

Urząd Miejski w Łomiankach

<https://www.lomianki.pl/pl/aktualnosc/1366,SISKOM-Tylko-wariant-II-jest-korzystny-dla-Lomianek.html>
30.04.2024, 21:53

SISKOM: Tylko wariant II jest korzystny dla Łomianek

Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji wydało stanowisko w sprawie modernizacji drogi krajowej nr 7. SISKOM mówi wprost, że północny wylot drogi ekspresowej z Warszawy powinien być prowadzony w rezerwie terenu pod Trasę NS na skraju Kampinoskiego Parku Narodowego.

SISKOM: Tylko wariant II jest korzystny dla Łomianek

Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji wydało stanowisko w sprawie modernizacji drogi krajowej nr 7. SISKOM mówi wprost, że północny wylot drogi ekspresowej z Warszawy powinien być prowadzony w rezerwie terenu pod Trasę NS na skraju Kampinoskiego Parku Narodowego.

Poniższa opinia SISKOM jest odpowiedzią na pismo Burmistrza Łomianek, który to na spotkaniu 6 marca br. w sprawie przebiegu trasy S7 zobowiązany został przez mieszkańców - uczestników tej debaty - do zasięgnięcia opinii u różnych instytucji i podjęcia działań w tej sprawie.

TRASA może stać się OBWODNICĄ ŁOMIANEK !



SISKOM pomysł udrożnienia ul. Kolejowej ocenia negatywnie.

S7/III/1/16/14/RC

Warszawa, 2.07.2014 r.

Sz. P
Piotr Rusiecki
Zastępca Burmistrza Gminy Lomianki
ul. Staszica 2
05-092 Lomianki

Szanowny Panie Burmistrzu,

W odpowiedzi na pismo z dn. 11.03.2014 r., sygn. ZB.030.2-1.2014 oraz w nawiązaniu do spotkania poświęconego modernizacji drogi krajowej nr 7, które odbyło się w dniu 27.06.2014 r., SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji przesyła opinię w sprawie:

- wariantów trasowania północnego wylotu drogi ekspresowej S7 z Warszawy (odc. Czostów – Trasa AK);
- projektu modernizacji dotychczasowego przebiegu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska (ulicy Pułkowej w Warszawie i ulicy Kolejowej w Lomiankach) w klasie GP.

1. Warianty trasowania północnego wylotu drogi ekspresowej S7 z Warszawy (odc. Czostów – Trasa AK)

Po uchynieniu wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (wyrok z dn. 24.10.2011 r., sygn. akt IV SA/Wa 870/11) decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia dla budowy północnego wylotu drogi ekspresowej S7 z Warszawy (odc. Czostów – Trasa AK), GDDKiA zlecił wykonanie nowej dokumentacji studialno-koncepcyjnej. W ramach tego zamówienia, biuro projektowe TRAKT sp. z o.o. zobowiązane jest do opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzyskaniem nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na obecnym etapie prac, publicznie zaprezentowane zostały przez GDDKiA trzy warianty trasowania północnego wylotu drogi ekspresowej S7 z Warszawy, to jest:

- wariant I – prowadzony w śladzie DK7 i polegający na rozbudowie ul. Kolejowej i ul. Pułkowej do przekroju 2x3 (dwie jezdnie po trzy pasy ruchu) wraz z ograniczeniem dostępności do drogi poprzez węzły;
- wariant II – prowadzony w rezerwie terenu pod Trasę NS na skraju Kampinoskiego Parku Narodowego i polegający na budowie drogi ekspresowej z Warszawy w kierunku Gdańska;

- wariant IIb – przebieg tak jak wariant II, ale pod Trasę NS z odgięciem drogi w kierunku Radiowa i Lasu Bemowskiego.

Z punktu widzenia miasta i gminy Łomianki istnieją tylko dwa możliwe warianty:

- wariant I – prowadzony w śladzie DK7 i polegający na rozbudowie ul. Kolejowej i ul. Pułkowej do przekroju 2x3 (dwie jezdnie po trzy pasy ruchu) wraz z ograniczeniem dostępności do drogi poprzez węzły;
- wariant II – prowadzony w rezerwie terenu pod Trasę NS na skraju Kampinoskiego Parku Narodowego i polegający na budowie nowego odcinka drogi ekspresowej z Warszawy w kierunku Gdańska.

W opinii SISKOM, północny wylot drogi ekspresowej S-7 z Warszawy powinien być prowadzony zgodnie z wariantem II. Stanowisko to wynika z następujących przyczyn i uwarunkowań:

- Wariant II jest zgodny z planami strategicznymi miasta stołecznego Warszawy, w tym ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, Strategią Rozwoju Warszawy do 2020 roku oraz Strategią Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy.
- Tworzy alternatywną trasę wylotową z Warszawy w kierunku Gdańska, powodując znaczne (o około 50%) odciążenie z ruchu ulic Kolejowej i Pułkowej.
- Modelowo wpisuje się w układ drogowy Warszawy, realizując w najkorzystniejszy sposób relacje ruchowe w ciągu tzw. Obwodnicy Miejskiej (wraz z kontynuacją w postaci Trasy NS na odcinku miejskim miasta stołecznego) wpisanej w strategiczne plany m.st. Warszawy.
- Jego realizacja nie spowoduje utrudnień w ruchu na obecnej trasie łączącej Łomianki z Warszawą.
- Jak pokazała wstępna analiza zaprezentowana przez GDDKiA w dniu 30 stycznia 2014 na ZOPI, wariant ten jest najkorzystniejszy dla środowiska i jest tańszy w realizacji od wariantu I.

Jednocześnie Stowarzyszenie stoi na stanowisku, że realizacja drogi ekspresowej S-7 w wariantcie I nie jest korzystna z punktu widzenia zarówno miasta i gminy Łomianki, m.st. Warszawy oraz funkcjonowania sieci drogowo-ulicznej w północnej części aglomeracji warszawskiej. Za odrzuceniem wariantu I przemawiają następujące kwestie:

- Nie był planowany w żadnych dokumentach strategicznych i planistycznych m.st. Warszawy i Gminy Łomianki.
- Jest sprzeczny ze strategią komunikacyjną miasta stołecznego Warszawy, gdyż wprowadza ruch bezpośrednio w ciąg Wisłostrady i w obszar śródmieścia funkcjonalnego.
- Nie tworzy alternatywnej trasy wylotowej z Warszawy w kierunku Gdańska.
- W związku z możliwym wzrostem natężenia ruchu może zostać zmniejszona swoboda ruchu lub

Według SISKOM – Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji skupiające entuzjastów budowy nowoczesnych tras komunikacyjnych w Warszawie i całej Polsce (m.in. drogowców, projektantów, inżynierów budownictwa, specjalistów od transportu, prawników, informatyków, ekonomistów, handlowców i pracowników PKP) istnieją tylko dwa możliwe warianty trasowania północnego wylotu drogi ekspresowej S7:

- ▷ wariant I - prowadzony w śladzie DK7 i polegający na rozbudowie ul. Kolejowej i ul. Pułkowej do przekroju 2x3 (dwie jezdnie po trzy pasy ruchu) wraz z ograniczeniem dostępności do drogi poprzez węzły, który wiąże się z wyburzeniem ok. 90 budynków wzdłuż ul. Kolejowej;
- ▷ wariant II - prowadzony w rezerwie terenu pod Trasę NS na skraju Kampinoskiego Parku Narodowego i polegający na budowie nowego odcinka drogi ekspresowej z Warszawy w kierunku Gdańska.

- Północny wylot drogi ekspresowej S7 z Warszawy powinien być prowadzony zgodnie z wariantem II - informuje SISKOM w piśmie skierowanym do Burmistrza Łomianek. -

Realizacja drogi ekspresowej S7 w wariantcie pierwszym nie jest korzystna z punktu widzenia zarówno miasta i gminy Łomianki, m.st. Warszawy oraz funkcjonowania sieci drogowo-ulicznej w północnej części aglomeracji warszawskiej - czytamy w sporządzonym piśmie.

wręcz dojdzie do powstawania zatorów komunikacyjnych.

- Wymaga wielu wyburzeń w gminie Łomianki – praktycznie cała pierzeja budynków znajdujących się przy ulicy Kolejowej będzie musiała być zburzona.
- Ingeruje w prawa nabyte mieszkańców Łomianek i przedsiębiorców.
- Pod względem komunikacyjnym (w tym ruchu pieszego) i urbanistycznym dzieli gminę Łomianki na dwie części, co może doprowadzić do spadku atrakcyjności gminy dla mieszkańców i inwestorów oraz do jej degradacji.
- Ządzie konieczność budowy wysokich ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ulicy Kolejowej.
- W czasie realizacji inwestycji spowoduje znaczne i długotrwałe utrudnienia w ruchu pomiędzy Łomiankami a Warszawą, co w praktyce może oznaczać wręcz paraliż komunikacyjny.

2. Projekt modernizacji dotychczasowego przebiegu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska (ulicy Pułkowej w Warszawie i ulicy Kolejowej w Łomiankach) w klasie GP

W związku z zmianami dotyczącymi inwestycji priorytetowych w ramach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) wycofało finansowanie dla budowy północnego wylotu drogi S-7 z Warszawy. Jako alternatywne rozwiązanie, do czasu znalezienia środków finansowych, przedstawiono projekt modernizacji istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 7. Podstawowe założenia tej propozycji to:

- realizacja węzłów drogowych w miejscu funkcjonujących skrzyżowań z zapewnieniem bezkolizyjności w ciągu DK7;
- likwidacja przejść dla pieszych na odcinkach międzywęzłowych i zastąpienie ich kładkami.

Projekt modernizacji obecnego przebiegu DK7 stanowi w dużym stopniu odzwierciedlenie założeń wariantu I budowy wylotu północnego drogi ekspresowej S-7 z Warszawy. Oznacza to, iż w dużej części wady tego projektu są identyczne do argumentów przemawiających za odrzuceniem wariantu I drogi ekspresowej S7.

Obecnie nie są nam jednak znane konkretne propozycje rozwiązań projektowych związanych z projektem tzw. udroźnienia ulicy Kolejowej w Łomiankach i Pułkowej w Warszawie. Stąd też nie możemy odnieść się szczegółowo do konkretnych rozwiązań. Będzie to możliwe dopiero, gdy rozpocznie się procedura środowiskowa lub gdy GDDKiA zaprezentuje pierwsze oficjalne plany.

Generalnie argumenty przeciw modernizacji ulicy Pułkowej w Warszawie i Kolejowej w Łomiankach są następujące:

- Przebudowa obecnego przebiegu DK7, zwłaszcza ulicy Pułkowej, jest sprzeczna z polityką komunikacyjną Warszawy, gdyż wprowadza ruch w Wislostradę (w centrum miasta). Miasto

Według Stowarzyszenia wariant I polegający na udroźnieniu ul. Kolejowej i Pułkowej m.in. nie był planowany w żadnych dokumentach strategicznych i planistycznych m.st. Warszawy i Gminy Łomianki, wymaga wyburzeń wielu budynków znajdujących się na ul. Kolejowej, ingeruje w prawa nabyte mieszkańców Łomianek i przedsiębiorców, pod względem komunikacyjnym (w tym ruchu pieszego) i urbanistycznym dzieli gminę Łomianki na dwie części, co może doprowadzić do spadku atrakcyjności gminy dla mieszkańców i inwestorów.

Według Stowarzyszenia modernizacja ul. Pułkowej i Kolejowej może spowodować odłożenie na kilkanaście lat projektu budowy drogi ekspresowej S7 w wariantcie drugim, który przyczyniłby się do

znacznego odciążenia z ruchu ul. Pułkowej i Kolejowej (ok. 50%). **Ponadto udrożnienie ul. Pułkowej i Kolejowej wiązałoby się z uciążliwymi, trwającymi przynajmniej 2 lata pracami, które wręcz odcięłyby pod względem komunikacyjnym Łomianki i Młociny od Warszawy.**

stołeczne wykonało opracowanie pn. „Koncepcja usprawnienia funkcjonowania komunikacji publicznej w ulicy Pułkowej w związku z zakończeniem budowy mostu im. Marii Skłodowskiej – Curie w Warszawie oraz rozbudową węzła Brukowa/Kolejowa w Łomiankach”, w którym wyklucza się jakąkolwiek próbę odkolizyjniania lub rozbudowy ulicy Pułkowej.

- Nie tworzy się alternatywnego wylotu z Warszawy w kierunku Gdańska. Ruch o dużym natężeniu dobowym pozostanie na jednym ciągu drogowym. Dodatkowo realizacja modernizacji istniejącej DK7 może spowodować odłożenie na kilkanaście lat projektu budowy drogi ekspresowej S-7 w wariantcie II.
- Przeprowadzenie projektu odkolizyjniania ciągu DK7 w Łomiankach i Warszawie wymagać będzie rozpoczęcia nowej procedury środowiskowej ze wszystkimi tego konsekwencjami. Szacunkowy czas realizacji całej procedury inwestycyjnej wyniesie 6-7 lat, w tym 2-3 lata procedura środowiskowa. Nie można więc tłumaczyć projektu rozbudowy DK7 w klasie GP szybkimi działaniami doraźnymi podejmowanymi do czasu rozstrzygnięcia finansowania przez budowę drogi ekspresowej S-7 Czosnów – Trasa AK. Najprawdopodobniej decyzja dotycząca finansowania S7 zapadnie szybciej, niż zostanie wydana decyzja środowiskowa dla modernizacji ulic Kolejowej i Pułkowej.
- Projekt jest wątpliwy pod względem komunikacyjnym, gdyż może spowodować zwiększenie zakorkowania ciągu Wisłostrady. Mogą też wystąpić inne niekorzystne oddziaływania komunikacyjne na cały teren przyległy. Wymaga to bardzo szczegółowych badań.
- Realizacja projektu wpłynie niekorzystnie na środowisko naturalne, a zwłaszcza na Park i Las Młociński, w tym na powiązania ekologiczne obu obszarów. Patrząc pod kątem prognozowanego ruchu pewne jest wystąpienie tzw. bariery ekologicznej.
- Wcześniejsza realizacja projektu odkolizyjniania ulic Kolejowej w Łomiankach i Pułkowej w Warszawie w znacznym stopniu wpłynie na niekorzystny rozkład ruchu w przypadku późniejszego podjęcia realizacji drogi ekspresowej S-7 w wariantcie II, tzn. o wiele więcej pojazdów może wybrać przejazd ciągiem DK7, zamiast S-7 (raz z zbudowanymi estakadami na ciągu Kolejowej i Pułkowej nikt nie będzie burzył po zbudowaniu S-7).
- Realizacja projektu wpłynie niekorzystnie na trwałe podzielenie Gminy Łomianki na dwie części, z utrudnioną komunikacją pieszo-rowerową pomiędzy nimi. Budowa kładek zamiast przejść dla pieszych oznacza wydłużenie drogi dojazdu i poważne utrudnienia dla osób z niepełnosprawnością ruchową oraz rodziców z wózkami.
- Najprawdopodobniej konieczne będzie postawienie wysokich ekranów dźwiękochłonnych na całym przebiegu DK7, co z kolei oznacza drastyczną ingerencję architektoniczno-urbanistyczną Łomianek i Młocin.
- W czasie budowy, która potrwa minimum 2 lata, wystąpi wręcz katastrofalne odcięcie komunikacyjne Łomianek i Młocin od Warszawy. Warto przypomnieć, że DK7 na granicy

Stowarzyszenie z wielkim zdumieniem przyjęło do wiadomości Uchwałę Nr LX/334/2014 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 20 marca 2014 r., która popiera modernizację DK7 od węzła Brukowa do węzła z Trasą im. Marii Skłodowskiej Curie.

- Mamy wrażenie, że radni podjęli uchwałę bez pełnej wiedzy i świadomości, nad czym głosują.

Naszym zdaniem uchwała Rady Gminy Łomianki jest całkowicie odrealniona i ma charakter jedynie życzeniowy oraz populistyczny - czytamy w piśmie.

Warszawy i Łomianek jest jedną z najbardziej obciążonych ruchem dróg krajowych w Polsce, dla której dodatkowo brak sensownej alternatywy. Obecna DK7 jest nie tylko jedynym wylotem z Warszawy w kierunku Gdańska, ale też jedyną drogą krajową łączącą Warszawę z Mazowieckim Portem Lotniczym w Modlinie i łączącą stolicę państwa z dwoma innymi miastami wojewódzkimi - Olsztynem i Toruniem/Bydgoszczą.

Z wielkim zdumieniem nasze Stowarzyszenie przyjmuje do wiadomości Uchwałę Nr LX/334/2014 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 20 marca 2014 r., która popiera modernizację DK7 od węzła Brukowa do węzła z Trasą im. Marii Skłodowskiej Curie. Mamy wrażenie, że radni podjęli uchwałę bez pełnej wiedzy i świadomości, nad czym głosują. Podkreślenia wymaga, że decyzja o modernizacji ulicy Pułkowej należy do Rady Miasta Warszawy. Obecnie brak jest jakichkolwiek planów dotyczących tej inwestycji, a wręcz w wieloletnim planie inwestycyjnym m.st. Warszawy do roku 2033 taka inwestycja nie jest uwzględniona. Mamy też wrażenie, że radni Łomianek nie zdają sobie sprawy z tego, że inwestycja polegająca na poszerzeniu i/lub dodatkowym odkolizyjnieniu ulicy Pułkowej w Warszawie wymaga długotrwałej procedury środowiskowej i uzyskiwania zezwoleń na realizację. Minimalny czas całej procedury inwestycyjnej wyniesie 6 lat, przy założeniu braku protestów społecznych, w tym co najmniej 2 lata potrwa budowa powodująca niespotykane dotąd utrudnienia komunikacyjne pomiędzy Warszawą a Łomiankami.

Naszym zdaniem uchwała Rady Gminy Łomianki jest całkowicie odrealniona i ma charakter jedynie życzeniowy oraz populistyczny.

Mieszkańcy Łomianek oraz reprezentujący ich radni powinni skupić się na silnym lobbyingu za szybką realizacją drogi ekspresowej S-7 w wariantcie II, gdyż tylko ta inwestycja ma szansę na realizację do 2020 roku i spowoduje rzeczywistą poprawę dla komunikacji pomiędzy Warszawą a Łomiankami.

Z poważaniem,
Sekretarz SISKOM



mgr inż. Robert Chwiałkowski

Sprawę prowadzi:

Robert Chwiałkowski, tel. 519 625 531, mail: chwialkowski@siskom.waw.pl

SISKOM

5

SISKOM podsumowuje, że tylko wykonanie drogi ekspresowej S-7 w wariantcie drugim ma szansę na szybką realizację i spowoduje rzeczywistą poprawę dla komunikacji między Warszawą, a Łomiankami.

Stanowisko SISKOM w sprawie modernizacji DK7 w Łomiankach [TUTAJ](#).



[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)

