiatowa wzdłuż torów kolejowych wschód-zachód

Planowana ulica klasy Z przebiega od skrzyżowania z planowaną Trasą Mostową w Julianowie w kierunku zachodnim wzdłuż południowej strony torów kolejowych. Proponowany ciąg determinowany jest potrzebą zapewnienia sprawnego połączenia dynamicznie rozwijających się terenów miejscowości Józefostaw z planowaną trasą N-S. Nie bez znaczenia jest fakt istniejącego i planowanego rozwoju centrów handlowych w rejonie ulicy Energetycznej i dawnej zajezdni trolejbusowej. Proponowana ulica będzie stanowiła alternatywne dla DW 722 połączenie z trasą S7, umożliwiającą ominięcie zatłoczonej ul. Puławskiej jak również umożliwi obsługę powstających obiektów handlowo-usługowych. W tym celu nie planuje się skrzyżowania z drogą krajową nr 79. Należy podkreślić, iż istniejące zagospodarowanie przestrzenne umożliwia lokalizację planowanego pasa drogowego kolizje z istniejącą zabudową ograniczone są minimum. Ulica przebiega wzdłuż bocznic kolejowej po terenach niezagospodarowanych. Planuje się także przedłużenie ulicy w kierunku wschodnim do planowanej ulicy klasy Z na terenie Chyliczek

Z uwagi na funkcję i klasę planowanej ulicy należy przewidywać następujący standard przekroju poprzecznego:

- jedna jezdnia dwukierunkowa dwupasowa
- obustronne lub jednostronne chodniki
- jednostronna ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy

Planowana trasa krzyżuje się z:

- nowym przebiegiem DW nr 721 („Trasa Mostowa”)
- ul. Julianowską w rejonie planowanego przystanku kolejowego „Julianów”
- ul. Elektroniczną w rejonie planowanego przystanku kolejowego „Energetyczna”;
- ul. Mleczarską w rejonie planowanego przystanku „Mleczarska”

Ze względu na istniejące zagospodarowanie przestrzenne proponuje się, aby skrzyżowania w rejonach planowanych przystanków znajdowały się w poziomie terenu. W ramach wizji lokalnej zidentyfikowano pojedyncze kolizje z istniejącą zabudową na terenie gminy Lesznówola.

Fot. 12 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Julianowskiej



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 13 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Julianowskiej – możliwa kolizja istniejącą zabudową na terenie Gminy Lesznówola



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 14 Widok na bocznicę kolejową– widok z ul. Mleczarskiej w kierunku wschodnim



Źródło: Opracowanie własne

Trasa kończy swój bieg na skrzyżowaniu z nowoprojektowaną drogą klasy G (DW 721) w rejonie "Węzła Lesznówola". Długość planowanej drogi wynosi 5,3 km.

Fot. 15 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Mleczarskiej – widok w kierunku ul. Puławskiej



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 16 Pas terenu pod ciąg ulicy klasy Z w rejonie ul. Mleczarskiej – możliwa kolizja z istniejącą zabudową mieszkaniową



Źródło: Opracowanie własne

Korytarz dla niniejszej drogi nie został uwzględniony w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania gminy Piaseczno oraz MPZP gminy Lesznowola.

Ulica wzdłuż torów kolejowych od wiaduktu w ciągu DW 721 do planowanego nowego przebiegu DW 722

Ulica o przekroju 1x2 jest przedłużeniem ul. Kolejowej. Początek trasy zlokalizowany jest na planowanym węźle na nowym przebiegu DW 721, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku „Piaseczno Północ”. Kieruje się następnie na południe po zachodniej stronie torów kolejowych aż do ul. Stołecznej, krzyżując się po drodze z ul. Orężną. Planowana długość ulicy to około 2,1 km.

Trasa pozwoli na ominięcie centrum miasta Piaseczna dla pojazdów jadących z kierunku Zalesie Dolnego, Głoskowa, Gołkowa, Jazgarzewia i innych miejscowości w kierunku ul. Puławskiej oraz Konstancina-Jeziornej. Planowana ulica stanowić będzie zachodnią, wewnętrzną obwodnicę centrum miasta, co korzystnie wpłynie na zmniejszenie ruchu kołowego na ulicy Wojska Polskiego i Sierakowskiego. Umożliwi realizację postulatu wprowadzenia priorytetu dla transportu publicznego w centrum miasta. Powyższy ciąg uliczny

nie jest ujęty w SUIKZP Gminy Piaseczno, jego trasa nie koliduje z istniejącą zabudową mieszkaniową.

Fot. 17 Pas drogowy pod planowaną drogę – widok z ul. Reymonta w kierunku północnym



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 18 Istniejąca droga wzdłuż torów kolejowych w okolicy planowanego przystanku „Piaseczno Północ”



Źródło: Opracowanie własne

Ulica Cyraneczki

Ulica Cyraneczki planowana jest jako ulica klasy Z. Będzie prowadziła ona ruch z silnie rozwijających się terenów Józefosławia i Julianowa do ul. Puławskiej. Będzie wzdłuż cieków wodnych (Rów Jeziorki) i przecina ul. Ogrodową, Wilanowską, Julianowską oraz Kombatancką docierając do przystanku kolejowego „Chyliczki”.

Ulica ma pełnić dwie podstawowe funkcje: komunikacyjną oraz stać się osią urbanistyczną dla Józefosławia. Ulica prowadzi także do planowanej „Trasy Mostowej” w kierunku północnej obwodnicy Konstancina. Pas drogowy pod ciąg ulicy Kuropatwy uwzględniony jest w aktualnie obowiązujących Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego. Jego szerokość wynosi około 20 m. Długość planowanej ul. Cyraneczki wynosi około 2,4 km.

Fot. 19 Pas drogowy pod planowaną ul. Cyraneczki rejonie ul. Julianowskiej

Źródło: Opracowanie własne

Z uwagi na funkcję i klasę planowanej ulicy należy przewidywać następujący standard przekroju poprzecznego:

- jedna jezdnia dwukierunkowa dwupasowa
- obustronne chodniki
- jednostronna ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy

Przedłużenie ul. Społecznej w kierunku DW 722

Ulica Społeczna stanowi oś komunikacyjną miejscowości Złotokłós. Planowana trasa przechodzi nad rzeką Jeziorką a następnie przez tereny leśne w kierunku planowanego skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 722.

Trasa umożliwi znaczące skrócenie czasu dojazdu do miejscowości leżących na terenie gminy Prażmów i środkowo-wschodnich terenów Gminy Piaseczno. Długość planowanej drogi wynosi około 1,1 km. Planowany ciąg drogowy nie został ujęty obowiązujących MPZP i SUIKZP.

Fot. 20 Pas terenu pod planowaną drogę – widok w kierunku wschodnim

Źródło: Opracowanie własne

4.1.5 Planowany rozwój układu dróg gminnych

Na terenie gminy Piaseczno proponuje się wprowadzenie następujących dróg gminnych klasy Z.:

- Od ul. Starochylickiej do skrzyżowania z planowaną Trasą Mostową (DW 721)
- Ul. Elektronicznej w Piasecznie;
- Przedłużenie ul. Bobrowieckiej do skrzyżowania z ul Sportową w Baszkówce
- Od skrzyżowania z ul. Główną w Jazgarzewiu do planowanej drogi łączącej Zalesie Górne z „Węzłem Antoninów”
- Od skrzyżowania z ul. Piaseczyńską po północnej stronie Złotokłosu do skrzyżowania z DW 722 w Bogatkach
- Od skrzyżowania z ul. Piaseczyńską w Złotokłosie do skrzyżowania z DP 2837W
- Obejście miejscowości Łbiska

Planowane przebiegi nowych dróg zostały przedstawione na rysunkach nr CT 200 01, CT 200 02 i CT 200 03

Droga gminna od ul. Starochylickiej do skrzyżowania z planowaną Trasą Mostową (DW 721)

Droga przebiega od skrzyżowania z ul. Starochyliczkowską, przechodzi przez rzekę Jeziorkę do skrzyżowania z obecnym przebiegiem DW 721. Następnie przechodzi przez tereny zabudowane w kierunku planowanego skrzyżowania z Trasą Mostową. Przebieg drogi(ulicy) uwzględniony jest w aktualnym SUIKZP. Został on, ze względu na postępującą zabudowę, skorygowany. Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 721 zlokalizowano na ulicy Polnej. Proponuje się lokalne poszerzenie pasa drogowego ww. ciągu do minimum 15 metrów. Następnie planowana ulica będzie biegła na północ w kierunku skrzyżowania z „Trasą Mostową” (DW 721).

Ciąg ten wraz z ulicą Kuropatwy będzie stanowić północno-wschodnią wewnętrzną obwodnicę Piaseczna. Umożliwi połączenie silnie rozwijającego się Józefosławia poprzez Chylice z drogą krajową nr 79.

Fot. 21 Planowana lokalizacja skrzyżowania proponowanej drogi z „Trasą Mostową” (DW 721) – widok z ul. Śniadeckich w kierunku zachodnim



Źródło: Opracowanie własne

Ulica Elektroniczna w Piasecznie

Droga o długości 0,8 km biegnie po istniejącej ul. Elektronicznej od skrzyżowania z ul. Energetyczną poprzez skrzyżowanie z planowaną drogą wzdłuż torów kolejowych do skrzyżowania z ul. Okulickiego. Proponowany przekrój drogi to 1x2. Droga usytuowana jest na terenach przemysłowych miasta Piaseczno. Proponowana ulica zapewni sprawny dojazd do planowanego przystanku „Energetyczna” oraz planowanej drogi wzdłuż torów kolejowych i DW 721 z pominięciem przejazdu ul. Puławską. Będzie pełniła także funkcję układu drogowego planowanego centrum handlowego.

Przedłużenie ul. Bobrowieckiej do skrzyżowania z ul Sportową w Baszkówce

Planowana trasa o przekroju 1x2 i długości 3,1 km rozpoczyna swój bieg w Kamionce na skrzyżowaniu ul. Przemysłowej i Bobrowieckiej i kieruje się na południowy zachód. Trasa krzyżuje się z ul. Gościniec, planowaną trasą klasy G, al. L. Abramowicza, groblą przechodzi przez Staw Cementowy by skończyć swój bieg na skrzyżowaniu z ul. Sportową w Paszkówce. Droga stanowi uzupełnienie sieci komunikacyjnej gminy Piaseczno. Pozwoli na połączenie zachodniej części miasta, poprzez planowaną drogę klasy G, z trasą ekspresową N-S. Ciąg ten ujęty jest w aktualnie obowiązującym SUIKZP.

Fot. 22 Pas terenu pod planowaną drogę - widok z ul. Ceramicznej w kierunku północno-zachodnim



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 23 Pas terenu pod planowaną drogę - widok z ul. Ceramicznej w kierunku południowym



Źródło: Opracowanie własne

Droga gminna od skrzyżowania z ul. Piaseczyńską w Wólce Prackiej do skrzyżowania z DW 722 w Bogatkach

Proponowana droga o długości 3,0 km będzie biegła od skrzyżowania z ul. Piaseczyńską w Wólce Prackiej do skrzyżowania z DW 722 w Bogatkach. Droga stanowi uzupełnienie sieci komunikacyjnej Gminy Piaseczno i zapewnia bezpośrednie połączenie drogowe na kierunku wschód - zachód. Droga będzie stanowiła oś komunikacyjną północnej części Runową i Baszkówki.

Z uwagi na funkcję i klasę planowanej ulicy należy przewidywać następujący standard przekroju poprzecznego:

- jedna jezdnia dwukierunkowa dwupasowa
- obustronne lub jednostronne chodniki
- jednostronna ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy

Droga nie jest ujęta w aktualnie obowiązującym SUIKZP, a jej przebieg nie koliduje z istniejącą zabudową mieszkaniową. Szerokość w liniach rozgraniczających powinna wynosić minimum 20 metrów, z możliwością poszerzenia lub zawężenia pasa drogowego na etapie szczegółowego projektu technicznego. Połączenia drogi z ulicami układu pomocniczego powinny zostać określone w trakcie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla przedmiotowych rejonów i późniejszych analiz.

Fot. 24 Początek planowanej drogi w miejscowości Bogatki



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 25 Początek planowanej drogi w miejscowości Bogatki – widok w stronę rzeki Jeziorki



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 26 Pas terenu pod planowaną drogę – widok z drogi powiatowej nr 2836W w kierunku zachodnim



Źródło: Opracowanie własne

W Studium zaproponowano dwa warianty przebiegu drogi na odcinku od linii kolei wąskotorowej do ul. Skowronków. Szczegółowy przebieg trasy powinien zostać określony na kolejnym etapie inwestycyjnym.

Obejście miejscowości Łbiska

Zgodnie z projektem Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla Łbiska planowana jest realizacja drogi klasy Z po wschodniej stronie miejscowości (obecnie tereny rolne i leśne). Początek odcinka zlokalizowany jest około 300 metrów na południe od początku miejscowości, zaś koniec to planowane skrzyżowanie z planowaną drogą klasy G łączącą Zalesie Górne z węzłem Antoninów.

Nowa droga ma zapewnić przeniesienie ruchu poza strefę zabudowy a tym samym zwiększyć bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców Łbiska. Na terenie przeznaczonym pod nową trasę nie występują kolizje z istniejącą zabudową.

Droga nie jest ujęta w SUIKZP gminy Piaseczno.

Droga od skrzyżowania z ul. Główną w Jazgarzewiu do planowanej drogi klasy G łączącej Zalesie Górne z „Węzłem Antoninów” w ciągu drogi ekspresowej S-7

Trasa rozpoczyna swój bieg w Jazgarzewiu na skrzyżowaniu z ul. Główną (okolice cmentarza) i kieruje się po terenach łąkowych do planowanej drogi łączącej Zalesie Dolne z „Węzłem Antoninów” w ciągu planowanej trasy S-7. Planowana droga stanowi przedłużenie obejścia Łbisk.

Długości wynosi około 1,5 km. Z uwagi na funkcję i klasę planowanej ulicy należy przewidywać następujący standard przekroju poprzecznego:

- jedna jezdnia dwukierunkowa dwupasowa
- obustronne lub jednostronne chodniki
- jednostronna ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy

Droga przebiega przez tereny objęte w SUIKZP pod zabudowę mieszkalną i stanowić będzie oś komunikacyjną dla tego obszaru umożliwiając dojazd do planowanej drogi klasy G łączącej Zalesie Górne z węzłem Antoninów oraz DP 2825W i DP 2824W. Proponowany przebieg drogi ujęty jest w aktualnie obowiązującym SUIKZP. Ze względów funkcjonalno – ruchowych (korzystne położenie skrzyżowania z drogą powiatową) jego przebieg został skorygowany poprzez odgięcie osi trasy w kierunku wschodnim w pobliżu skrzyżowania z ulicą Dworską, w pobliżu oczyszczalni ścieków.

Fot. 27 Proponowane miejsce skrzyżowania ul. Przebudzenia Wiosny, południowego obejścia Piaseczna oraz drogi gminnej do Jazgarzewia



Źródło: Opracowanie własne

Fot. 28 Proponowane miejsce włączenia planowanej drogi w istniejący układ komunikacyjny



Źródło: Opracowanie własne

4.2 Transport publiczny

4.2.1 Wstęp

Zabudowa wielo- i jednorodzinna obejmująca coraz większe obszary gminy Piaseczno wiąże się ze wzrostem natężeń ruchu kołowego, w szczególności na trasach wylotowych (relacja Piaseczno-Warszawa). Równoległe z planowaną rozbudową układu drogowego, która w rzeczywistości nie rozwiąże problemów komunikacyjnych, konieczne jest wzmocnienie i rozwój transportu publicznego. Wraz z postępującą urbanizacją poszczególnych terenów gminy można się spodziewać ciągłego wzrostu zatłoczenia, które doprowadzi do pogorszenia się warunków ruchu również na przebudowanych i planowanych arteriach. Najlepszym remedium na zwiększające się zatłoczenie jest przeniesienie części potoków z transportu indywidualnego na zbiorowy. Atrakcyjny transport publiczny powinien odciążać zatłoczone ulice oraz skłaniać mieszkańców do pozostawiania swoich pojazdów w domu. Rozwiązanie to jest bardziej efektywne zarówno ekonomicznie, jak i środowiskowo.

4.2.2 Usprawnienie komunikacji autobusowej

Komunikacja zbiorowa realizowana na terenie miasta Piaseczna przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie obejmuje w głównej mierze tereny na północnej części gminy (miasto Piaseczno). Tylko jedna linia autobusowa biegnie przez całe miasto i obsługuje tereny wzdłuż głównych ulic: Puławskiej, T. Kościuszki, H. Sienkiewicza, Stołecznej oraz Pod Bateriami.

Podstawowymi środkami komunikacji zbiorowej w kierunku północ – południe powinien być transport szynowy w oparciu o istniejącą linię kolejową nr 8 oraz bocznice w kierunku Konstancina Jeziorny. Komunikacja autobusowa powinna mieć charakter uzupełniająca.

Komunikacja autobusowa na terenie gminy Piaseczno w głównej mierze powinna mieć charakter dowozowy do przystanków kolejowych. W celu usprawnienia komunikacji w mieście i okolicach proponuje się w osiedlach: Kamionka, Gołków Letnisko, Zalesinek, Zalesie Dolne wprowadzenie specjalnej linii łączącej je z przystankami PKP. Powinno być to realizowane za pomocą pojazdów typu „minibus”. Zaleca się, aby ww. transport prowadzony był na wyłącznie na ulicach klasy Z i wyższych.

Postuluje się także wprowadzenie szybkiej linii autobusowej kursującej na ulicy Puławskiej na wydzielonym pasie lub jezdni na relacji Piaseczno – Warszawa. W porównaniu z tramwajem koszt takiego rozwiązania byłby znacząco niższy od budowy linii tramwajowej przy podobnej (lub tylko nieco niższej) zdolności przewozowej i porównywalnym czasie przejazdu. Jest to rozwiązanie bardziej efektywne ekonomicznie. Dodatkową zaletą jest także duża elastyczność

autobusu, umożliwiającą prowadzenie potoku pasażerów, bez konieczności przesiadki, z różnych rejonów gminy Piaseczno w różne dzielnice Warszawy (np. dzielnica Ursynów).

Podsumowując do największych zalet uprzywilejowania komunikacji autobusowej należą:

- Uniezależnienie komunikacji autobusowej od ruchu pozostałych pojazdów
- Znaczące dodatnie efekty ekonomiczne, wynikające ze zmian (oszczędności):
 - czasu podróży pasażerów
 - kosztu eksploatacji pojazdów komunikacji miejskiej
- Znaczące dodatnie efekty społeczne, polegające na:
 - zmianie zachowań komunikacyjnych
 - zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu.
- Wzrost prędkości komunikacyjnej autobusów.
- Poprawa punktualności i regularności kursowania pojazdów (czynników decydujących o wielkości czasu oczekiwania na przejazd przez pasażera).
- Stosunkowo niskie koszty wdrożenia
- Znaczące efekty środowiskowe, wynikających ze zmniejszenia zużycia energii i tym samym zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza i emisji hałasu.

4.2.3 Usprawnienie komunikacji kolejowej

4.2.3.1 Linia Nr 8

W ramach transportu szynowego obsługa komunikacyjna gminy Piaseczno realizowana jest wyłącznie za pośrednictwem stacji kolejowej „Piaseczno” oraz przystanku „Zalesie Górne”. Odległość między nimi wynosi około 4,8 km. Dostępność transportu kolejowego na terenie gminy jest mocno ograniczona. Dotyczy to w szczególności podróży pieszych. Z badań prowadzonych przez Konsultanta przy okazji innych projektów wynika że maksymalna odległość podróży do przystanku kolejowego kształtuje się w granicach 1,0-1,5 km. Problem ten uwydatnia także dystans, jaki dzieli stacje „Piaseczno” od przystanku „Nowa Iwiczna”. Wynosi on około 3,0 km.

W ramach studium układu komunikacyjnego proponuje się lokalizację dwóch dodatkowych przystanków kolejowych. Ich lokalizacje zostały przedstawione w załączniku graficznym.

- Piaseczno Północ

Lokalizacja przystanku związana jest z nowym przebiegiem DW 721, pobliskimi osiedlami (osiedle Słowicza) oraz centrum logistycznym. Proponuje się, aby peron przystanku był dostępny z planowanego wiaduktu nad torami oraz ul. Jarząbka. Zaleca się, aby wraz z przystankiem zrealizowana została infrastruktura towarzysząca, w postaci parkingu dla samochodów osobowych oraz rowerów (Parkuj i jedź).

- Jesówka/Żabieniec

Przystanek Jesówka/Żabieniec ma na celu obsługę komunikacyjną południowej części miasta Piaseczna, północnych terenów Zalesie Górnego oraz wsi Jesówka i Żabieniec. Proponowana lokalizacja znajduje przy drodze powiatowej nr 2825W. Wraz z budową przystanku należy przewidzieć infrastrukturę towarzyszącą, w postaci parkingu dla samochodów osobowych oraz rowerów.

Fot. 29. Lokalizacja planowanego przystanku Jesówka/Żabieniec

Możliwość wykonania dwóch proponowanych dodatkowych przystanków na linii Nr 8 Warszawa – Kraków uzależnione jest od zaakceptowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powyższych rozwiązań. Zgodnie z informacją z dnia 7.07. 2008 otrzymaną od PKP PLK oddział w Lublinie zakończony został proces odbioru dokumentacji przedprojektowej na modernizację w/w linii. Na etapie projektowym nie wpłynęła żadna informacja z prośbą o lokalizację dodatkowych przystanków. W związku z tym sugeruje się, aby Gmina Piaseczno próbowała dojść do porozumienia z PKP PLK w związku z proponowanymi rozwiązaniami, które w istotny sposób mają wpływ na poprawę transportu zbiorowego.

Analiza lokalizacji przystanku „Piaseczno Północ” uwzględniona jest w aktualnie opracowywanym studium wykonalności pn. „Modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego”. Wnioskuje się także, aby realizacja przystanku „Jesówka/Żabieniec” została ujęta w ww. opracowaniu.

4.2.3.2 Linia Nowa Iwiczna – Konstancin Jeziorna

W niniejszym Studium proponuje się wykorzystanie bocznic kolejowej biegnącej od stacji Warszawa Okęcie do EC Siekierki przez Konstancin Jeziorną dla ruchu pasażerskiego w celu lepszego skomunikowania przyległych terenów oraz umożliwienia szybkiego dojazdu do stacji kolejowej „Nowa Iwiczna”. Wraz z postępującą zabudową mieszkaniową rejonu Józefosławia, Chyliczek i Julianowa oraz rozwojem centrów handlowych wzdłuż ulicy Energetycznej proponuje się lokalizację czterech przystanków:

- Nowa Iwiczna

Przystanek osobowy „Nowa Iwiczna” należy, poprzez budowę dodatkowego peronu, dostosować do szynowego transportu pasażerskiego na bocznicę kolejową w kierunku Konstancina Jeziorny. Planuje się, aby pełnił on funkcję węzła przesiadkowego dla pasażerów podróżujących w kierunku Warszawy.

- Mleczarska

Przystanek zlokalizowany jest na granicy miasta z gminą Lesznowola (przy przecięciu ul. Mleczarskiej z torami – dawna zajezdnia trolejbusowa) w celu obsługi terenów mieszkaniowych północnej części miasta oraz planowanego centrum handlowego na terenie byłej zajezdni trolejbusowej.

- Energetyczna

Przystanek planowany jest w pobliżu istniejącego i projektowanego centrum handlowego oraz terenów przemysłowych. Pozwoli na ograniczenie ruchu kołowego związanego z dojazdami do pracy i na zakupy.

- Julianów

Planowany przystanek Julianów zlokalizowany jest przy ul. Julianowskiej. Lokalizacja umożliwi obsługę komunikacyjną mieszkańców Julianowa, Józefostawia i Chyliczek.

- Chyliczki

Przystanek Chyliczki zlokalizowany jest w pobliżu planowanego skrzyżowania ul. Cyraneczki z „Trasa Mostową”, w pobliżu granicy z gminą Konstancin Jeziorna. Umożliwi on obsługę komunikacyjną rejonu Chyliczek oraz Józefostawia.

Proponuje się, aby ruch na bocznicę realizowany był szynobusem. Wraz z realizacją ww. przystanków należy przy każdym z nich przewidzieć infrastrukturę towarzyszącą, w postaci parkingu dla samochodów osobowych oraz rowerów. Pozwoli to znacząco zwiększyć strefę oddziaływania linii kolejowej.

Rozważyć również należy możliwość kursowania szynobusów do stacji metra „Kabaty” w Warszawie. Wymaga to m.in. budowy łącznicy na terenie Pyr oraz dostosowania stacji techniczno - postojowej (STP) do ruchu pasażerskiego (węzeł przesiadkowy na metro). Szczegółowe rozwiązania techniczne powinny być analizowane na kolejnych etapach inwestycji.

4.2.4 Integracja systemów transportu

W gminie Piaseczno przy funkcjonowaniu kilku podsystemów transportu (pieszego, komunikacji rowerowej, indywidualnej i publicznej) szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie ich wysokiego stopnia integracji. Efekty integracji systemów transportowych są korzystne dla pasażerów, ale także dla organizatorów transportu i to przy stosunkowo niewielkich nakładach finansowych. Są także bardzo ważne z punktu widzenia pozyskiwania zaufania użytkowników do komunikacji publicznej.

W zakresie integracji systemów transportu należy dążyć do:

- Wprowadzenia wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji publicznej w ramach aglomeracji warszawskiej,
- Budowy systemu parkingów „Parkuj i Jedź”, stwarzającego możliwość odbywania podróży transportem publicznym i ograniczenia natężenia ruchu samochodowego na ulicach miasta,
- Modernizacji i przebudowy węzłów przesiadkowych w celu zwiększenia wygody i skrócenia czasu podróży pasażerów (zwiększenie zwartości węzłów, skrócenia długości i czasów dojazdów, weryfikacja usytuowania przystanków, remonty i korekty infrastruktury),
- Podejmowania innych działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej, mających na celu poprawę jakości obsługi podróżnych (monitoring bezpieczeństwa, koordynacja układu, systemu informacji pasażerskiej oraz synchronizacja rozkładów jazdy). Dotyczy to w szczególności węzłów przesiadkowych.

4.3 Parkowanie

4.3.1 Wstęp

Właściwa polityka parkingowa jest jednym z najskuteczniejszych elementów prowadzących do zmniejszenia zatłoczenia na ulicach w strefie centralnej miasta. Wyważona i konsekwentna polityka parkingowa umożliwi również zwiększenie atrakcyjności terenów usługowych oraz uporządkowanie przestrzeni publicznych. Jednym z elementów jest wprowadzenie opłat za parkowanie i/lub ograniczenie czasu parkowania. W ramach przeprowadzonych badań opinii publicznej większości mieszkańców opowiedziało się za wprowadzeniem powyższego rozwiązania. Dodatkowo przeprowadzono badanie elastyczności popytu, które wzięto pod uwagę w trakcie ustalania stawki za godzinę postoju.

4.3.2 Uporządkowanie systemu parkowania

Poprawa funkcjonowania komunikacji w Piasecznie wiąże się z uporządkowaniem systemu parkingowego. Wymagane jest opracowanie schematów, które będą w kolejnych latach skutecznie realizowane. W celu uporządkowania tego systemu w mieście należy zlikwidować bądź, co najmniej ograniczyć nielegalne parkowanie pojazdów. Szczególnie dotyczy to strefy centralnej, gdzie planuje się ograniczenie poruszania się pojazdów w celu przywrócenia przestrzeni miejskiej pieszym. W strefie A (ściśle centrum) należy dodatkowo wprowadzić opłaty za parkowanie. W zamian za wprowadzenie ograniczeń w poruszaniu się pojazdów proponuje się wprowadzenie parkingów wielopoziomowych zlokalizowanych w różnych punktach miasta.

4.3.2.1 Lokalizacja parkingów wielopoziomowych

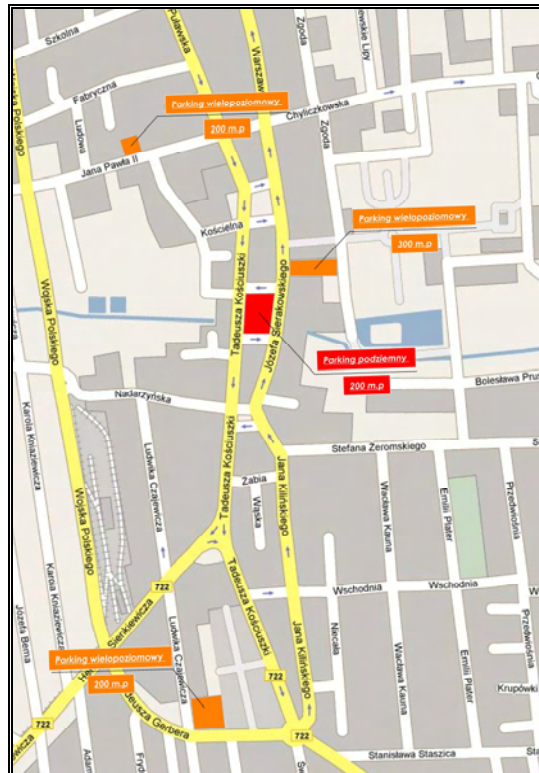
Na terenie miasta proponuje się wprowadzenie pięciu parkingów wielopoziomowych w strefach A i B w następujących lokalizacjach:

- Parking naziemny, 3 – poziomowy na 300 pojazdów pomiędzy ul. Zgoda a J. Sierakowskiego w strefie A II;
- Parking podziemny, 2 - poziomowy na 200 pojazdów zlokalizowany pod Skwerem St. Kisielewskiego w strefie A I;
- Parking naziemny, 2 – poziomowy na 200 pojazdów przy ul. Jana Pawła II w strefie A II;
- Parking naziemny, 2 – poziomowy na 200 pojazdów pomiędzy ul. L. Czajewicza a cmentarzem w strefie B;
- Parking naziemny (Park&Ride) na 200 pojazdów przy ul. Towarowej w strefie B;

Na wszystkich parkingach wielopoziomowych proponuje się wprowadzenie opłat za pozostawienie pojazdu. Cena powinna być zróżnicowana w zależności od położenia parkingu oraz czasu postoju. Na poniższym rysunku przedstawiono proponowaną lokalizację parkingów.

Rysunek 20 Proponowane umiejscowienia parkingów

wielopoziomowych na terenie Piaseczna



Źródło: Opracowanie własne

4.3.2.2 System Park & Ride

Według badań (przeprowadzonych między innymi dla Kolei Mazowieckich), transport kolejowy pasażerski obsługuje przed wszystkim tereny przyległe do przystanku w promieniu 1 – 1,5km. Większość osób korzystających z przejazdów pociągami dociera do stacji bądź przystanku pieszo lub rowerem, przy czym średni czas dotarcia do stacji kolejowej nie jest wyższy niż 15 – 20 minut. Obszar ten odpowiada promieniowi maksymalnie około 1,5 km. Strefa oddziaływania pokazana jest na rysunku poniżej:

Rysunek 21 Strefa dojścia do przystanku



Źródło: Opracowanie własne

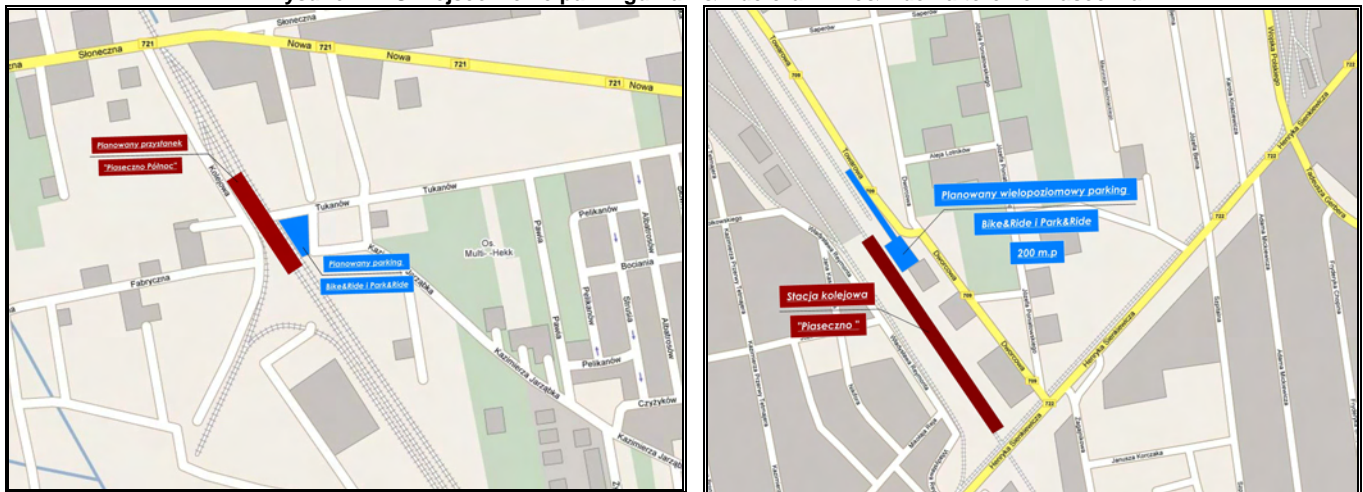
Istnieje bardzo duży potencjał podróży mieszkańców w większej odległości od przystanku kolejowego. Aby zwiększyć liczbę osób korzystających z kolei proponuje się wybudowanie

parkingu „Park & Ride” przy ul. Towarowej w pobliżu stacji w celu umożliwienia dojazdu do Warszawy komunikacją zbiorową. System ten ma na celu:

- Zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego;
- Zmniejszenie wielkości ruchu w centrum;
- Rozładowanie ruchu na trasach dojazdowych do Warszawy;
- Zmniejszenie potrzeb dotyczących powierzchni komunikacyjnych;
- Ułatwienie dostępu do centrum miasta osobom korzystającym z komunikacji publicznej;
- Zmniejszenie negatywnych oddziaływań indywidualnego ruchu drogowego na środowisko;
- Zmniejszenie negatywnych oddziaływań indywidualnego ruchu drogowego na zabudowę miejską.

Aby zachęcić mieszkańców do korzystania z tego systemu proponuje się, by wraz z rozszerzeniem zasięgu działania karty miejskiej parkowanie było dla posiadaczy tejże karty bezpłatne.

Rysunek 22 Umieszczenie parkingu Park&Ride oraz Bike&Ride na terenie Piaseczna



Źródło: Opracowanie własne

4.3.3 Wdrożenie systemu opłat

W centrum Piaseczna (strefa A) proponuje się wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) oraz trzech parkingów wielopoziomowych (w tym jeden podziemny). Wprowadzenie parkowania płatnego umożliwi zwiększenie rotacji pojazdów na parkingach ulicznych. Opłata za parkowanie będzie pobierana w dni robocze w godzinach 8.00-18.00 i będzie uzależniona od czasu parkowania. Mieszkańcy mogą wykupić ulgowe abonamenty upoważniające do parkowania w strefie A.

W oparciu o przeprowadzone badania ankietowe mieszkańców Piaseczna i okolic proponuje się stawki opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego w dni robocze od poniedziałku od piątku, w godzinach od 8:00 do 18:00, w wysokości:

- za pierwszą godzinę – 1.50 zł,
- za drugą godzinę – 2.00 zł,

- za trzecią godzinę – 2.50 zł,
- za czwartą i kolejne godziny – 1.50 zł.

Regulowanie należności za pozostawienie pojazdu na parkingu odbywać powinno się za pomocą parkomatów. Zaleca się również możliwość opłaty za parkowanie za pomocą telefonu GSM oraz na zasadzie przedpłaty przy pomocy Warszawskiej Karty Miejskiej. Na wjazdach na parkingi wielopoziomowe ustawić należy bramki do uiszczania opłat. W ramach systemu płatnego parkowania należy przewidzieć możliwość odpłatnej dystrybucji kart abonamentowych uprawniających mieszkańców strefy do parkowania bez ponoszenia dodatkowych kosztów.

Przy takim systemie regulowania opłat należy zapewnić odpowiednią egzekucję należności przez Straż Miejską, bądź służby wyznaczone przez zarządcę ulic.

Realizacja inwestycji powinna być poparta szczegółową analizą techniczną, finansową i ekonomiczną.

4.4 Ruch rowerowy

4.4.1 Wstęp

System dróg dla rowerów w Piasecznie powinien stwarzać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu przez całe miasto pomiędzy wszystkimi źródłami i celami podróży. System ten winien pełnić zarówno funkcję transportową, jak i rekreacyjno-sportową.

4.4.2 Podstawy planowania tras rowerowych

Zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez holenderskie Centrum Badań i Standaryzacji Kontraktów Inżynierii Lądowej i Ruchu [CROW 99] infrastruktura rowerowa powinna spełniać następujące wymogi.

- Spójność – system rowerowy stanowi spójną całość i obejmuje wszystkie źródła i cele podróży,
- Bezpośredniość – infrastruktura rowerowa powinna oferować najbardziej bezpośrednie połączenia,
- Atrakcyjność - infrastruktura rowerowa zapewniająca możliwość aktywnego spędzania wolnego czasu,
- Bezpieczeństwo – infrastruktura rowerowa zapewnia bezpieczeństwo i zarówno rowerzystów jak i innych uczestników ruchu,
- Wygoda i komfort – rozwiązania techniczne powinny zapewniać wygodny przepływ ruchu rowerowego, bez niepotrzebnego narażania uczestników na wysiłek fizyczny (strome podjazdy, uskoki).

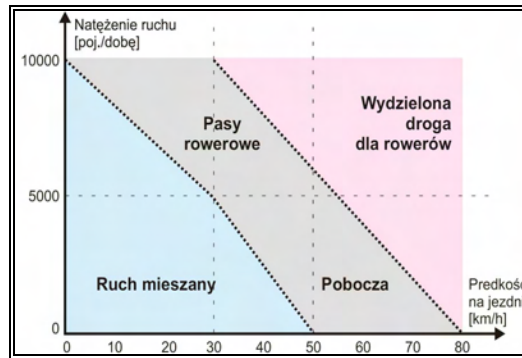
Rozwój systemu rowerowego w Piasecznie powinien następować przy założeniu budowy hierarchicznego układu dróg rowerowych obejmującego:

- **Drogi główne**, łączące wszystkie główne obszary miasta i główne węzły tras rowerowych;
- **Drogi zbiorcze i łącznikowe**, łączące osiedla i inne ważne punkty z trasami głównymi i węzłami oraz trasy główne ze sobą
- **Trasy rekreacyjne** o znaczeniu głównym umożliwiające rekreację rowerową w mieście, jazdę na długich odcinkach oraz dojazd do najbardziej atrakcyjnych turystycznie obszarów miejskich i podmiejskich.

W ramach powyższego podziału należy wyróżnić następujące elementy systemu tras rowerowych:

- Wydzielone ścieżki dla rowerów
- Ciągi pieszo – rowerowe
- Ulice uspokojonego ruchu
- Pasy rowerowe na jezdni
- Kontrapasy rowerowe
- Skróty rowerowe umożliwiające wyjazd z ślepej uliczki wyłącznie cyklistom

Ruch rowerowy nie musi odbywać się na wydzielonych ścieżkach. Doświadczenia holenderskie pokazują, że mają one uzasadnienie wyłącznie na ulicach o intensywnym oraz szybkim ruchu. Na mało uczęszczanych drogach klasy L bądź D odrębna droga dla rowerów staje się zbędna. Zasadę tę ilustruje poniższy wykres:



Źródło: „Zielone Mazowsze”

4.4.3 Rozwój infrastruktury systemu rowerowego

Dla istotnego zwiększenia liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem roweru obecny układ dróg rowerowych należy rozwijać poprzez:

- Tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego, odizolowanych od jezdni i prowadzonych tak, aby ograniczyć do minimum możliwości kolizji między rowerzystami, między rowerzystami a samochodami oraz między rowerzystami a pieszymi na nowobudowanych i przebudowywanych drogach klas G i wyższych,
- Przystosowywanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych, na których przy pomocy różnego rodzaju środków technicznych i odpowiedniej organizacji ruchu wymuszane będzie ograniczenie prędkości pojazdów silnikowych do 30 km/h,
- Budowę samodzielnych dróg rowerowych, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego,
- Tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i wyposażeniem w techniczne środki uspokojenia ruchu, na wszystkich obszarach, na których musi odbywać się ruch pojazdów, w szczególności w strefach zamieszkania,
- Dążenie do trwałego i czytelnego oznakowania ścieżek rowerowych w powiązaniu z oznaczeniami odległościowymi na drogach w szczególności na ścieżkach rowerowych o charakterze rekreacyjnym,
- Logiczne i nieprzerwane połączenie ścieżkami miejsc szczególnie uczęszczanych przez mieszkańców jak skupiska usług, zakłady produkcyjne, obiekty kulturalne i zabytkowe, pomniki przyrody itp.,
- Nie zaleca się budowania wyodrębnionych ścieżek rowerowych na drogach dojazdowych i lokalnych o niewielkim natężeniu ruchu pojazdów,
- Zaleca się budowę ścieżek rowerowych o nawierzchni bitumicznej.

4.4.4 Planowane inwestycje

Studium układu ścieżek rowerowych uwzględni istniejące opracowania związane z rozbudową układu drogowego i kolejowego:

- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 721
- Przebudowa drogi krajowej nr 79
- Planowana modernizacja linii kolejowej nr 8

4.4.5 Uwarunkowania terenowe

Główną przeszkodą terenową, mającą wpływ na projektowanie tras rowerowych jest rzeka Jeziorka. Wiąże się to potrzebą budowy (przebudowy) obiektów mostowych zapewniających

bezpieczny i płynny ruch rowerowy. Możliwe jest wykorzystanie planowanej infrastruktury drogowej umożliwiając przeprowadzenie ruchu rowerowego na drugą stronę rzeki.

Dodatkowym aspektem jest także planowana modernizacja trasy kolejowej nr 8 do prędkości 160 km/h. Powoduje to konieczność prowadzenia ruchu rowerowego przejazdami (dotyczy miasta Piaseczna) pod lub nad linią kolejową.

4.4.6 Rozmieszczenie źródeł i celów podróży

Źródła podróży

Największymi generatorami ruchu na terenie gminy są duże osiedla mieszkaniowe (Józefosław, Julianów, Zalesie Dolne) skupione przede wszystkim na terenie miasta jak i większych miejscowości ościennych np. Złotokłos, Zalesi Górne, Gozków-Letnisko.

Cele podróży

Do głównych celów podróży zlokalizowanych na terenie gminy należą:

- centrum miasta Piaseczna – główne urzędy, część handlowa;
- stacje kolejowe – możliwość dojazdu do Warszawy (przy wykorzystaniu Bike& Ride);
- duże zakłady pracy (między ul. Okulickiego a Energetyczną);
- centra handlowe;
- szkoły.

Z powyższych danych wynika, że źródła podróży rozmieszczone są na terenie całej gminy ze szczególnym uwzględnieniem terenów silnie zurbanizowanych. Cele podróży skupione są w większości na terenie miasta Piaseczna.

4.4.7 Sieć tras rowerowych

Planowana sieć tras rowerowych na terenie gminy Piaseczno została przedstawiona w załączniku graficznym w skali 1: 10 000 do niniejszego Studium (rysunki nr CT 300 01-CT 300 08). W rozdziale tym omówiono poszczególne trasy rowerowe wraz z rozróżnieniem wg rodzaju i sposobu prowadzenia.

Zgodnie z konwencją przyjętą w „Koncepcji tras rowerowych” z 2002 roku ścieżki rowerowe podzielono na główne, zbiorcze oraz terenowe.

Ścieżki rowerowe główne

Stanowią podstawową sieć układu rowerowego na terenie gminy Piaseczno. Łączą wszystkie główne obszary miasta oraz węzły rowerowe. Sześć tras biegnie z północy na południe („G1”, „G3”, „G5”, „G7”, „G9”, „G11”), a siedem ze wschodu na zachód („G2”, „G4”, „G6”, „G8”, „G10”, „G12”, „G14”). Poniżej przedstawiono szczegółowo proponowany przebieg ścieżek rowerowych na terenie Gminy Piaseczno.

„G1” – Ciąg rowerowy G1 na odcinku od północnej granicy gminy (ul. Kuropatwy) do skrzyżowania z ul. Okulickiego powinien być prowadzony po zachodniej stronie ulicy, jako ciąg rowerowy wydzielony. Na odcinku na terenie miasta Piaseczna proponuje się zlokalizowanie ruchu w jezdni, zgodnie z koncepcją uprzywilejowania transportu zbiorowego w ścisłym centrum miasta przedstawioną w niniejszym Studium. W zależności od kierunku ruchu odcinek ten zaznaczono na rysunkach jako G1A i G1B.

Na odcinku od skrzyżowania drogi krajowej nr 79 z ul. 17 Stycznia do granicy z gminą Góra Kalwaria proponuje się prowadzenie ruchu rowerowego w ciągu planowanych dróg serwisowych. Zaleca się oznakowanie niniejszego ciągu za pomocą pionowych tablic informacyjnych.

„G2” – Planowana ścieżka rowerowa biegnie wzdłuż istniejącego i planowanego odcinka ul. Cyraneczki na terenie gminy Piaseczno i Lesznówola. Koniec planowanej trasy to

skrzyżowanie z planowaną „Trasą Mostową”. Ze względu na charakter ulicy i szerokość pasa drogowego proponuje się, aby ciąg rowerowym prowadzony był jako ścieżka wydzielona lub ciąg pieszo-rowerowy.

„G3” – Ścieżka rowerowa oznaczona, jako G3 rozpoczyna się na skrzyżowaniu z ul. Kościuszki, biegnie DW 722 do miejscowości Jazgarzew a następnie drogą powiatową 2827W w kierunku południowej granicy gminy Piaseczno. Na odcinku na terenie miasta Piaseczno do granicy miejscowości Jazgarzew proponuje się prowadzenie ruchu rowerowego ciągiem pieszo-rowerowym.

Na odcinku od miejscowości Łbiska na terenach zabudowanych ścieżka prowadzona jest jako ciąg pieszo-rowerowy, na pozostałych odcinkach jako wydzielona ścieżka biegnąca za rowem odwadniającym. Szczegółowa lokalizacja powinna zostać określona na podstawie dokumentacji projektowej.

„G4” – Ścieżka rowerowa oznaczona jako G4 biegnie wzdłuż aktualnego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721. Na odcinku od skrzyżowania ul. Mleczarskiej do ul. Julianowskiej proponuje się prowadzenie ruchu rowerowego ścieżką wydzieloną. Na pozostałych odcinkach ruch rowerowy powinien być zlokalizowany w ciągu pieszo-rowerowym.

„G5” – Ścieżka rowerowa rozpoczyna swój bieg na skrzyżowaniu ul. Pod Bateriami z ul. 4 Pułku Ułanów. Następnie prowadzi wzdłuż drogi powiatowej nr 2836W w kierunku południowo-zachodnim do Głokowa. W zależności od dostępnego terenu w pasie drogi zaleca się, aby prowadzona była ona jako ciąg pieszo-rowerowy lub jako ścieżka wydzielona. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Rynowską zaleca się, aby była prowadzona jako wydzielona ścieżka biegnąca za rowem odwadniającym.

„G6” – Ścieżka rowerowa zaczyna swój bieg w Chylicach na granicy gminy i kieruje się na zachód ulicami Długą, Chyliczkowską, Jana Pawła II oraz Orężną (wzdłuż DP 2814W). Na całej swojej długości prowadzona jest jako ciąg pieszo-rowerowy;

„G7” – Ścieżka oznaczona symbolem G7 rozpoczyna swój bieg przy planowanym przystanku kolejowym „Jesówka/Żabieniec” i biegnie w kierunku południowym drogą powiatową nr 2826W do granicy gminy. Na terenach zbudowanych proponuje się aby ścieżka prowadzona była jako ciąg pieszo-jezdny.

Wprowadzenie tego ciągu pozwoli na bezpieczny dojazd do planowanego parkingu dla rowerów w okolicach nowego przystanku osobowego Jesówka/Żabieniec.

„G8” - Ścieżka oznaczona symbolem G8 biegnie z północy na południe, otaczając gminę Piaseczno po stronie wschodniej. Na terenach zabudowanych prowadzona jest jako ciąg pieszo-jezdny lub ścieżka wydzielona, na pozostałych odcinkach jako wydzielona ścieżka biegnąca za rowem odwadniającym. Rozpoczyna swój bieg na skrzyżowaniu planowanej „Trasy Mostowej” z ul. Cyraneczki a kończy na granicy gminy za miejscowością Bogatki.

Planowana ścieżka rowerowa połączy północno wschodnie rejony gminy z częścią południową. Umożliwi także bezpieczne i efektywne prowadzenie ruchu rowerowego w kierunku planowanego przystanku „Jesówka/Żabieniec”.

„G9” – Ścieżka rowerowa oznaczona symbolem G9 będzie stanowiła łącznik między trasą G6 i G8. Zlokalizowana jest ona na drodze powiatowej nr 2824W na odcinku od skrzyżowania z ul. Droga Dzików do ul. Głównej

„G10” – Ciąg przeznaczony dla ruchu rowerowego biegnie ze wschodu na zachód wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 873 od skrzyżowania z drogą krajową nr 79. Zaleca się aby ścieżka w kierunku Zalesia Dolnego biegła poza rowem odwadniającym. Na terenie ww. miejscowości przecina się z ścieżką „G7” i biegnie wzdłuż nowo projektowanej

drogi w kierunku Gołkowa ,a następnie do węzła Antoninów. Dokładny przebieg ścieżki rowerowej powinien być wyznaczony po wybraniu wariantu lokalizacji nowe węzła drogowego. Projektowana trasa krzyżuje się z ścieżkami „G3”, „G8”, „G5”.

Szczegółowa lokalizacja ciągu na odcinkach poza terenem zabudowanym powinna zostać określona na podstawie szczegółowej dokumentacji projektowej. Zaleca się, aby była prowadzona jako ciąg wydzielony lub jako pas do ruchu rowerowego w ciągu dróg serwisowych.

„G11” – Proponuje się umożliwienie ruchu rowerowego w ciągu projektowanych dróg serwisowych al. Armii Krajowej (droga krajowa nr 79). Zaleca się oznakowanie niniejszego ciągu wyłącznie za pomocą pionowych tablic informacyjnych.

„G12” – Planowana ścieżka rowerowa oznaczona symbolem G12 prowadzi na kierunku wschód-zachód wzdłuż następujących ulic: Milenium, Szkolna, Abramowicza, Rybnej i Gościniec. Zaleca się, aby na całym odcinku prowadzona była jako ciąg pieszo-rowerowy lub jako wyznaczony pas w jezdni. Szczegółowa lokalizacja i rozwiązania techniczne powinny zostać określone na podstawie dokumentacji projektowej.

„G14” – ścieżka rozpoczyna swój bieg na terenie gminy Piaseczno w okolicach cmentarza, w miejscowości Szczaki. Prowadzi następnie wzdłuż ul. 3 Maja i ul. Społecznej w Złotokłosie. Proponuje się, aby bieg ścieżki prowadzony był także planowanym połączeniem ul. Gromadzkiej i DW 722.

Szczegółowa lokalizacja ciągu na odcinkach poza terenem zabudowanym powinna zostać określona na podstawie dokumentacji projektowej. Zaleca się, aby była prowadzona jako ciąg wydzielony. Na terenie zabudowanym (Złotokłos) powinna być prowadzona, w zależności od dostępnego terenu, jako ciąg pieszo-jezdny lub ścieżka wydzielona z jezdni.

Ścieżki rowerowe zbiorcze.

Ścieżki rowerowe zbiorcze rozprawdają ruch rowerowy w dzielnicach oraz doprowadzają ruch rowerowy do tras głównych. Na terenie pozamiejskim biegną po drogach gminnych, na których w przeważającej części natężenie ruchu jest małe. Lokalizacja ścieżek rowerowych powinna być dostosowana do prędkości i natężenia pojazdów. Wszystkie trasy muszą być w całości przejezdne, wygodne i bezpieczne dla rowerów: trójkołowych inwalidzkich, poziomych, typu tandem, towarowych jednośladowych, z przyczepkami dziecięcymi i towarowymi o szerokości nie przekraczającej 1,0 m.

Ścieżki rowerowe terenowe.

Główną ich funkcją jest rekreacja. Mają przede wszystkim spełniać kryterium atrakcyjności, prowadząc z dala od szybkiego ruchu drogowego, przez tereny o wysokich walorach krajobrazowych. Trasy terenowe prowadzone poza terenem zabudowanym nie muszą mieć nawierzchni utwardzonej. Ścieżki powinny w sposób jasny i czytelny prowadzić użytkownika do określonego celu podróży.

4.4.8 Integracja podsystemu rowerowego z innymi podsystemami transportowymi miasta

Efektywne wykorzystanie systemu dróg rowerowych, w tym doprowadzających ruch do stacji i przystanków transportu publicznego, będzie ściśle uzależnione od stworzenia możliwości przewozu i bezpiecznego pozostawienia roweru. W tym celu – poza rozszerzeniem możliwości przewozu roweru w pojazdach transportu publicznego - należy dążyć do zapewnienia możliwości bezpiecznego pozostawienia rowerów. Dotyczy to w szczególności :

- przystanków kolejowych („Bike&Ride” przy planowanej stacji kolejowej „Piaseczno Północ”, „Jesówka/Żabieniec” oraz istniejących stacjach i przystankach kolejowych),

- obiektów użyteczności publicznej (zalecane wprowadzenie przepisu obligującego do zapewnienia miejsca dla rowerów przy wszystkich miejscach użyteczności publicznej, nowo budowanych oraz rewitalizowanych obiektach),
- innych ważnych obiektów jak np. muzea, parki, itp.

Zakłada się, że pozostawienie rowerów na parkingach „Bike&Ride” będzie odbywać się w systemie bezpłatnym. Na parkingach oraz w miejscach przeznaczonych dla rowerów sugeruje się zamontowanie systemu monitoringu oraz wiat.

Warunkiem koniecznym do poprawnego funkcjonowania systemu jest doprowadzenie ścieżek rowerowych o odpowiednim standardzie do planowanych parkingów, zanim zostaną one uruchomione.

Dobrym rozwiązaniem jest wprowadzenie wypożyczalni rowerowych w okolicach stacji kolejowych dla turystów oraz mieszkańców, którzy chcą za pomocą tego środka transportu poruszać się po mieście i okolicach.

4.5 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie gminy Piaseczno

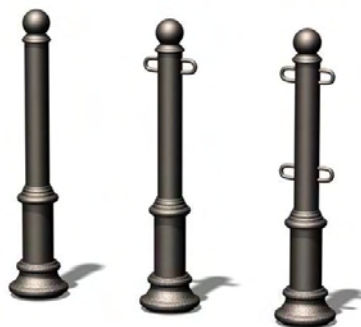
Poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu należy rozumieć działalność o charakterze organizacyjnym, budowlanym i prawnym, której celem jest zmniejszenie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na otoczenie, modyfikując zachowania kierowców i poprawiając warunki dla niezmotoryzowanych użytkowników drogi, poprzez zastosowanie odpowiednich środków technicznych.

Wydaje się, że najlepsze opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu na terenie gminy Piaseczno uzyskuje się poprzez podział obszaru na 4 strefy o różnym zagospodarowaniu przestrzennym. Pierwsze 3 strefy pokrywają się z podziałem miasta (strefa A, B i C). Czwartą strefę stanowi obszar pozamiejski.

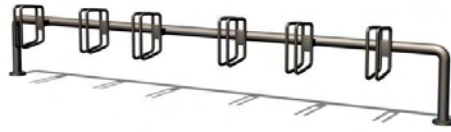
STREFA PIERWSZA (A)

W strefie pierwszej (A) należy dążyć do wyeliminowania nielegalnego parkowania oraz zabezpieczenia chodników małą architekturą oraz niskimi krzewami w celu zapewnienia odpowiedniej widoczności na skrzyżowaniach.

Rysunek 23 Przykłady małej architektury.



Stłupki blokujące



Stojak na rowery



Kosz na śmieci



Tablica informacyjna



Donice betonowe

W miejscach szczególnie niebezpiecznych dla pieszych, jak skrzyżowania, należy wprowadzić sygnalizację świetlną, a na ciągach ulicznych wprowadzić przejścia z azylami. Na rysunku nr 32 pokazano przykład przejścia dla pieszych z wyspą.

Na podstawie przeprowadzonych analiz wypadków rozwiązania te wskazane są szczególnie na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego z ul. Kusocińskiego oraz na ciągu ul. Powstańców Warszawy, gdzie często dochodzi do wypadków z udziałem pieszych.

Efektywnym rozwiązaniem jest również wprowadzenie zakrzywienia toru jazdy, zawężenie przekroju jezdni, co prowadzi do ograniczenia prędkości jazdy. Przykład pokazano na rysunku poniżej.

Fot. 30 Przykład stałego urządzenia wjazdu uspokajającego przy wjeździe do strefy z ograniczonym ruchem samochodowym.



Fot. 31 Malmo – przykład ulicy z zakrzywieniem toru jazdy pojazdów



W pobliżach szkół na drogach klasy L i D, gdzie nie funkcjonuje komunikacja publiczna, należy wprowadzić progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych, ograniczenia prędkości oraz stosować wygradzenia segmentowe na chodnikach w celu ograniczenia możliwości wybiegania dzieci na ulicę.

Fot. 32 Lund – przykład rozwiązania przejścia dla pieszych z azylem połączonym z przejazdem rowerowym



Fot. 33 Przykład skrzyżowania z wyniesioną powierzchnią



Jednym z głównym elementów poprawy bezpieczeństwa ruchu jest również wprowadzenie czytelnego i jasnego oznaczenia elementów bezpieczeństwa ruchu jak również poszczególnych stref miasta

Na drogach głównych prędkość poruszania się pojazdów powinna być ograniczona do 40 - 50 km/h.

STREFA DRUGA (B)

W strefie drugiej (B), gdzie w przeważającej części znajduje się zabudowa jednorodzinna należy wprowadzić na ulicach L i D strefę ruchu uspokojonego $V \leq 30$ km/h. Na podstawie doświadczeń miast europejskich (Berlin, Graz, Hamburg) stosowanie środków uspokojenia ruchu ogranicza w sposób znaczący liczbę wypadków (o 20%) Zdecydowanie obniżył się także poziom hałasu oraz skażenie powietrza tlenkami azotu. Na wprowadzeniu strefy „TEMPO 30” zdecydowanie zyskują również piesi i rowerzyści.

W uzasadnionych przypadkach np. na drogach osiedlowych bez możliwości przejazdu proponuje się wprowadzenie strefy zintegrowanego ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego. Ruch pojazdów w tej strefie jest dopuszczony bez ograniczeń czasowych, natomiast ich prędkości nie powinny przekraczać 20 km/h. Strefę oprócz oznakowania

pionowego należy urządzić w taki sposób, aby technicznie uniemożliwić rozpędzenie pojazdów ponad prędkość dopuszczalną.

Fot. 34 Belgia – Ograniczenia dla ruchu pojazdów samochodowych



Na skrzyżowaniach dróg równorzędnych należy wprowadzać wyniesienie całej powierzchni, co spowoduje powstanie na każdym z wlotów „progów zwalniających”. W celu uzyskania najlepszych efektów i płynności ruchu należy zastosować odpowiednie oznakowanie poziome. Przykład skrzyżowania wyniesionego pokazano na poniższym zdjęciu.

Fot. 35 Przykład wyniesionego skrzyżowania



Źródło: "Bezpieczeństwo ruchu miejskiego" T. Szczuraszek

W pobliżu szkół należy stosować progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania oraz przejścia dla pieszych (jednocześnie stanowiące progi zwalniające), ograniczenia prędkości oraz stosować wygradzenia segmentowe na chodnikach, w celu ograniczenia możliwości wybiegania dzieci na ulicę, jak również taśmy akustyczne.

STREFA TRZECIA ©

W strefie trzeciej oprócz metod uspokajania ruchu zaproponowanych w pozostałych strefach na drogach wojewódzkich nr 722 oraz 721 należy zastosować bramy wjazdowe. Mają one na celu zwrócenie uwagi kierowców, że wjeżdżają do odmiennej strefy komunikacyjnej. Bliskie ustawienie bramy przy krawężniach jezdni wywołuje wrażenie zwężenia przekroju jezdni, co

wpływa na zmniejszenie przez kierowców prędkości jazdy. Przykład bramy wjazdowej pokazano na rysunku poniżej.

Fot. 36. Brama wjazdowa



Przykładem inżynierskich środków ograniczania prędkości może być także zakrzywienie toru jazdy. Stosowane powinny być one podobnie jak bramy wjazdowe. Zakrzywienia torów jazdy mogą pełnić także funkcję azylu dla pieszych, a ich stosowanie zalecane jest na przebudowywanych i nowoprojektowanych drogach klasy Z i wyższych.

Fot. 37. Zakrzywienie toru jazdy



STREFA CZWARTA (D)

W strefie czwartej pozamiejskiej należy zapewnić możliwość bezpiecznego poruszania się pieszych na terenach o zwartej zabudowie wiejskiej. Przy drogach o wzmożonym ruchu niezbędne jest wybudowanie chodników dla pieszych oraz przejść z azylami. Niezbędnym wymogiem bezpieczeństwa jest zapewnienie odpowiedniego oświetlenia przejść dla pieszych. W pobliżach szkół należy zapewnić identyczne wymogi jak w pozostałych strefach.

Na wjazdach do terenów zamieszkania proponuje się stosowanie zawężenia przekroju jezdni w celu zmniejszenia prędkości pojazdów oraz zaznaczenia zmiany charakteru otoczenia. Przewężenie przekroju jezdni można wykonać między innymi poprzez fizyczne odgięcie obu stron krawężników, pozostawiając liczbę i układ pasów ruchu bez zmian.

Skrzyżowania dróg powinny być dla kierowców w porę dostrzegalne i rozpoznawalne z jasnym pierwszeństwem przejazdu. Na ulicach i drogach klasy L i D, należy ograniczać ruch tranzytowy. Powinno się to odbywać przede wszystkim za pomocą środków inżynierskich. Doświadczenia miast Europy Zachodniej potwierdzają spadek ruchu tranzytowego o około 30% po wprowadzeniu środków uspokojenia ruchu.

4.6 Horyzont czasowy wprowadzania przyjętych rozwiązań

Horyzont czasowy wprowadzania przyjętych rozwiązań w zakresie systemów transportu na terenie Gminy Piaseczno przedstawia proponowany termin realizacji planowanych inwestycji. Program rozwoju infrastruktury ulic i dróg gminnych jest uzupełnieniem wykazu przedstawionego w dokumencie pn. „Plan Rozwoju Miasta i Gminy Piaseczno na lata 2004-2015”.

Transport zbiorowy

Lp.	Nazwa inwestycji	Zakładany okres realizacji inwestycji	Organ odpowiedzialny
1	Dostosowanie bocznic kolejowej do ruchu pasażerskiego wraz z budową infrastruktury towarzyszącej – odcinek Konstancin Jeziorna-Nowa Iwiczna	2010-2012	Gmina Piaseczno, Gmina Konstancin Jeziorna, Gmina Lesznowola, Miasto st. Warszawa
2	Dostosowanie bocznic kolejowej do ruchu pasażerskiego wraz z budową infrastruktury towarzyszącej – odcinek Nowa Iwiczna - Kabaty	Po roku 2015	Gmina Piaseczno, Gmina Konstancin Jeziorna, Gmina Lesznowola, Miasto st. Warszawa
3	Przebudowa linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie – Czachówek Południowy	2008-2011	PKP PLK S.A.
3	Budowa parkingu Park& Ride przy stacji kolejowej „Piaseczno”	2008-2009	Gmina Piaseczno
4	Budowa przystanku kolejowego „Piaseczno Północ” wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2013-2015	PKP PLK S.A., Gmina Piaseczno
5	Budowa przystanku kolejowego „Zalesie Dolne” wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2013-2015	PKP PLK S.A., Gmina Piaseczno

Drogi publiczne

Drogi krajowe			
Lp.	Nazwa inwestycji	Zakładany okres realizacji	Organ odpowiedzialny
1	Budowa trasy N-S (S7) –odcinek	Do roku 2015	GDDKiA
2	Przebudowa drogi krajowej nr 79	2009-2011	GDDKiA
Drogi wojewódzkie			

1	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 721 („Trasa Mostowa”) – od skrzyżowanie z ul. Mleczarską do skrzyżowania z ul. Julianowską – od skrzyżowania z ul. Mleczarską do drogi krajowej nr 7 -skrzyżowanie z ul. Julianowską – do Konstancina Jeziornej	Do roku 2013 2015-2020 2015-2020	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
2	Obejście miejscowości Bogatki w ciągu drogi wojewódzkiej 722	Po roku 2020	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
Drogi powiatowe			
1	Droga klasy G z Zalesie Górnego do „Węzła Antoninów” : - odcinek od ul. Ceramicznej do węzła „Antoninów” - od ul. Ceramicznej do do Zalesie Górnego	wraz z powstaniem drogi S-7 2015	Starostwo Powiatowe, Gmina Piaseczno
2	Planowana ulica klasy Z - od skrzyżowania z ul. Julianowską do skrzyżowania z nowym przebiegiem DW 721 na terenie Gminy Lesznówola -od skrzyżowania z ul. Julianowską do skrzyżowania z Trasą Mostową (DW 721)	2013-2015 2015-2020	Starostwo Powiatowe, Gmina Piaseczno
3	Planowana ulica klasy Z wzdłuż torów linii kolejowej nr 8	2013	Starostwo Powiatowe, Gmina Piaseczno
4	Ul. Cyraneczki	2012	Starostwo Powiatowe, Gmina Piaseczno
5	Przedłużenie ul. Społecznej kierunku DW 722	Po roku 2020	Starostwo Powiatowe, Gmina Piaseczno
Drogi gminne			
1	Obejście miejscowości Łbiska	Po roku 2020	Gmina Piaseczno
2	Droga gminna od ul. Starochylickiej do skrzyżowania z planowaną Trasą Mostową	2015-2020	Gmina Piaseczno
3	Ulica Elektroniczna w Piasecznie	2010	Gmina Piaseczno, Inwestor prywatny
4	Przedłużenie ul. Bobrowieckiej do skrzyżowania z ul Sportową w Paszkówce - odcinek od skrzyżowania z ul. Bobrowiecką do ul. Gościniec -odcinek od skrzyżowania z ul. Gościniec	2015 2015	Gmina Piaseczno

	do ulicy Sportowej w Baszkówce		
5	Droga gminna od skrzyżowania z ul. Główną w Jazgarzewiu planowanej drogi łączącej Zalesie Górne z węzłem „Antoninów”	2015-2020	Gmina Piaseczno
6	Droga gminna od skrzyżowania z ul. Piaseczyńską w Złotokłosie do skrzyżowania z DW 722 w Bogatkach	Po 2020 roku	Gmina Piaseczno
7	Droga gminna od skrzyżowania z ul. Piaseczyńską w Złotokłosie do skrzyżowania z DP 2837W	Po 2020 roku	Gmina Piaseczno

Parkowanie

Lp.	Nazwa inwestycji	Zakładany okres realizacji inwestycji	Organ odpowiedzialny
1	Wprowadzenie płatnego parkowania w centrum Piaseczna	2010-2011	Gmina Piaseczno lub/i Inwestor prywatny
2	Budowa podziemnych i wielopoziomowych parkingów w terenie miasta Piaseczno	2010-2015	Gmina Piaseczno

4.7 Uzgodnienia i opinie

Niniejszy rozdział zawiera wykaz i treść stanowisk, opinii i innych pism uzyskanych w trakcie wykonywania opracowania.

W celu lepszego poznania opinii na temat proponowanych wariantów przebiegu trasy zorganizowano szereg spotkań z przedstawicielami władz samorządowych i zarządców dróg.

W trakcie opracowywania przedmiotowego Studium prowadzono liczne konsultacje przyjętych rozwiązań z Burmistrzem Gminy Piaseczno i przedstawicielami Rady Miejskiej. Projekt studium prezentowany był także na prezentacjach kończących poszczególne etapy opracowania:

- Prezentacja przed Burmistrzem Gminy Piaseczno w dniu 25 czerwca 2008 roku
- Prezentacja przed komisjami problemowymi Rady Miejskiej w dniu 15 sierpnia 2008 roku
- Prezentacja na sesji Rady Miejskiej 17 grudnia 2008 roku

W poniższych tabelach przedstawiono treść zebranych opinii.

4.7.1 Zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej

Podmiot wydający opinię	Data wystawienia opinii	Uwaga	Proponowane działania
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i	12.12.2008	Zgodnie z notatką ze spotkania z zarządcą dróg.	Zgodnie z postulatami Gminy Piaseczno i Wykonawcy Studium zawartymi w notatce

Autostrad			z spotkania z zarządcą dróg.
Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	18.11.2008	<ol style="list-style-type: none"> Zarządca akceptuje proponowaną w Studium zasadę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 Zarządca akceptuje proponowany w Studium docelowy przebieg obejścia miejscowości Bogatki. Zarządca uważa za wskazaną analizę możliwości realizacji obejścia miejscowości Jazgarzew. Zarządca wskazuje uzasadnioną potrzebę wytworzenia dodatkowego węzła na drodze S7. Zarządca uważa za pożądane przesunięcie lokalizacji „Węzła Antoninów” zgodnie z propozycją zawartą w Studium. 	<ol style="list-style-type: none"> Ze względu na planowaną budowę drogi S-7 nie przewiduje się znaczącego wzrostu ruchu na drodze wojewódzkiej nr 722. W celu odciążenia ww. drogi proponuje się zmianę lokalizacji węzła „Antoninów” wraz dodatkowymi powiązaniem drogowymi. Na tej podstawie planowanie obejścia Jazgarzewia nie znajduje uzasadnienia. Ze względu na wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie nie jest możliwa lokalizacja dodatkowego węzła w ciągu planowanej drogi S-7
Zarząd Dróg Powiatowych w Piasecznie	18.11.2008	<ol style="list-style-type: none"> Wniosek o włączenie nowoprojektowanej drogi w stronę Łbisk w skrzyżowaniu ul. Źródlanej i ul. Dworskiej Wniosek o zaprojektowania skrzyżowania typu rondo na przecięciu DP 2850W i DP 2841W jako skrzyżowanie typu rondo. 	<ol style="list-style-type: none"> Wniosek uwzględniono. Rozwiązania szczegółowe poszczególnych skrzyżowań nie są przedmiotem etapu planowania dróg, jakim jest Studium układu komunikacyjnego
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	07.07.2008	<ol style="list-style-type: none"> Ze względu na zakończenie w dniu 29 października 2007 roku prac na dokumentacją przedprojektową modernizacji linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom – Kielce ujęcie planowanych nowych przystanków kolejowych na terenie Gminy Piaseczno nie jest możliwe na tym etapie prac projektowych 	<ol style="list-style-type: none"> Ujęcie planowanych w Studium przystanków możliwe będzie w ramach projektu pn. „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” opracowywanego na zlecenie PKP P.L.K S.A

4.7.2 Jednostki samorządowe

Podmiot/osoba wydający/a opinię	Data wystawienia opinii	Uwaga	Proponowane działania
---------------------------------	-------------------------	-------	-----------------------

Gmina Lesznówola	04.11.2008	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o nowe rozwiązanie techniczne ul. Łabędziej, ul. Geodetów z ul. Puławską 2. Wniosek o nowe rozwiązanie techniczne ul. Raszyńskiej z ul. Puławską 3. Usytuowanie węzła „Antoninów” w dotychczasowej propozycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwiązania szczegółowe poszczególnych skrzyżowań nie są przedmiotem etapu planowania dróg, jakim jest Studium komunikacyjne 2. Rozwiązania szczegółowe poszczególnych skrzyżowań nie są przedmiotem etapu planowania dróg, jakim jest Studium układu komunikacyjnego 3. Gmina Piaseczno postuluje zmianę lokalizacji węzła „Antoninów”. Rozwiązanie zostało uznane na zdecydowanie bardziej korzystne ze względów funkcjonalno-ruchowych i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
------------------	------------	---	--

4.7.3 Rada Miejska w Piasecznie

Podmiot/osoba wydający/a opinię	Data wystawienia opinii	Uwaga	Proponowane działania
Radni Rady Miejskiej: - Antoni Rostół - Mariusz Słowik - Krzysztof Tarchalski	08.09.2008	1. Wniosek o zmianę przebiegu drogi klasy G łączącą Zalesie Górne z węzłem „Antoninów” w ciągu planowanej drogi ekspresowej S7	1. W trakcie prac projektowych zaproponowano dodatkowe warianty przebiegu drogi łączącej Zalesie Górne z Węzłem Antoninów. Ostateczny przebieg drogi powinien zostać ustalony w szczegółowej koncepcji przedmiotowej drogi biorąc pod uwagę aspekty techniczne, środowiskowe i ekonomiczne.
Radny Rady Miejskiej Antoni	03.09.2008	1. Wniosek o zmianę przebiegu drogi klasy G łączącą Zalesie	1. W trakcie prac projektowych

Rosłoń		Górne z węzłem „Antoninów” w ciągu planowanej drogi ekspresowej S7 w kierunku północnym na tereny na pograniczu Woli Gołkowskiej i Bobrowca lub w kierunku południowym na teren nieobjęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego z roku 2001 dla miejscowości Wola Gołkowska i Bakówka	zaproponowano dodatkowe warianty przebiegu drogi łączącej Zalesie Górne z węzłem „Antoninów”. Przyjęte rozwiązania nie ingerują w aktualnie obowiązujące Miejscowe Plany Zagospodarowania na terenie Gminy Piaseczno.
Komisja Ochrony Środowiska i Ładu Przestrzennego	10.09.2008	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o zmianę przebiegu drogi klasy G łączącą Zalesie Górne z Węzłem Antoninów w ciągu planowanej drogi ekspresowej S7 w kierunku Wólki Prackiej 2. Wniosek o zmianę przebiegu drogi klasy G łączącą Zalesie Górne z Węzłem Antoninów w ciągu planowanej drogi ekspresowej S7 w kierunku północnym na tereny na pograniczu Woli Gołkowskiej i Bobrowca lub w kierunku południowym na teren nieobjęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego z roku 2001 dla miejscowości Wola Gołkowska i Bakówka 3. Wniosek o korektę przebiegu obejścia Łbisk 4. Wniosek o zmianę nazwy planowanego przystanku Zalesie Dolne na Jesówka/Żabieniec 5. Komisja negatywnie opiniuje lokalizację parkingu „parkuj i jedź” po stronie wschodniej przy planowanym przystanku „Piaseczno-Północ” 6. Wniosek o rozważenie możliwości lokalizacji parkingu „parkuj i jedź” po zachodniej stronie linii kolejowej w pobliżu stacji Piaseczno 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokalizacja węzła Złotokłós została ustalona przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w trakcie prac nad opracowaniem „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca”. Biorąc pod uwagę układ dróg podstawowych zmiana lokalizacji węzła nie znajduje uzasadnienia pod względem funkcjonalnym i ruchowym. 2. W trakcie prac projektowych zaproponowano dodatkowe warianty przebiegu drogi łączącej Zalesie Górne z węzłem „Antoninów”. Przyjęte rozwiązania nie ingerują w aktualnie obowiązujące Miejscowe Plany Zagospodarowania na terenie Gminy Piaseczno. 3. Na podstawie wniosku Komisji skorygowano przebieg drogi poprzez wprowadzenie łuku na pierwszym z załamań trasy.

			<p>4. Wniosek uwzględniono.</p> <p>5. Nowy przystanek kolejowy Piaseczno-Północ ma na celu zwiększenie dostępności transportu zbiorowego dla mieszkańców północnej części miasta Piaseczno. Dotyczy to w szczególności dynamicznie rozwijającego się osiedla „Słowicza”. Taka lokalizacja przystanku znajduje się w zasięgu podróży pieszej mieszkańców osiedla. Niemniej należy dążyć do rozszerzenia zasięgu oddziaływania przystanku o podróże rowerowe i samochodowe. Lokalizacja parkingu „parkuj i jedź” po stronie wschodniej umożliwia szybki dojazd do przystanku kolejowego oraz bezpieczne pozostawienie pojazdu i roweru. Zlokalizowany jest on na przedłużeniu projektowanej ul. Tukanów. Zgodnie z tym założeniem podtrzymano koncepcję parkingu „parkuj i jedź” po stronie wschodniej.</p> <p>6. Ewentualna lokalizacja parkingu po stronie zachodniej, ze względu na ograniczenia terenowe jak i potencjalne konflikty społeczne (bliskość zabudowy osiedla Orężna), została odrzucona podczas wstępnych prac projektowych. Najbliższy teren o odpowiedniej powierzchni, znajdujący się na północ od kładki znajduje się w odległości</p>
--	--	--	---

			około 330 metrów od istniejącej kładki dla pieszych. Czynniki te zdecydowały o propozycji uwzględnienia w planowanym projekcie możliwości budowy parkingu wielopoziomowego po stronie wschodniej.
Radna Rady Miejskiej Dorota Kłos	10.09.2008	1. Wniosek o zmianę przebiegu drogi klasy G łączącą Zalesie Górne z węzłem „Antoninów” w ciągu planowanej drogi ekspresowej S7	1. W trakcie prac projektowych zaproponowano dodatkowe warianty przebiegu drogi łączącej Zalesie Górne z węzłem „Antoninów”. Przyjęte rozwiązania nie ingerują w aktualnie obowiązujące Miejscowe Plany Zagospodarowania na terenie Gminy Piaseczno.

4.7.4 Urząd Miasta i Gminy Piaseczno - Wydział Urbanistyki i Architektury

Podmiot/osoba wydający/a opinię	Data wystawienia opinii	Uwaga	Proponowane działania
Wydział Architektury i Urbanistyki	06.11.2008	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o korektę przebiegu obejścia Łbisk w kierunku Jazgarzewia z propozycją lokalizacji skrzyżowania z DP 2825W 2. Wniosek o zmianę przebiegu planowanej drogi z Zalesia Górnego do Węzła Antoninów w ciągu planowanej drogi S-7 przy założeniu wariantowania lokalizacji węzła 3. Wniosek o wprowadzenie dodatkowego połączenia miejscowości Bogatki z Wólką Pracka i dalej do węzła „Złotokłos” w ciągu planowanej drogi S-7 4. Wniosek o wprowadzenie dodatkowego połączenia przez rz. Jeziorkę łączącego skrzyżowanie DP 2836W z ul. Społeczną z DW 722 5. Akceptacja obejścia miejscowości Bogatki w wariantcie 1 6. Wniosek o korektę przebiegu drogi Kamionka-Baszkówka 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek uwzględniono. 2. W trakcie prac projektowych zaproponowano dodatkowe warianty przebiegu drogi łączącej Zalesie Górne z Węzłem Antoninów. Przyjęte rozwiązania nie ingerują w aktualnie obowiązujące Miejscowe Plany Zagospodarowania na terenie Gminy Piaseczno. 3. Wniosek uwzględniono. 4. Jako przebieg korzystniejszy wybrano wariant I. 5. Wniosek uwzględniono 6. Wniosek uwzględniono

4.7.5 Kopie opinii i notatek ze spotkań

Notatka służbowa

Spisana dnia 19. 12. 2008 w PIASECZNIKU
 w sprawie EWENTUALNEJ ZMIANY LOKALIZACJI WĘZŁA
"ANDRZYNÓW" W CIĄGU DROGI S7.

Lp.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Reprezentujący
1.			
2.			
3.			
4.			
5.	m.g. oddzielnej listy		
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			

Ustalono co następuje:

1. Pan Nacelnik Hetmanek poinformował, że trasa S-7 ma być drogą ekspresową (gdzieś - W-NA - Kwalowa) i GDDKiA planuje budowę pierwszego odcinka od wjazdu lotniska do obwodnicy Górcza do 2012 roku.

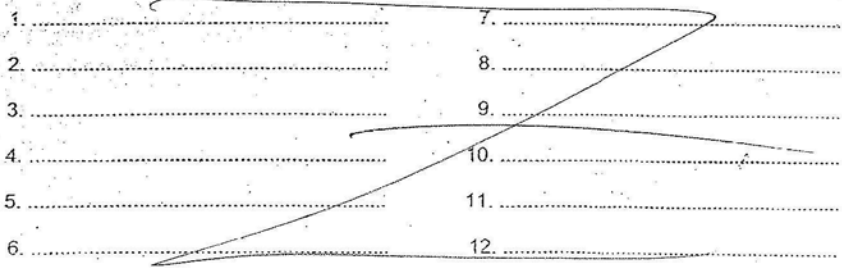
2. Obecnie trwa postępowanie w sprawie ^{administracyjnie} skierujące do wypracowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z podjęciem na budowę trasy S7 - planowanej terenu wysławiania w/w decyzji - początek - I kwartał 2009 roku. Po tym okresie będą (w maju 2009)

- strona 1 -

Notatka ze spotkania z przedstawicielem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Biura Konsultingowo-Projektowego Eurostrada sp. z o.o. w Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno

- strona 2 -


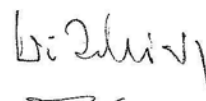


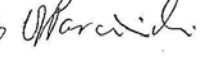







- planowane prace projektowe związane z wypracowaniem decyzji - o realizacji przedsięwzięcia - drogi pod kątem rozpoczęcia robót od początku 2010 roku.
3. Gmina ~~proponuje~~ postuluje zmianę lokalizacji m. p. n. "Autawód" zaproponowaną przez GDDKiA ~~na~~ na variant oprac. przez firmę ARUP - w kierunku północnym w rejonie granicy gminy demarcalnej,
 4. Projektant z firmy Eurostrada p. w. Parcuński poinformował, że zaprojektowane przez nich rozwiązanie łączyłoby się z namierzoną techniczną (ok. 5 km) - odległość pomiędzy wariantami).
 5. Można rozważyć skorygowanie lokalizacji m. p. n. "Autawód" w kierunku północnym w kierunku do nowego przebiegu drogi powiatowej - takie rozwiązanie umożliwiłoby zmianę planu zagospodarowania gminy dla tego terenu. Korekta ta mogłaby być uwzględniona w dalszej fazie projektowania.
 6. Zdaniem GDDKiA i Eurostrada - lokalizacja m. p. n. w rejonie granicy z Gminą Demarcalną umożliwiłaby spójny ~~przebieg~~ na odstępnie od rozpoczęcia 1999 roku - z namierzoną techniczną planu powiatowej drogi i jej wyznaczenie, jak również uwzględnienie nowej funkcjonalnej decyzji ~~o~~ ~~może~~ ~~stwierdzenia~~ ~~umianowienia~~ ~~spójny~~ ~~na~~ ~~realizację~~ ~~inwestycji~~ ~~na~~ ~~nie~~ ~~plac~~ ~~budowania~~ ~~drogi~~ ~~S-4~~).
- Podpis Komisji: _____ - wente -



Notatka ze spotkania z przedstawicielem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Biura Konsultingowo-Projektowego Eurostrada sp. z o.o. w Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno cd.

7. Firma Arup. przedstawi uproszczony projekt powiązań z proponowanymi węzłami w rejonie gm. Desznówola z istniejącymi węzłami komunikacyjnymi gminy Desznówola.
8. kwestie związane z uzyskaniem decyzji środowiskowej dla mosta Antoninów (w ramach realizacji) nie mogą wynikać na ~~stronach~~ tej prac projektowych uwzględniając z całym odcinkiem trasy SF. - poinformował przedstawiciel GDDKiA.

Na tym notatki zakończono, przeczytano i podpisano

- | | |
|--|---|
| 1.  | 4.  |
| 2.  | 8.  |
| 3.  | 9.  |
| 4.  | 10.  |
| 5.  | 11.  |
| 6.  | 12.  |

Notatka ze spotkania z przedstawicielem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Biura Konsultingowo-Projektowego Eurostrada sp. z o.o. w Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno cd.

LISTA OBECNOŚCI NA SPOTKANIU W DNIU 12.12.2008
 w sprawie: EWENTUALNEJ ZMIANY LOKALIZACJI WĘZŁA
 „ANTONINOW” W CIĄGU DROGI 97

L.P.	IMIĘ I NAZWISKO	FIRMA	PODPIS
	JÓZEF ZALEŃSKI	PIASECZNO HI-GMP-ORNO	
2.	Gregorz Motwank	ODDK.A OKSA	
3.	Wojciech Parciński	Eurostrada	
4.	Ewa Urbaniak	Arup	
5.	Rafał Jakubicki	Arup	
6.	Krzysztof Popiód	Arup	
7.	Michał Lis	UMiG Piaseczno	
8.	Bohdan Tomaszuk	---	
9.	Jack Borkowski	---	
10.	TERESA MAZANEK	UMiG-PIASECZNO	
11.	Antoni Rosion	RM	
12.	Danuta Kowalczyk	UMiG P-110	

Notatka ze spotkania z przedstawicielem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Biura Konsultingowo-Projektowego Eurostrada sp. z o.o. w Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno cd.



Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

ul. Kruczkowskiego 3 00-380 Warszawa
tel. 628-31-73, 621-11-48 , fax 629-71-96

www.mzdw.pl e-mail dyrekcja@mzdw.pl

Warszawa, 18 listopada 2008 r.

MZDW.PP.7323- 399 /08

TO	INTL	ARUP	WARSAWA
KR		RECEIVED	JOB No. 124749100
230		25.11.08	FILE No.
			REC No. 12462
ACTION RECD			
Dotyczy: studium komunikacyjnego gminy Piaseczno			
BY	INTL	DATE	
COPY TO			

124749100
ARUP
ul. Królewska 16
00-103 Warszawa

W odpowiedzi na pismo znak: 12749/RJa z dnia 24.09.2008 roku, przesyłające do zaopiniowania materiały studium jw., MZDW informuje, że **opiniuje pozytywnie** przedłożone opracowanie, zgłaszając jednocześnie następujące uwagi:

1. Akceptuje się docelową zasadę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721, obejmującą wykorzystanie (i rozbudowę o drugą jezdnię) odcinka od ul. Mleczarskiej do ul. Julianowskiej, oraz realizację nowego dwujezdniowego przebiegu na wschód od ul. Julianowskiej (w dowiązaniu do przebiegu łącznicy kolejowej), a także budowę nowego dwujezdniowego przebiegu po terenie gminy Lesznówola (na zachód od ul. Mleczarskiej), z bezkolizyjnym przekroczeniem linii kolejowej Warszawa-Radom. Jako istotny nowy element docelowego przebiegu drogi nr 721 uznaje się koncepcję doprowadzenia planowanej ulicy zbiorczej wzdłuż trasy w/w linii kolejowej (zapewniającej obsługę zachodniej części miasta Piaseczno).
2. Przyjmuje się, że rola i funkcje odcinka drogi 722 w obrębie miasta Piaseczno pozostaną na obecnym poziomie (bez wzrostu), w związku z przejęciem obsługi południowo – zachodniej części gminy przez planowaną trasę ekspresową S-7. Natomiast uważamy jako uzasadnione rezerwowanie możliwości docelowego obejścia wsi Bogatki (korzystniejszy komunikacyjnie jest wariant bliższego obejścia). Wskazane byłoby również przeanalizowanie możliwości docelowego obejścia Jagarzewa.
3. Wskazane i uzasadnione jest dążenie do wytworzenia dodatkowego powiązania (węzła) na drodze ekspresowej S-7 w rejonie ul. Żwirowej, z doprowadzeniem do tego miejsca planowanej ulicy zbiorczej (lub głównej) obsługującej południową część gminy. Wprowadzenie nowego powiązania odciążałoby węzeł dróg S-7 i 721 na terenie gminy Lesznówola, którego funkcje będą bardzo rozbudowane. Pożądane byłoby również przesunięcie lokalizacji węzła Antoninów (zgodnie z propozycją zawartą w studium), celem zachowania wymaganych odległości międzywęzłowych na drodze S-7.

Zastępca Dyrektora
ds. Urbanistyki i Mostów
Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Warszawie
[Signature]
mgr inż. Zbigniew Ostrowski

Opinia – Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich

OD : ZDP _____ NR TEL : _____ 18 LIS. 2008 07:57 STR. 1

Zarząd Dróg Powiatowych w Piasecznie

Ul. Elektryczna 4 tel./fax. (022) 756-24-80
 05-500 Piaseczno tel. (022) 756-24-82
 KDM.5540-MB-321/3 62/1 /2008 Piaseczno 2008-11-17

**Ove Arup & Partners
 International Ltd. Sp. z o.o.
 ul. Królewska 16
 00-103 Warszawa**

Zarząd Dróg Powiatowych w Piasecznie opiniuje pozytywnie rozwiązania zaproponowane w przedstawionym opracowaniu „ Studium komunikacyjne Gminy Piaseczno” z następującymi uwagami:

- 1) W Wólce Kozodawskiej (rejon cmentarza) właściwsze byłoby zaprojektowanie jednego skrzyżowania w miejscu istniejącego obecnie skrzyżowania teowego (ul. Źródłana z ul. Dworska) i włączenie nowoprojektowanej drogi w stronę wsi Łbiska. W załączeniu przekazujemy koncepcję tego skrzyżowania („ rondo”) do ewentualnego wykorzystania.
- 2) Proponujemy zaprojektowanie skrzyżowania typu „rondo” na przecięciu drogi nr 2850W i 2841W w Bobrowcu (ul. Leśna z ul. Mazowiecka). Obecnie wykonywany jest projekt drogi 2850W (ulice Orężna i Leśna), w którym połączenie z drogą 2841W rozwiązano poprzez skrzyżowanie typu „rondo”.

Z poważaniem

TO	INTL	ARUP RECEIVED <i>18.11.08</i>	WARSAW
<i>20</i>			JOB No. <i>22/49100</i>
			FILE No.
			REC No. <i>12/30</i>
ACTION REQD			
BY	INTL	DATE	
COPY TO			

DYREKTOR
inż. Andrzej Bogus

Opinia – Zarząd Dróg Powiatowych w Piasecznie



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ODDZIAŁ REGIONALNY W LUBLINIE
20-022 Lublin, ul. Okopowa 5, tel.: (0-81) 472-36-06, fax: (0-81) 472-36-07

Lublin, dnia 07.07.2008 r.

Nr IRIK2-0813-SPOT162-43/2008

TO	INTL	ARUP RECEIVED 10.07.08	WARSAW
			JOB No 124749
			FILE No.
			REC No. M371
		ACTION REQD	
		BY	INTL
			DATE
		COPY TO	

Ove Arup & Partners International Ltd Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
Ul. Królewska 16
00-103 Warszawa

Dotyczy: Koncepcji układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno

W odpowiedzi na Państwa pismo Nr 124749 z dnia 27 czerwca 2008 r. dotyczące zaopiniowania lokalizacji i możliwości wykonania dwóch dodatkowych proponowanych przez Państwa przystanków osobowych na linii Nr 8 Warszawa – Kraków, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Lublinie przesyła następujące informacje:

Dnia 29.10.2007 r. została zakończona i odebrana od Wykonawcy dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej Nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – Kielce. W opracowanej dokumentacji założono następującą lokalizację przystanków osobowych oraz stacji w interesującym Państwa rejonie: p.o. Nowa Iwiczna km 20.903, st. Piaseczno km 23.787 oraz p.o. Zalesie Górne km 28.607.

Na etapie projektowania, do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddziału Regionalnego w Lublinie nie wpłynęły żadne informacje z prośbą o ujęcie w dokumentacji dodatkowych przystanków osobowych w okolicach miasta Piaseczno. Analiza ruchowa wykonana na etapie studium, również nie potwierdziła konieczności budowy dodatkowych przystanków osobowych.

Informujemy, że zaproponowana przez Państwa lokalizacja dodatkowego przystanku osobowego w rejonie ul. Tukanów o roboczej nazwie Piaseczno Północ i tak nie mogłaby zostać zaakceptowana ze względu, że znajduje się ona na wysokości głowicy rozjazdowej stacji Piaseczno. Ponadto taki przystanek znajdowałby się w odległości ok. 500 m od projektowanego

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonych przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 000037568. NIP: 113-23-16-427. REGON: 017319027-00314
 Wysokość kapitału zakładowego: 9 134 676 000,00 zł. w całości wpłacony.

Opinia – PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A

przystanku Nowa Iwiczna oraz w odległości ok. 2.200 km od st. Piaseczno, co wydaje się być nieuzasadnione ze względów techniczno - ruchowych.

Druga wskazana lokalizacja przystanku osobowego w rejonie przejazdu z drogą Żabiniec – Jesówka znajduje się w odległości ok. 2.400 km od st. Piaseczno i ok. 2.400 km od przystanku osobowego Zalesie Górne. Zlokalizowanie tam peronów naprzemianległych wymagałoby dodatkowych wykupów gruntów, a ponadto ze względu na drogę równoległą biegnącą wzdłuż torów po ich prawej stronie również byłoby utrudnione.

W danej chwili ze względu na zaawansowanie projektu nie ma już możliwości ujęcia w nim budowy dwóch dodatkowych zaproponowanych przez Państwa przystanków osobowych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest na etapie podpisywania preumów na dofinansowanie projektu oraz oczekuje na wydanie decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych.

Do wiadomości:

1. Zespół ds. linii nr 8.

BIURO NACZELNEGO DYREKTORA
Projektów Inwestycyjnych
Andrzej Janasz
- 1 -

Z poważaniem

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonych przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568. NIP: 113-23-16-427. REGON: 017319027-00314
Wysokość kapitału zakładowego: 9 134 676 000,00 zł. w całości wpłacony.

Opinia – PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A Cd.

MIASTA I GMINY PIASECZNO
Piaseczno, ul. Kościuszki 5
Biuro Urbanistyki i Architektury
L 201 75 00, Inz 156 70 AG

Piaseczno 2008-11-06

Uwagi i wnioski do projektu studium komunikacyjnego gminy Piaseczno (ARUP) omówione na spotkaniu w dn. 14.10.2008r.

Obecni na spotkaniu:

1. J. Zalewski – burmistrz miasta i gminy.
2. Z. Lis – wiceburmistrz miasta i gminy.
3. J. Ryszkowski – Naczelnik wydziału UA.
4. A. Paulińska-Attia – UA
5. D. Putkiewicz - BRG

Uwagi i wnioski:

1. Zmiana przebiegu obejścia 1bisk w kierunku Jagarzewa z propozycją zmiany lokalizacji skrzyżowania z DP 2825W.
2. Zmiana przebiegu planowanej drogi z Zalesia Górnego do węzła „Antoninów” w ciągu planowanej drogi S-7 przy założeniu wariantowania lokalizacji węzła.
3. Wprowadzenie dodatkowego połączenia miejscowości Bogatki z Wólką Pracką i dalej do węzła „Złotokłos” w ciągu planowanej drogi S-7 (droga klasy Z) i wykreślenie proponowanego ciągu komunikacyjnego wzdłuż północnej granicy miejscowości Złotokłos.
4. Wprowadzenie dodatkowego połączenia przez rz. Jeziorokę łączącego skrzyżowanie DP 2836W z ul. Społeczną z DW 722.
5. Akceptacja obejścia miejscowości Bogatki w wariantcie 1 (po granicy obecnie obowiązujących m.p.z.p.)
6. Korekta przebiegu drogi Kamionka-Baszkówka.

Uwagi przekazano przedstawicielowi wykonawcy opracowania na spotkaniu w dn. 16.10.2008 r.

Wydział Urbanistyki i Architektury
Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
mgr inż. arch. Jacek Ryszkowski
ul. Sp. 112/0/00
wpis do Izby ORJ nr 112/0/00

Pełnomocnik Burmistrza
-Kierownik Biura Rozwoju Gminy

Daniel Putkiewicz

08/11/08

Opinia – Wydział Architektury i Urbanistyki, Urząd Miasta i Gminy Piaseczno



Urząd Gminy Lesznowola

05-506 Lesznowola, ul. Gminnej Rady Narodowej 60

Tel. 757-93-40 (42), fax: 757-92-70

E-mail: gmina@lesznowola.waw.pl , wojt@lesznowola.waw.pl



RUP/V/7322-1-43/08

Lesznowola, dnia 04.11.2008 r.

Architekt
Pan Krzysztof Pogłód
Kierownik Projektu
Ove Arup & Partners International Ltd Sp z o.o.
Oddział w Polsce
ul. Królewska 16
00-103 Warszawa

Krzysztof Pogłód

W nawiązaniu do przedstawionego nam "Studium Komunikacyjnego Gminy Piaseczno" pragnę bardzo serdecznie podziękować za możliwość wyrażenia opinii i propozycji w zakresie przyjętych przez Państwa rozwiązań.

Polityka przestrzenna jest dla Samorządu Gminy Lesznowola sprawą absolutnie priorytetową. Stąd też Rada Gminy Lesznowola podjęła w dniu 01 marca 2000 r. Uchwałę Nr 272/XXVII/2000 w sprawie uchwalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Lesznowola (aktualnie trwają prace nad zmianą obowiązującego Studium).

Studium co prawda nie jest aktem prawa miejscowego, jednakże jako akt planistyczny określa m.in. wstępną lokalizację przestrzeni publicznych i infrastruktury publicznej.

Ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych.

Ponadto pragnę podkreślić, iż około 95% obszaru naszej gminy posiada obowiązujący plan zagospodarowania przestrzennego, który zgodnie z procedurą planistyczną był opiniowany przez organy uprawnione Miasta i Gminy Piaseczno, a także gmin sąsiednich.

W związku z powyższym zasadnym jest aby proponowane przez Państwa rozwiązania komunikacyjne były kompatybilne z naszymi aktami planistycznymi (zapraszamy na stronę: www.lesznowola.waw.pl).

Ponadto proszę o rozważenie wniosków, które naszym zdaniem są bardzo istotne dla mieszkańców zarówno Gminy Piaseczno jak i Lesznowoli:

- 1) nowe rozwiązanie techniczne skrzyżowania ul. Łąbędziej, ul. Geodetów z ul. Puławską,
- 2) nowe rozwiązanie techniczne skrzyżowania ul. Raszyńskiej z ul. Puławską,
- 3) usytuowanie węzła „Antoninów” w dotychczasowej propozycji autora planowanej trasy NS.

Opinia –Urząd Gminy Lesznowola

Jednoznaczne określenie przebiegu obwodnicy drogi wojewódzkiej Nr 721 będzie możliwe po wykonaniu przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich – zgodnie z porozumieniem zawartym pomiędzy Zarządem Województwa Mazowieckiego a Gminą Lesznowola w dniu 29.09.2008r. koncepcji obwodnicy.

W konkluzji zapraszamy do współpracy w zakresie budowy linii kolejowej podmiejskiej z przystankami w Starej Iwicznej, Nowej Iwicznej i Mysiadle, bowiem proponowane nowe rozwiązania drogowe nie rozwiążą problemów komunikacyjnych naszych gmin. Jedyną alternatywą jest zbiorowa komunikacja szynowa.

M. J. Wójcik
WÓJCIK
mgr Maria Joanna Bałtycka Wójcik

Opinia –Urząd Gminy Lesznowola cd.

4.8 Podsumowanie

Układ komunikacyjny Gminy Piaseczno charakteryzuje się w obecnym stanie znacznym obciążeniem ruchem drogowym, skutkującym przeciążeniem głównych arterii komunikacyjnych. Istniejące środki bezpieczeństwa ruchu takie jak progi zwalniające, oddzielenie pieszych i rowerzystów od ruchu kołowego, odpowiednie oznakowanie, strefy „Tempo 30” są niewystarczające. Analiza wykonana w ramach Studium Komunikacyjnego wykazała niedobór miejsc parkingowych (w szczególności w strefie ścisłego centrum).

W związku z prognozowanym intensywnym rozwojem gminy i związanym z tym wzrostem liczby podróży rekomenduje się rozpoczęcie działań umożliwiających poprawę obecnego stanu. Analiza dostępnych dokumentów, pomiarów ruchu, preferencji mieszkańców oraz wypadków pozwoliła na wyodrębnienie środków umożliwiających w kolejnych latach poprawę funkcjonowania układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno takich jak budowa nowych połączeń drogowo-ulicznych, poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz integracja transportu indywidualnego z transportem zbiorowym.

Do podstawowych działań związanych z systemami transportowymi należy budowa:

- połączeń z trasą ekspresową S-7,
- obejść miejscowości (na odcinku od Zalesia Górnego do planowanej trasy S-7, Bogatki, Łbiska),
- alternatywnych dróg umożliwiających opuszczenie regionu (północ – południe),
- wewnętrznej obwodnicy centrum Piaseczna (droga wzdłuż torów kolejowych linii nr 8),
- dróg doprowadzających do stacji i przystanków kolejowych (np. ul. Elektroniczna),
- nowych przystanków na linii kolejowej Nr 8 („Piaseczno Północ”, „Zalesie Dolne”),
- działanie na rzecz zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów między Piasecznem a Warszawą
- parkingów podziemnych oraz wielopoziomowych na terenie miasta Piaseczna,
- parkingów „Park& Ride”,
- ścieżek i szlaków rowerowych.

Wzrost atrakcyjności gminy Piaseczno pod względem komunikacyjnym osiągnięty zostanie również dzięki rozwojowi transportu publicznego. W niniejszym opracowaniu postuluje się dostosowanie bocznic kolejowej relacji Nowa Iwiczna - Konstancin-Jeziorna do ruchu pasażerskiego wraz z połączeniem z przystankiem metro „Kabaty” oraz transportu dowozowego do przystanków kolejowych na linii Nr 8. Rozwiązanie to pozwoli ograniczyć wzrost ilości podróży z wykorzystaniem transportu indywidualnego. Elementem wspomagającym może stać się wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego bezpłatne pozostawienie pojazdu na parkingu „Park&Ride” dla posiadaczy biletów kolejowych.

Ważnym elementem niniejszego Studium jest postulat podziału miasta Piaseczna na 3 strefy. Poprzez zastosowanie odpowiednich środków polityki transportowej adekwatnych dla danego obszaru możliwa jest poprawa efektywności systemu transportu indywidualnego, zbiorowego, oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Praktyczna realizacja zadań przedstawionych w Studium prowadzić będzie do poprawy jakości przestrzeni publicznych, co wiąże się z zapewnieniem odpowiednich warunków ruchu dla pieszych i rowerzystów.

Jednym z ważniejszych aspektów pozwalających na prawidłowe funkcjonowanie układu komunikacyjnego Gminy Piaseczno jest realizowanie przedstawionych w Studium Komunikacyjnym rozwiązań w tym:

- aktualizacja Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy pod kątem układu komunikacyjnego,
- uzupełnienie istniejącej sieci o brakujące połączenia drogowe realizujące powiązania obwodowe,
- przebudowa i modernizacja istniejących ciągów drogowych,
- promocja i rozwój transportu zbiorowego,
- integracja systemów transportu,
- rozwój ruchu rowerowego .