

UCHWAŁA Nr XXVIII/ 187/ 2005
Rady Miejskiej w Łomiankach
z dnia 24 stycznia 2005 roku

w sprawie : Studium techniczno-porównawczego wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska i Uproszczonego studium dodatkowego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Blizne” do rejonu ulicy Wóycickiego.

Na podstawie art. 18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz.U.2001.142.1591 z późniejszymi zmianami),

Rada Miejska w Łomiankach

u c h w a ł a

co następuje :

po przeanalizowaniu materiałów przekazanych Burmistrzowi przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. wykonanych na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Biura Drogownictwa Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, które to materiały nadesłane zostały pod nazwą „Studium techniczno-porównawczego wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska i Uproszczonego studium dodatkowego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Blizne” do rejonu ulicy Wóycickiego”.

§ 1.

1. Opiniuje negatywnie możliwość poprowadzenia trasy E-7 przedstawionej w studium techniczno-porównawczym wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej E-7 w kierunku Gdańska i Uproszczonym studium dodatkowego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Blizne” do rejonu ulicy Wóycickiego.
2. Rada pozytywnie opiniuje rozwiązania według wariantów 2/4Ł lub 5Ł zawartych w opinii dotyczącej przebiegu planowanej drogi S-7 na terenie Gminy Łomianki opracowanej przez „SIGMA-SYSTEM”, która to opinia stanowi załącznik do niniejszej uchwały.
3. Zaleca Burmistrzowi podjęcie działań mających na celu doprowadzenie do zmiany proponowanych przez GDDKiA rozwiązań komunikacyjnych alternatywnego kierunku rozwiązań niekierujących możliwości racjonalnego rozwoju przestrzennego Gminy Łomianki.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY
Rady Miejskiej w Łomiankach

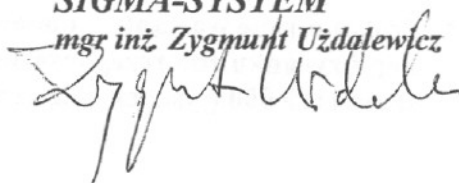
Andrzej Mazan

**OPINIA
DOTYCZĄCA PRZEBIEGU
PLANOWANEJ DROGI S-7
NA TERENIE GMINY ŁOMIANKI**

Opracowanie:

SIGMA-SYSTEM

mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz



Warszawa-Łomianki, styczeń 2005 r.

ZAWARTOŚĆ OPINII

CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Cel i zakres opinii
2. Obecne problemy miasta i gminy Łomianki, związane z drogą krajową nr 7
3. Możliwe warianty rozwiązań według dotychczasowych analiz gminy
4. Uwagi dotyczące rozwiązań analizowanych w „Studium ...”
 - 4.1. Uwagi ogólne
 - 4.2. Proponowany wariant 1
 - 4.3. Pozostałe warianty (2, 3, 4)
5. Propozycje rozwiązań uwzględniające rzeczywiste potrzeby i możliwości powiązań Łomianek z Warszawą
 - 5.1. Zasady ogólne
 - 5.2. Wariant 2/4 Ł
 - 5.3. Wariant 5 Ł
6. Wnioski końcowe

ZAŁĄCZNIKI:

Tabl. 1. Porównanie charakterystycznych parametrów obecnej Drogi Kolejowej z wymaganiami dla drogi ekspresowej – **zał. 1**

Skutki zmiany planowanego przebiegu drogi S-7 dla układu drogowego Warszawy (Prognozy ruchu na 2015 r. dla wariantów analizowanych przez Gminę Łomianki) – **zał. 2-6**

Schematy funkcjonalne do porównania wszystkich wariantów – zał. 7

RYSUNKI:

Rys. 1. Ulica Kolejowa jako droga ekspresowa

Rys. 2. Stan istniejący – typowy przekrój poprzeczny

Rys. 3. Droga ekspresowa na estakadzie – charakterystyczny przekrój poprzeczny

Rys. 4. Rozwiązanie potrzebne od zaraz

Rys. 5. Wielopasowa ul. Kolejowa – przekrój poprzeczny

Rys. 6. „Śluza” sygnalizacyjna na wlocie skrzyżowania

Rys. 7. Zachodnie obejście drogą ekspresową

Rys. 8. Wariant 2/4 Ł – północne obejście drogą ekspresową S-7

Rys. 9. Wariant 5 Ł – północne obejście drogą ekspresową S-7

1. Cel i zakres opinii

Opinia niniejsza została opracowana na zamówienie Gminy Łomianki, jako jeden z materiałów wyjściowych do opracowania stanowiska Gminy, w związku z przesłaną do zaopiniowania syntezą opracowań:

- „Studium techniczno-porównawcze wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska”, opracowanego przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A., na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie i Miasta Stołecznego Warszawy, w październiku 2004 r.
- „Uproszczone studium dodatkowego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Blizne do rejonu ul. Wójcickiego”, opracowanego przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A., na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, w grudniu 2004 r.

Do powyższych materiałów dołączono 2 rysunki rozwiązań analizowanych przez BPRW wariantów na terenie Gminy Łomianki, w skali 1:2000 oraz rysunek zbiorczy w skali 1:10000 całego zakresu opracowania. Całość przekazanych Gminie Łomianki materiałów, będzie dla uproszczenia nazywana, w dalszej części opinii „Studium...”.

Dla potrzeb opracowania opinii wykorzystano również, udostępnione przez Zleceniodawcę niniejszej opinii, dotychczasowe opracowania Gminy na temat drogi nr 7 i przyszłej drogi S-7, oraz opracowania i publikacje własne autora niniejszej opinii na ten temat.

W opinii zawarto ocenę merytoryczną przekazanych Gminie materiałów, w kontekście obecnych problemów i przyszłych potrzeb związanych z drogą krajowa nr 7 oraz jej przyszłą wersją ekspresową S-7, a także konstruktywne propozycje wykorzystania propozycji zawartych w „Studium...” do rozwiązania problemów Gminy Łomianki. Tekst opinii ilustrowany jest 9 rysunkami schematycznymi oraz zestawieniem zbiorczym schematów funkcjonalnych wszystkich dotychczas analizowanych wariantów przedstawionym w załączniku. Dołączony został również bardziej szczegółowy rysunek proponowanych 2 wariantów „łomiankowskich” przebiegu drogi S-7, wykonany na kopii rysunku zbiorczego wariantów uwzględnionych w „Studium ...”.

Nie jest celem niniejszej opinii konkurowanie ze „Studium ...”. Są to opracowania o różnym stopniu szczegółowości, różniące się również zakresem. Jednak stopień szczegółowości przyjęty dla opinii przy szerszym niż w „Studium ...” wykorzystaniu innych opracowań związanych z tematem, jest wystarczający do uzupełnienia oceny wariantów analizowanych w opracowaniu BPRW o nowe, nieuwzględnione w nim elementy. Daje też podstawy do porównania wariantów zamówionych przez GDDKiA oraz Miasto Warszawa, z pozostałymi wariantami, pominiętymi w „Studium ...”, w tym także z modyfikacjami wariantów wg tego opracowania.

Gmina Łomianki nie była zaproszona do przygotowania i współdziałania w opracowaniu opiniowanego „Studium...”, mimo że zakresem tego opracowania objęty jest również obszar miasta Łomianki (pozostały obszar zurbanizowany Gminy praktycznie

2. Obecne problemy miasta i gminy Łomianki, związane z drogą krajową nr 7

Obecna ul. Kolejowa w mieście i gminie Łomianki została zbudowana w latach 70. ubiegłego wieku, jako obejście ówczesnej wsi Łomianki, w ciągu drogi państwowej o znaczeniu międzynarodowym E-81, łączącej Gdańsk z Warszawą i wschodnią granicą Polski.

Oprócz tego, do końca lat 70. ub.w., przewidywano w planach rozwoju sieci drogowej, dwa warianty przebiegu „Autostrady Bursztynowej”, czyli obecnej autostrady A-1, stanowiącej fragment Transeuropejskiej Autostrady Północ – Południe. W jednym wariantcie trasa ta prowadziła (tak jak obecnie), przez Łódź, natomiast w drugim, przez most w Zakroczymiu i przez Warszawę Trasą Mszczonowską, czyli także przez obecny teren Gminy Łomianki.

Do czasu wybudowania obejścia, droga E-81 przebiegała przez wieś Łomianki ulicą Warszawską. Gdy budowano obejście, wykorzystując korpus ziemny dawnej boczniczy wojskowej, przyległe tereny były już w widoczny sposób zurbanizowane. Mimo tego, ówczesny Centralny Zarząd Dróg Publicznych zajął się jedynie rozwiązaniem „swoich” problemów. **Wybudował tylko jezdnie główne dla tranzytowego ruchu samochodowego, nie troszcząc się o potrzeby pozostałych uczestników ruchu drogowego oraz o potrzeby obsługi urbanizującego się terenu.**

Kiedy nowa ustawa o drogach publicznych wchodziła w życie w październiku 1985 r., obejście wsi Łomianki funkcjonowało już od około 10 lat, a jego otoczenie było już w znacznym stopniu zurbanizowane. **Jednak jedyną zmianą, jaka została wówczas wprowadzona na obejściu wsi Łomianki, była zmiana numeru drogi.** Od 1986 r. jest to droga krajowa nr 7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne) i trasa drogi międzynarodowej E-77. Docelowo, droga ta ma być zmodernizowana do parametrów, co najmniej drogi ekspresowej (S-7).

Miasto Łomianki powstało w 1990 r., na terenie dotychczasowych czterech wsi. Jednak drogowcy zamiejscy nie przyjęli tego faktu do wiadomości. Do dzisiaj jadąc od północy drogą nr 7, po przejechaniu nieomal całego terenu Gminy i Miasta Łomianki, tuż przed ostatnim skrzyżowaniem (z ul. Brukową), niespełna kilometr przed południową granicą z Warszawą, napotykamy znak drogowy E-4 - „drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości ...” z napisem „Łomianki” i strzałą skierowaną w lewo.

Obecna ul. Kolejowa nie ma żadnych elementów, które pozwalałyby nazwać tę drogę ulicą. Przekrój jest typowy dla drogi klasy GP (główna ruchu przyspieszonego), poza terenem zabudowy (**rys. 2**), a tak zwane drogi opaskowe lub serwisowe w najmniejszym stopniu nie przypominają jezdni lokalnych, stosowanych w miastach, przy głównych ulicach o przeważających funkcjach transportowych (na przykład ul. Grochowska w Warszawie). Jest to typowa droga zamiejska, o rozwiązaniach stosowanych na obejściach miejscowości, w terenie niezurbanizowanym i nieprzewidzianym do urbanizacji. **W rzeczywistości jest to już teraz zamiejska droga „nieomal ekspresowa”** (**rys. 1**), o czym świadczą następujące parametry (patrz **tabl. 1.** w załączniku do części opisowej):

- prędkość dopuszczalna 100 km/h (na drogach ekspresowych dwujezdniowych 110 km/h, na jednojezdniowych 100 km/h);
- ograniczona do minimum liczba skrzyżowań z poprzecznymi drogami, tak, aby odległość między skrzyżowaniami nie była mniejsza niż 1,5 km, co jest wyjątkowo dopuszczalne na terenie zabudowy (na drogach ekspresowych wyjątkowo dopuszcza się poza terenem zabudowy 3km);
- brak zjazdów z drogi, poza wyjątkowo dopuszczonymi za skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną (stosowanie zjazdów na drodze ekspresowej jest zabronione).

Aby „upłynnić” ruch samochodowy, jak swoje działania lubią nazywać niektórzy entuzjaści motoryzacji, **wprowadzono rozwiązania organizacji ruchu wyjątkowo niekorzystne dla obsługi obszaru zurbanizowanego oraz bardzo niebezpieczne dla pieszych**. Na ciągu Drogi Kolejowej, (bo jak wspomniałem nie ma podstaw, aby nazywać ją ulicą), wprowadzono symboliczne (o 10 km/h), ograniczenie prędkości i zakaz wyprzedzania dla samochodów ciężarowych. Wprowadzono także zakaz zatrzymywania się i postoju oraz zakaz poruszania się pojazdów wolnych i pieszych. **Taka organizacji ruchu służy przede wszystkim stworzeniu warunków umożliwiających rozwijanie jak największych prędkości przez samochody osobowe.** Na szczęście, jak wykazały wykonane pomiary prędkości, kierujący pojazdami okazali się rozsądniejsi niż zarządzający ruchem, (który w tym wypadku jest również zarządem drogi) i mniej niż 15 % pojazdów przekracza dopuszczalną prędkość 100 km/h.

Ale i tak koszty społeczne rozwiązań zastosowanych na Drodze Kolejowej są bardzo wysokie. Od 1990 r., to jest od czasu powstania miasta Łomianki do końca pierwszego kwartału ubiegłego roku, na drodze nr 7 na terenie gminy Łomianki zginęło ponad 100 osób, a około 360 odniosło rany. Do połowy 2005 r., łączna liczba ofiar (ranni i zabici), w wypadkach na drodze nr 7 w Łomiankach, przekroczy 1,5 % obecnej ludności Gminy. Ponad 20 % ofiar tych wypadków umiera.

Prawie, co trzeci wypadek kończy się ofiarą śmiertelną. Średni wskaźnik śmiertelności wynosi 31 zgonów na 100 wypadków, czyli w uproszczeniu 31% wypadków z ofiarami śmiertelnymi (w rzeczywistości ten procent wypadków jest mniejszy, ponieważ niektóre z nich pociągają za sobą więcej niż jedną ofiarę śmiertelną). Rekordowe lata według tego wskaźnika, to:

- 1990 r. – 50 % wypadków z ofiarami śmiertelnymi;
- 1996 r. – 40 % wypadków z ofiarami śmiertelnymi;
- 2003 r. – 40 % wypadków z ofiarami śmiertelnymi.

Rekordowe liczby ofiar śmiertelnych, to:

- po 10 zabitych w latach: 1990, 1991, 1996, 1997, 1999;
- po 8 zabitych w latach 1994, 1995, 2003.

W tym okresie nie było roku, aby na drodze nr 7 w Łomiankach nie zginęło, co najmniej 6 osób.

Jakie są faktyczne przyczyny tak wysokiego stanu zagrożenia ? Z mojego wieloletniego doświadczenia wynika, że największa liczba, zwłaszcza ciężkich wypadków (z ofiarami śmiertelnymi) zdarza się na drogach o pozornie dobrych warunkach ruchu. Stwarzanie takich pozorów jest, co najmniej nieuczciwe wobec korzystających z danej drogi. W swoich licznych publikacjach technicznych na ten temat, **stwarzanie pozornie dobrych warunków ruchu nazywam największą zbrodnią drogowców**. Droga Kolejowa w Łomiankach jest jednym z przykładów takiej zbrodni.

W wypadku ul. Kolejowej, za główną przyczynę tak dużego zagrożenia, należy uznać zastosowanie drogowych (zamiejskich) rozwiązań w obszarze zurbanizowanym. Drugą, istotną przyczyną, jest pomieszanie funkcji użytkowych ul. Kolejowej. Połowę ruchu na tej ulicy, stanowią pojazdy jadące do (a także z) Warszawy, z dalszych odległości. Jest to ruch z natury rzeczy szybki i agresywny. Do świadomości kierujących samochodami, jeszcze nie dotarło, że wjechali do obszaru intensywnie zurbanizowanego. Zdążyli się oswoić z prędkością ponad 100 km/h (zwłaszcza, że ostatni odcinek przed Łomiankami był drogą ekspresową o wysokich parametrach technicznych), samochody są rozpędzone, a czujność nieco uśpiona. Taka sytuacja zagraża przede wszystkim pieszym uczestnikom ruchu. Należałoby w sposób zdecydowany i jednoznaczny dla kierujących pojazdami, wymusić zmniejszenie prędkości jazdy (tzn. przekształcić ten ciąg drogowy w ulicę, np. wg zasad jak na rys. 4, 5, 6), lub skierować ruch tranzytowy poza obszar zurbanizowany Łomianek.

3. Możliwe warianty rozwiązań według dotychczasowych analiz Gminy

W dotychczasowych dokumentach związanych z planowanym rozwojem Gminy Łomianki, zarządca drogi krajowej wymuszał (pod groźbą niezgodnienia), wprowadzenie rezerw terenowych dla 2 przebiegów przyszłej drogi ekspresowej, odpowiadających wariantom analizowanym w „Studium ...”. Łomianki są jedynym, znanym mi tak małym terenem gminy zurbanizowanej, przez który zaplanowano 2 drogi ekspresowe. Oba przebiegi są niekorzystne dla przestrzennego rozwoju gminy, przy czym przebieg ul. Kolejową (wariant 1), jest nie do przyjęcia. Oprócz tego Gmina jest poważnie zagrożona na wypadek powodzi, co wymaga odbudowy i podwyższenia wałów przeciwpowodziowych.

W tej sytuacji powstał pomysł połączenia obu potrzeb – zabezpieczenia przeciwpowodziowego i przeprowadzenia drogi ekspresowej w sposób najmniej kłopotliwy dla rozwoju Gminy. Efektem jest trzecia trasa przebiegu drogi ekspresowej S-7, na lub w pobliżu wałów przeciwpowodziowych. Możliwość takiego przeprowadzenia drogi została potwierdzona przez fachowców od urządzeń hydrotechnicznych i przeciwpowodziowych.

Oprócz tego przeprowadzono analizę skutków ruchowych (rozkładu ruchu na sieci), dla Warszawy w różnych wariantach przebiegu drogi S-7. Przeanalizowano 5 wariantów takiego przebiegu:

- **Wariant 1** – (rys. 1), odpowiada wariantowi 1 ze „Studium ...”, przebieg ul. Kolejową (rozkład ruchu wg załącznika 2 oznaczonego jako rys. nr 1).
- **Wariant 2** – (rys. 2), odpowiada wariantowi 2 ze „Studium ...”, zachodnie obejście miasta, a w wypadku Łomianek, również wariantom 3 i 4 ze „Studium ...” (rozkład ruchu wg załącznika 3 oznaczonego jako rys. nr 2).
- **Wariant 3** – to nowy przebieg nad Wisłą, włączony do ul. Pułkowej w Warszawie przed planowanym węzłem z Trasą Mostu Północnego (rozkład ruchu wg załącznika 4 oznaczonego jako rys. nr 3).
- **Wariant 4** – połączenie przebiegu nad Wisłą z wariantem 2 w Warszawie. Dla potrzeb obliczeń rozkładu prognozowanego ruchu przyjęto połączenie między trasami w ciągu ul. Brukowej, co nie jest równoznaczne z wyznaczeniem takiego przebiegu dla połączenia obu wariantów. W rzeczywistości wariant ten (rys. 8) **odpowiada proponowanemu w niniejszej opinii wariantowi 2/4 Ł** (rozkład ruchu wg załącznika 5 oznaczonego jako rys. nr 4).
- **Wariant 5** – trzy niezależne połączenia Łomianek z Warszawą: drogą S-7 nad Wisłą włączoną do Wisłostrady za węzłem z Mostem Północnym (węzeł zintegrowany), obecny ciąg Kolejowa-Pułkowa i ulica klasy G w śladzie rezerwy na wariant 2 przebiegu S-7 (w domyśle także z tramwajem), co najmniej do ul. Brukowej (rys. 9). **Odpowiada proponowanemu w niniejszej opinii wariantowi 5 Ł** (rozkład ruchu wg załącznika oznaczonego jako rys. nr 5).

Z analizy rozkładu ruchu dla tych wariantów (rys. nr 1-5 w załącznikach 2-6) wynikało (opracowanie zostało wykonane w kwietniu ubiegłego roku), co następuje:

- Po raz kolejny została potwierdzona nierealność i niecelowość realizacji wariantu 1.
- Im większa będzie liczba połączeń drogowych z Warszawą, tym korzystniejszy rozkład ruchu na trasy Łączące te miasta.
- **Rozwiązanie wg wariantu 5 (obecnie proponowany w opinii wariant 5 Ł), ściąga najwięcej ruchu kołowego na nowy przebieg drogi S-7, co przy porównywalnych kosztach budowy, zapewniłoby najkorzystniejszą stopę zwrotu poniesionych kosztów.**

Rozkłady ruchu prognozowanego dla 2015 r., we wszystkich analizowanych wariantach przedstawiają załączniki 2-6 do niniejszej opinii. Należy przy tym pamiętać, że w obliczeniach, dotyczących przede wszystkim Warszawy, Gminę Łomianki przyjęto w

obliczeniach, jako punkt generujący ruch na skrzyżowaniu Kolejowa - Brukowa. Po uwzględnieniu rozkładu ruchu wewnątrz Łomianek, rozkład prognozowanego ruchu dla wariantu 5 będzie jeszcze korzystniejszy, niż wynikało to z przeprowadzonych obliczeń.

4. Uwagi dotyczące rozwiązań analizowanych w „Studium ...”

4.1. Uwagi ogólne

Wnioski zawarte w „Studium ...”, zwłaszcza dotyczące wariantu 1, znane są Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (poprzednio Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych) od dziesięciu lat, tj. (według syntezy opracowania przedstawionej do zaopiniowania):

- „3.23 (...) *Wariant 1, jako niespełniający podstawowych wymogów sprawności urzędnika drogowego nie powinien być poddany porównaniu z wariantami 2 i 3*”
- „5.1. (...) *Nie jest możliwe zapewnienie parametrów drogi ekspresowej w istniejącym korytarzu drogi krajowej nr 7, czyli w Wariancie 1*”.

Wynikały one z opracowanych dużo wcześniej, analiz możliwości dostosowania ul. Kolejowej do parametrów drogi ekspresowej, wykonanych:

- w 1991 r. – przez biuro projektów „Profil”;
- w 1994 r. – przez „Transprojekt – Warszawa”.

Ich wynik znalazł swój finał w piśmie, skierowanym w 1995 r. przez ówczesnego Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych, do Burmistrza Miasta i Gminy Łomianki.

Nierealność przekształcenia ul. Kolejowej w drogę ekspresową potwierdzona została także w 2002 r. w analizie ruchu opracowanej przez firmę „EUROSTRADA”, w ramach koncepcji przebudowy węzła ul. Kolejowej z ul. Brukową.

Błąd popełniony przez Zleceniodawcę, polegający na niewłaściwym sformułowaniu przedmiotu zamówienia, doprowadził do niepotrzebnego marnotrawstwa wysiłku intelektualnego autorów „Studium ...” oraz nakładów przeznaczonych na to opracowanie. Najpoważniejszą szkodą spowodowaną błędnym sformułowaniem przedmiotu zamówienia, jest niewłaściwy kierunek rozważań nad możliwościami rozwiązania północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska oraz ograniczeniem zakresu analizy na terenie Łomianek, do jednego realnego wariantu rozwiązania z 2 modyfikacjami szczegółowego przebiegu trasy, tylko w obszarze Warszawy. Znacznie bogatsza merytorycznie i poznawczo, była skromna analiza opracowana na zlecenie Gminy Łomianki, opisana w poprzednim punkcie opinii.

Z elementarnych, (że nie powiem „elementarзовych”), zasad kształtowania sieci drogowej wynika, iż nie można na jednej (zwłaszcza tak istotnej) drodze, mieszać ruchu dalekobieżnego i ruchu wewnętrznego w metropolii. A według wyników pomiaru generalnego ruchu na drogach krajowych z 2000 r., wlot drogi nr 7, zajmował drugie miejsce wśród wlotów do Warszawy, pod względem wielkości średniego ruchu dobowego z roku, w obu kierunkach łącznie.

Według wyników pomiaru generalnego z 1995 r., średni dobowy ruch z roku w obu kierunkach łącznie, na granicy pomiędzy Łomiankami i Warszawą był o 55 % większy niż w punkcie pomiarowym na północ od Łomianek (odcinek Kazuń - Łomianki). Pomiar generalny wykonany w 2000 r., wykazał już 70 % wzrost ruchu na drodze nr 7, na długości Łomianek, a stosunku do ruchu na odcinku Zakroczym – Kazuń, ruch na granicy Łomianek i Warszawy był o 84 % większy.

Przy bardzo wyraźnym kierunkowym obciążeniu drogi nr 7 w pobliżu Stolicy, należy spodziewać się, że w szczycie porannym Łomianki generują na kierunku do Warszawy ruch zdecydowanie większy niż dojeżdżający do tego obszaru drogę nr 7 od strony północnej.

Nieco inne wyniki przedstawiono w opiniowanym opracowaniu. Autorzy „Studium ...” nie podali w syntezie, jakiego dnia i w jakim miesiącu wykonali pomiar na ul. Kolejowej, ale zaprezentowane przez nich dane budzą poważne wątpliwości. Według autorów opracowania ruch do Warszawy, wzrasta na odcinku Łomianek w szczycie porannym z 1750 do 2100 pojazdów na godzinę, czyli zaledwie o 20 %. Tymczasem wg wspomnianego już opracowania EUROSTRADY, sama ulica Brukowa zwiększa ruch w tym kierunku na ul. Kolejowej o ponad 22 % (bez uwzględnienia wpływu planowanego supermarketu). Nie jest to więc błąd polegający tylko na przyjęci, za północny skraj Łomianek, skrzyżowania z ul. M. Konopnickiej (bo domyślam się, że o to skrzyżowanie chodziło autorom opracowania, gdy wymieniali nieistniejące skrzyżowanie ul. Kolejowej z ul. Graniczną), a nie rzeczywistej granicy obszaru zurbanizowanego. Podobnych błędów dotyczących Łomianek jest więcej w „Studium ...” (np. trzy pasy ruchu na każdej jezdni ul. Kolejowej albo szerokość jezdni wszystkich dróg lokalnych wzdłuż drogi nr 7 – 3,5 m).

Według pomiarów wykonanych w październiku 2004 r., przez ZDM na ul. Pułkowej, na północ od skrzyżowania z ul. Wóycickiego, ruch do Warszawy w szczycie porannym wynosił w dniu pomiaru 2385 poj/h (ruch dobowy ok. 29400 poj/dobę), tzn. był o prawie 14 % większy niż zmierzony przez BPRW. Ruch od Warszawy w szczycie porannym wynosił na tym odcinku 1957 poj/h (prawie o 35 % większy niż wg BPRW), a w szczycie popołudniowym w piątki, osiąga wartości rzędu 2900 poj/h (ruch dobowy - ponad 33500 poj/dobę).

Autorzy „Studium ...” korzystali z nieprawdziwych danych dotyczących obszaru Miasta i Gminy Łomianki oraz ruchu na tym obszarze. Z tego też powodu opracowanie to nie budzi zaufania, co najmniej w części dotyczącej Łomianek.

4.2. Proponowany wariant 1

Mimo zgodnych opinii, co do odrzucenia wariantu 1 z jakichkolwiek dalszych rozważań, należy zwrócić uwagę na szczególnie istotne wady tego wariantu:

- 1) Nie uwzględnia włączenia Trasy Legionowskiej, wpisanej do planu regionalnego województwa warszawskiego.
- 2) Rozwiązanie w niedopuszczalnym stopniu ogranicza możliwość, obecnie i tak mocno utrudnionego dostępu mieszkańców Łomianek do ul. Kolejowej, która poprzez ul. Pułkową w Warszawie, jest jedynym połączeniem ze Stolicą, o odpowiedniej przepustowości. Wybór wariantu 1, oznaczałby kompletny paraliż funkcjonalny Łomianek.
- 3) Węzeł BRUKOWA, z dwupasową estakadą, był szczegółowo analizowany w Gminie, w wersji projektu budowlanego i otrzymał bardzo negatywną opinię. Najpoważniejsze zastrzeżenia dotyczyły pogorszenia warunków obsługi Łomianek do niedopuszczalnego poziomu. W wersji z estakadą trzypasową, jest z tego powodu zupełnie nie do przyjęcia.
- 4) Węzeł KIELPIN ma jeszcze gorsze parametry w układzie ulic zbiorczych obsługujących Łomianki. Takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia przez Gminę.
- 5) Estakada w ciągu ul. Sierakowskiej umożliwia lokalne i bardzo ograniczone funkcjonalnie połączenie pomiędzy dwoma, rozciętymi przez drogę S-7, częściami Łomianek. Uniemożliwia jednak włączenie do ul. Kolejowej (dojazd tylko jezdniami lokalnymi aż do wymienionych wcześniej węzłów).
- 6) W podobny sposób włączono, odgrywającą obecnie dość istotną rolę, ul. Wiślaną (tylko do jezdni lokalnych).
- 7) Przystanki komunikacji publicznej wykluczono na jezdniami głównych, a parametry jezdni lokalnych uniemożliwiają ruch komunikacji publicznej.

8) Nie ma żadnych rozwiązań dla poprzecznego ruchu pieszego.

Od czasu do czasu prezentowane SA poglądy, że droga ekspresowa przebiegająca na estakadzie przez środek Łomianek (wzdłuż ul. Kolejowej), nie byłaby takim złym rozwiązaniem. Aby spełnić takie oczekiwania, należałoby zastosować rozwiązanie jak na rys. 3. Jednak to, co zaproponowano w „Studium ...”, w najmniejszym stopniu nie przypomina takiego rozwiązania. Inna sprawa, czy mieszkanie w pobliżu estakady, po której mogłoby przejeżdżać prawie 100000 samochodów w ciągu doby, byłoby aż tak atrakcyjne ?

4.2. Pozostałe warianty (2, 3, 4)

Warianty 2, 3, 4, nie różnią się między sobą rozwiązaniami geometrycznymi i funkcjonalnymi w obszarze Łomianek. Mają też mniej rozwiązań decydujących o funkcjonowaniu komunikacji kołowej wewnątrz Łomianek, co powoduje, że mniej uwag można zgłosić do tego rozwiązania. Są one jednak bardzo istotne:

- 1) Nie uwzględniono możliwości włączenia Trasy Legionowskiej, wpisanej do planu regionalnego województwa warszawskiego.
- 2) Rozwiązanie węzła zintegrowanego KIELPIN-KOLEJOWA, budzą zastrzeżenia bardzo podobne, jak rozwiązania węzłów w wariantcie 1. Oprócz tego parametry geometryczne zaproponowane dla włączenia ul. Kolejowej do węzła, są nieodpowiednie do wielkości ruchu przewidywanej na tej ulicy.
- 3) Nie przewidziano żadnych rozwiązań umożliwiających mieszkańcom Łomianek, a poprzez Łomianki także pewnej części mieszkańców Warszawy, swobodny dostęp do Kampinoskiego Parku Narodowego. Także lokalizacja i sposób rozwiązania przejścia poprzecznego dla zwierząt budzi poważne zastrzeżenia.
- 4) Droga ekspresowa odcina od reszty Gminy, obszary zurbanizowane na północnym zachodzie.
- 5) Przebieg drogi ekspresowej narusza, na terenie gminy, obszar Kampinoskiego parku Narodowego w 3 miejscach, a w wariantcie 3, także w czwartym miejscu, poza terenem Gminy.
- 6) Rozwiązanie według tych wariantów, w sposób bezprecedensowy, odcina dostęp do KPN od strony Łomianek, a w wariantcie 3 – także od strony Wólki Węglowej i Bemowa.
- 7) Nie przewidziano żadnych rozwiązań dla sprawnej obsługi obszarów Kampinoskiego Parku Narodowego komunikacją publiczną.

5. Propozycje rozwiązań uwzględniające rzeczywiste potrzeby i możliwości powiązań Łomianek z Warszawą

5.1. Zasady ogólne

W obszarze zurbanizowanym Gminy Łomianki mieszka obecnie ok. 30000 osób. Niedawno przeprowadzona zmiana klasyfikacji niektórych gruntów chronionych, umożliwia w najbliższych latach, zwiększenie liczby mieszkańców do nieomal 50000. W wypadu podwyższenia waju przeciwpowodziowego, liczba mieszkańców może zwiększyć się o następne kilkanaście tysięcy. Jest to obszar zurbanizowany generujący liczbę podróży, która musi być uwzględniana w rozwiązaniach metropolii warszawskiej oraz w sieci krajowej.

Obecnie dojazd do Łomianek możliwy jest tylko komunikacją kołową, co dodatkowo wymusza konieczność zastosowania sprawnych rozwiązań drogowych obsługujących ten obszar i dojazdy do niego. **Połączeń z Warszawą powinno być możliwie jak najwięcej.**

Wskazane jest poszukiwanie możliwości realizacji połączeń innych niż drogowe, zwłaszcza w rejon Puszczy Kampinoskiej.

Łomianki nie ciążą rekreacyjnie w kierunku Wisły. Dotyczy to także osób przyjeżdżających w celach rekreacyjnych do Łomianek. Powodem jest duża atrakcyjność Puszczy Kampinoskiej oraz lokalizacja urokliwych jezior z czystą wodą pomiędzy terenami zurbanizowanymi i Wisłą. **W tej sytuacji, odgrodzenie Łomianek trasą ekspresową od Wisły, należy uznać za mniej szkodliwe dla atrakcyjności gminy niż odgrodzenie Łomianek od puszczy.**

Możliwe są 2 warianty rozwiązania spełniających powyższe zasady ogólne.

5.2. Wariant 2/4 Ł

W tym rozwiązaniu, droga ekspresowa S-7 biegnąca nad Wisłą łączyłaby się z wariantem 2 przebiegu S-7 w Warszawie, w ciągu ul. Wóycickiego (**rys. 8**). Można przyjąć, że rozkład ruchu byłby bardzo podobny do uzyskanego w analizowanym w kwietniu ubiegłego roku wariantcie 4 (patrz rys. nr 4 w załączniku 5 do opinii).

Ze względu na potrzebę ochrony Parku Młocińskiego, trasa na odcinku przebiegu przez park powinna być umieszczona w tunelu, przy wykorzystaniu istniejących w tym miejscu różnic wysokości. Powinna też omijać wschodni odcinek ul. Wóycickiego.

W rejonie Cmentarza Północnego należałoby przeprowadzić trasę na estakadzie, zachowując pod spodem lokalną komunikację kołową i pieszą. Estakada nie musi mieć pełnej wysokości skrajni pod spodem.

Możliwe jest również połączenie tego rozwiązania z wariantem 4 przebiegu drogi S-7 w Warszawie (załączony **rys. A**).

5.3. Wariant 5 Ł

Jest to uszczegółowienie analizowanego w kwietniu ubiegłego roku wariantu 5 (patrz rys. nr 5 w załączniku 6 do opinii), uznanego za najkorzystniejszy z analizowanych wówczas pięciu wariantów. Droga S-7, byłaby w tym rozwiązaniu wprowadzona do Wisłostrady za Mostem Północnym (**rys. 9**). Zgodnie z wcześniejszymi przewidywaniami, zintegrowany węzeł drogowy tych tras oraz ul. Pułkowej i ul. Modlińskiej, może mieć rozwiązania prostsze niż dotychczas prezentowane (załączony **rys. A**). Oddzielnym problemem jest możliwość dostosowania istniejącego odcinka Wisłostrady do parametrów drogi ekspresowej. W szczególności istotna jest decyzja dotycząca mało uczęszczanego węzła z ul. Gwiazdzystą w Warszawie.

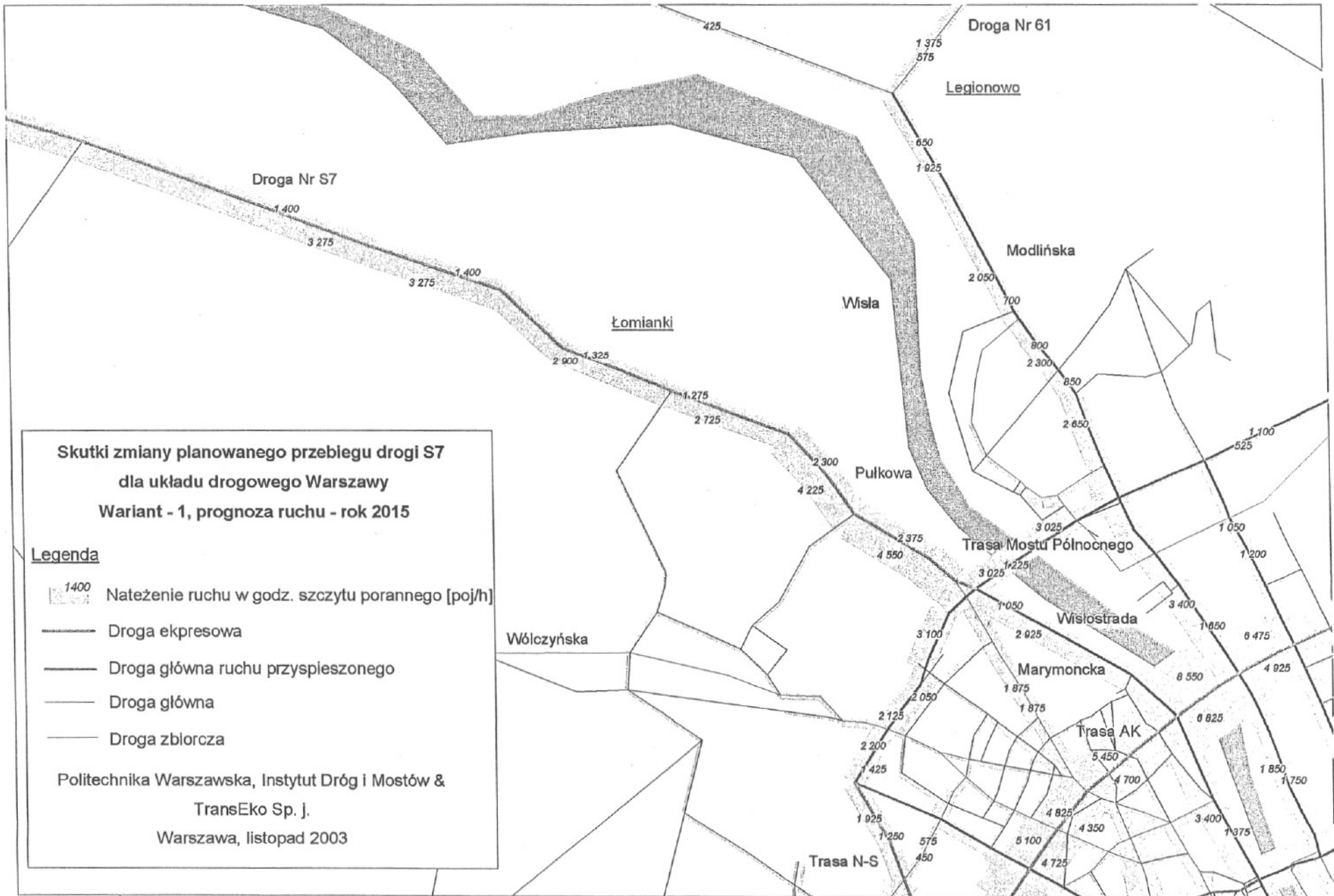
Integralną częścią tego wariantu jest realizacja ulicy klasy G w dotychczasowej rezerwie na rozwiązania wariantu 2 drogi ekspresowej. Powinna to być ulica z linią tramwajową. W etapie, do rozważenia jest ewentualna realizacja tylko połączenia tramwajowego.

6. Wnioski końcowe

- 1) *Opracowanie obejmuje swoim zakresem obszar miasta Łomianki, jednak nie obejmuje całego obszaru zurbanizowanego gminy, co istotnie wypacza obraz przebiegu drogi w odniesieniu do terenu Łomianek. Oprócz tego autorzy posługiwali się nieaktualnymi i nieprawdziwymi danymi dotyczącymi terenu Łomianek, co kwalifikuje opiniowane opracowanie, jako niewiarygodne z punktu widzenia Gminy Łomianki.*
- 2) *W opracowaniu przedstawiono tylko jeden realny wariant przebiegu drogi S-7 przez teren Łomianek, co nie daje Gminie żadnej możliwości wyboru. Wariant 1, już dawno został uznany przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych (obecnie Generalna Dyrekcja dróg Krajowych i Autostrad), za nierealny.*
- 3) *W tej sytuacji Gmina Łomianki przedstawia propozycję 2 dodatkowych wariantów przebiegu drogi S-7, wariant 2/4 Ł – będący modyfikacją wariantu 2 lub 4 przebiegu przez Warszawę, oraz wariant 5 Ł – będący zupełnie nową propozycją, zdecydowanie różną od wariantu 1, także w obszarze Warszawy.*
- 4) *Spośród 4 realnych wariantów (2 lub 4 wg „Studium ...” oraz 2/4 Ł i 5 Ł), proponuję aby Gmina Łomianki zaopiniowała zdecydowanie negatywnie warianty 2 i 4 (które w obszarze Łomianek nie różnią się). Sugeruję również preferowanie wariantu 5 Ł.*

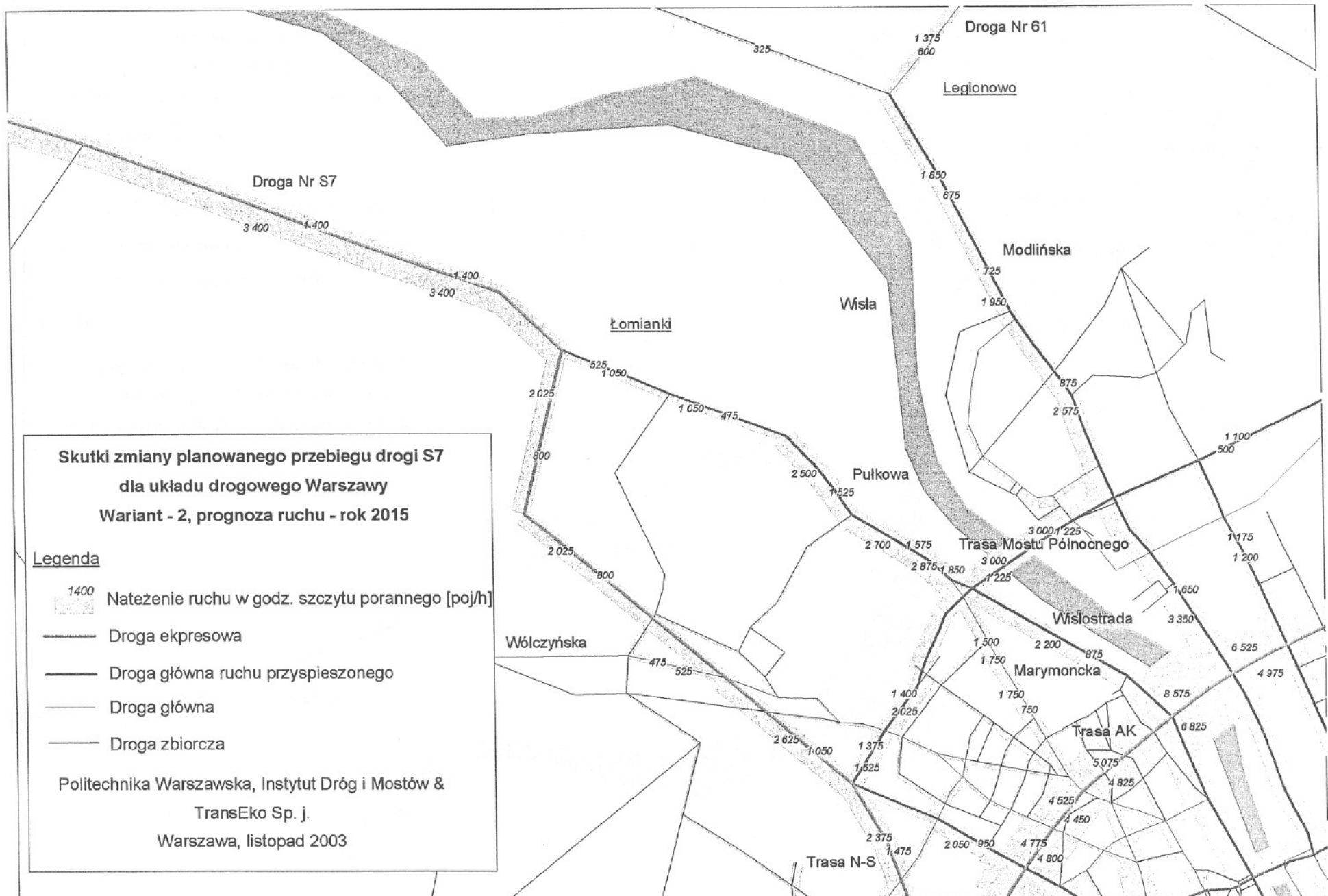
Tabl. 1. Porównanie charakterystycznych parametrów obecnej Drogi Kolejowej z wymaganymi dla drogi ekspresowej

L.p.	Opis parametru	Droga ekspresowa		Obecna Droga Kolejowa
		poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy	
1.	2.	3.	4.	5.
1.	Prędkość dopuszczalna dla samochodów osobowych	110 km/h		100 km/h
2.	Prędkość miarodajna (do określenia parametrów technicznych)	100-130 km/h	90-100 km/h	120 km/h
3.	Minimalne odległości między:	węzłami lub skrzyżowaniami 5 km (wyjątk. 3 km)	węzłami 3 km (wyjątk. 1,5 km)	W Łomiankach 2,5 - 1,2 - 2,0 m W Warszawie (ul. Pułkowa) 700-1100-1100m
4.	Zjazdy z drogi	nie dopuszcza się		Brak
5.	Ruch pieszy podłużny	samodzielny ciąg pieszy i rowerowy poza koroną drogi	10m od krawędzi jezdni (wyjątk. przy jezdni z wygradzeniem)	Poza koroną drogi
6.	Kolizyjny ruch pieszy poprzeczny	Tylko na skrzyżowaniach	Nie dopuszcza się	Na 2 skrzyżowaniach 2 sygn. świetlne + 5 wydzielonych bez sygn. świetlnej

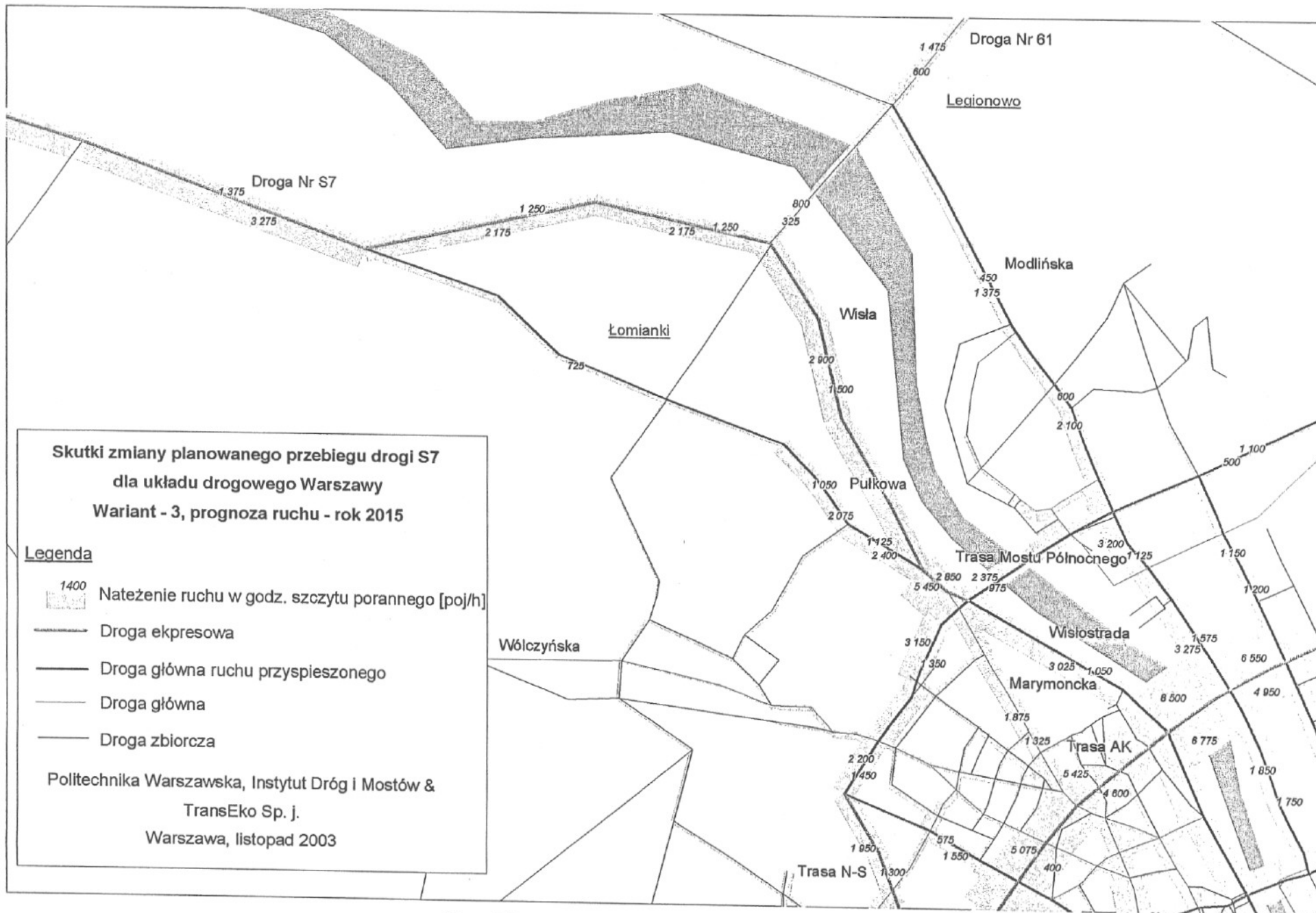


Rys. 1 Prognoza ruchu drogowego dla wariantu 1

207.2

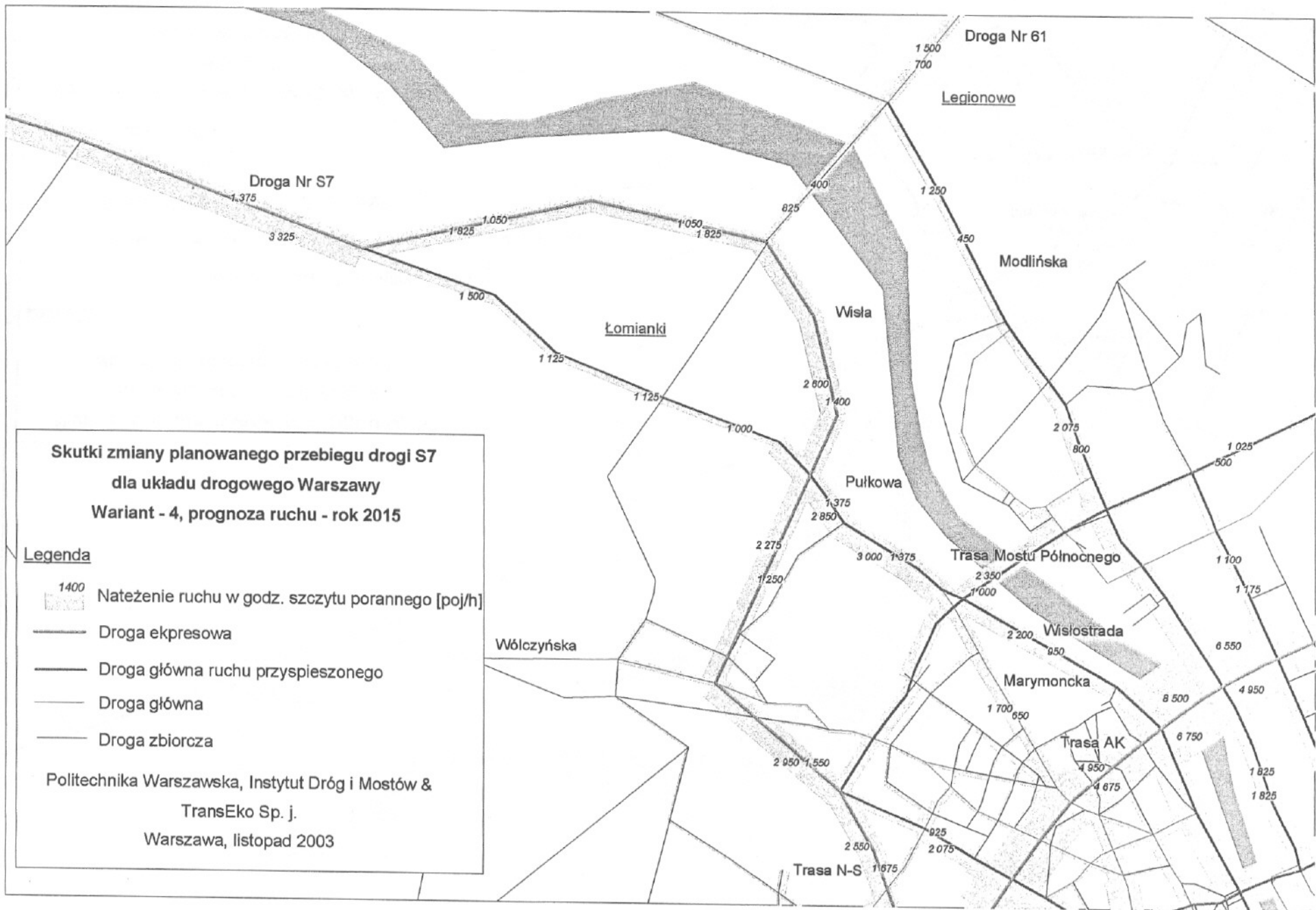


Rys. 2 Prognoza ruchu drogowego dla wariantu 2



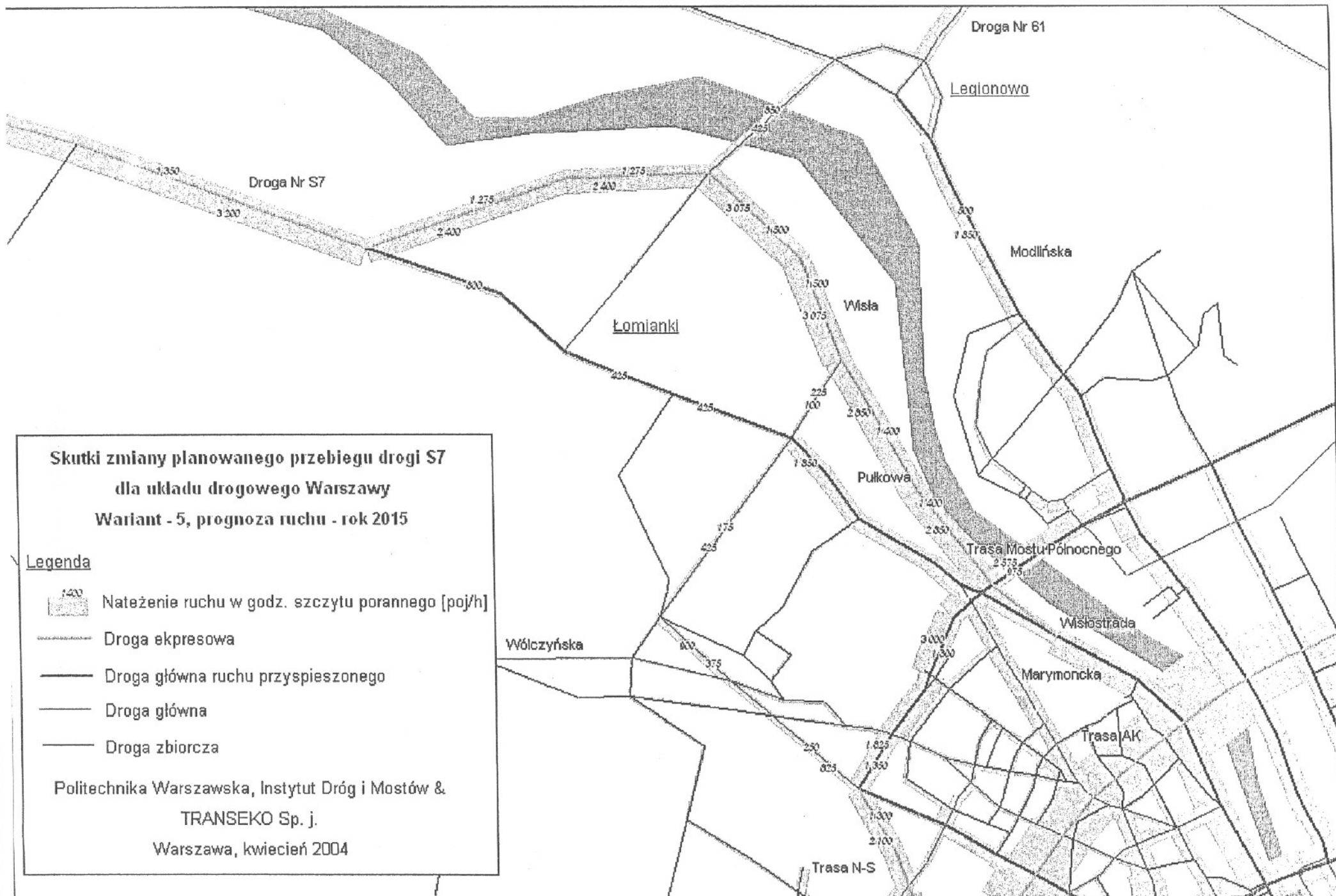
Rys. 3 Prognoza ruchu drogowego dla wariantu 3

2014



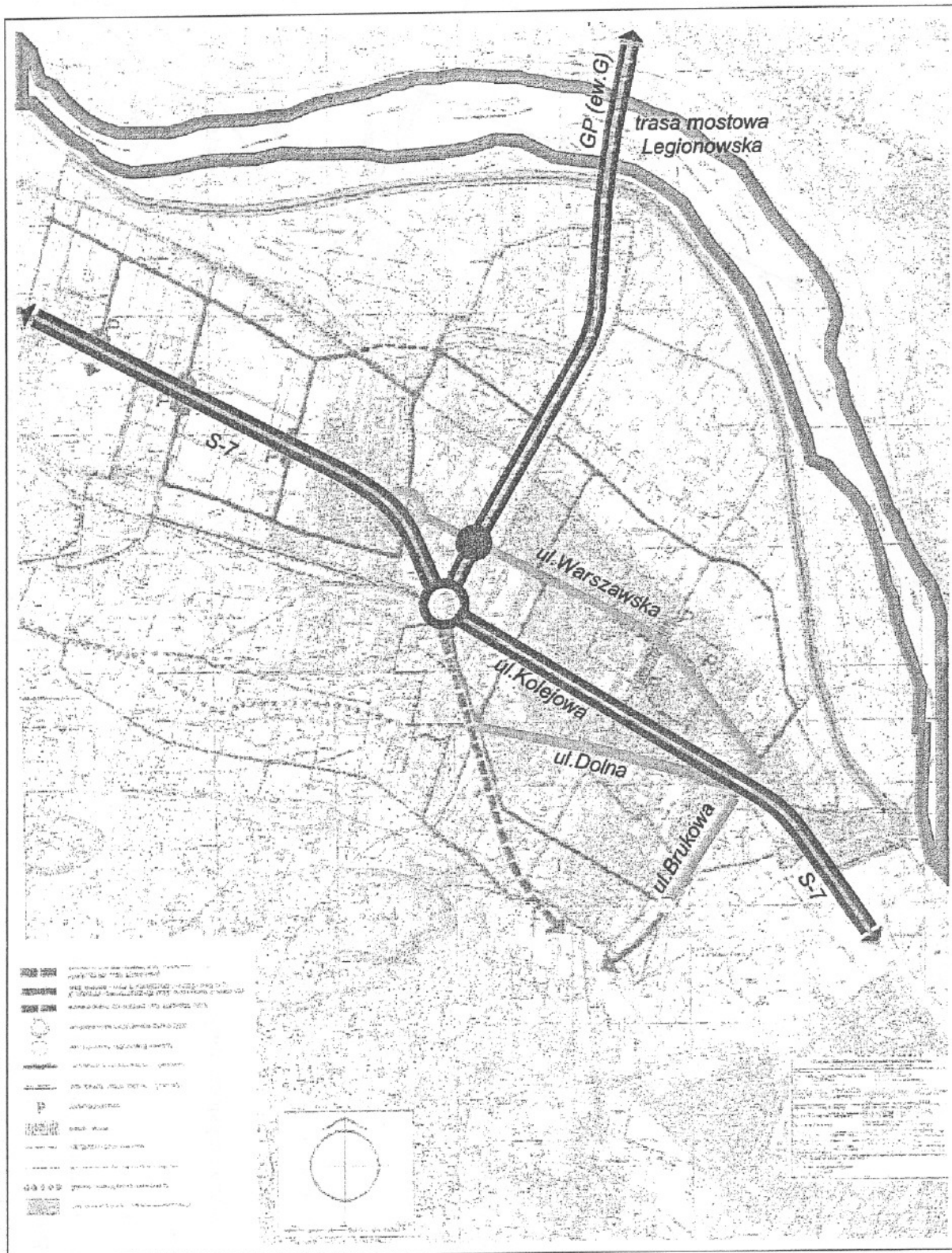
Rys. 4 Prognoza ruchu drogowego dla wariantu 4

29.11.03

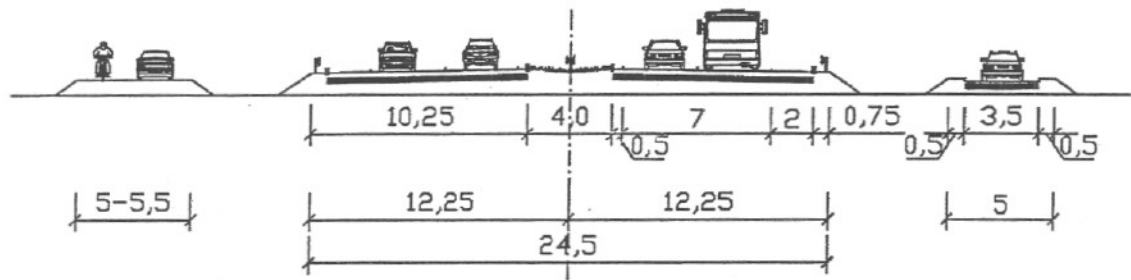


2016

Rys.1
ULICA KOLEJOWA
JAKO DROGA EKSPRESOWA



Rys.2
STAN ISTNIEJĄCY
TYPOWY PRZEKRÓJ POPRZECZNY

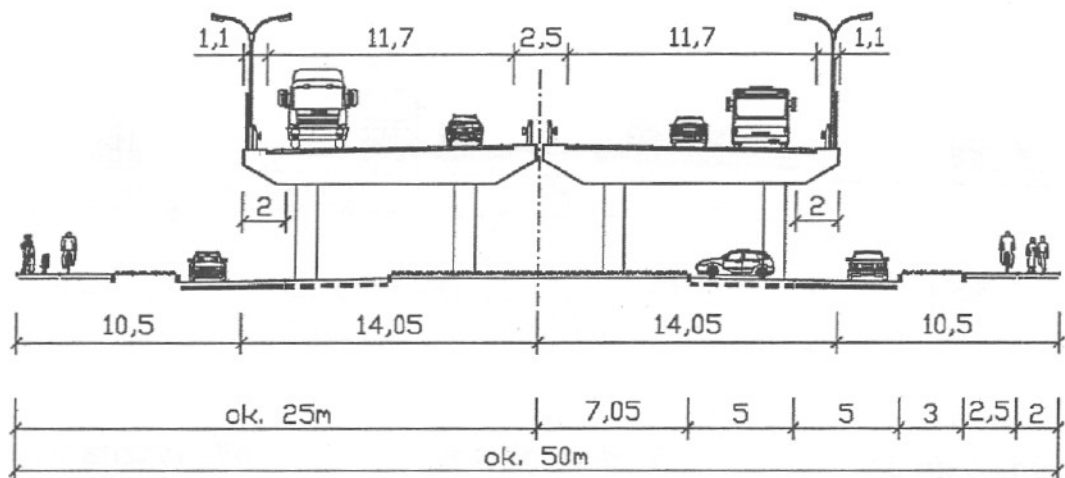


gruntowa droga
zbiorcza

jezdnie główne

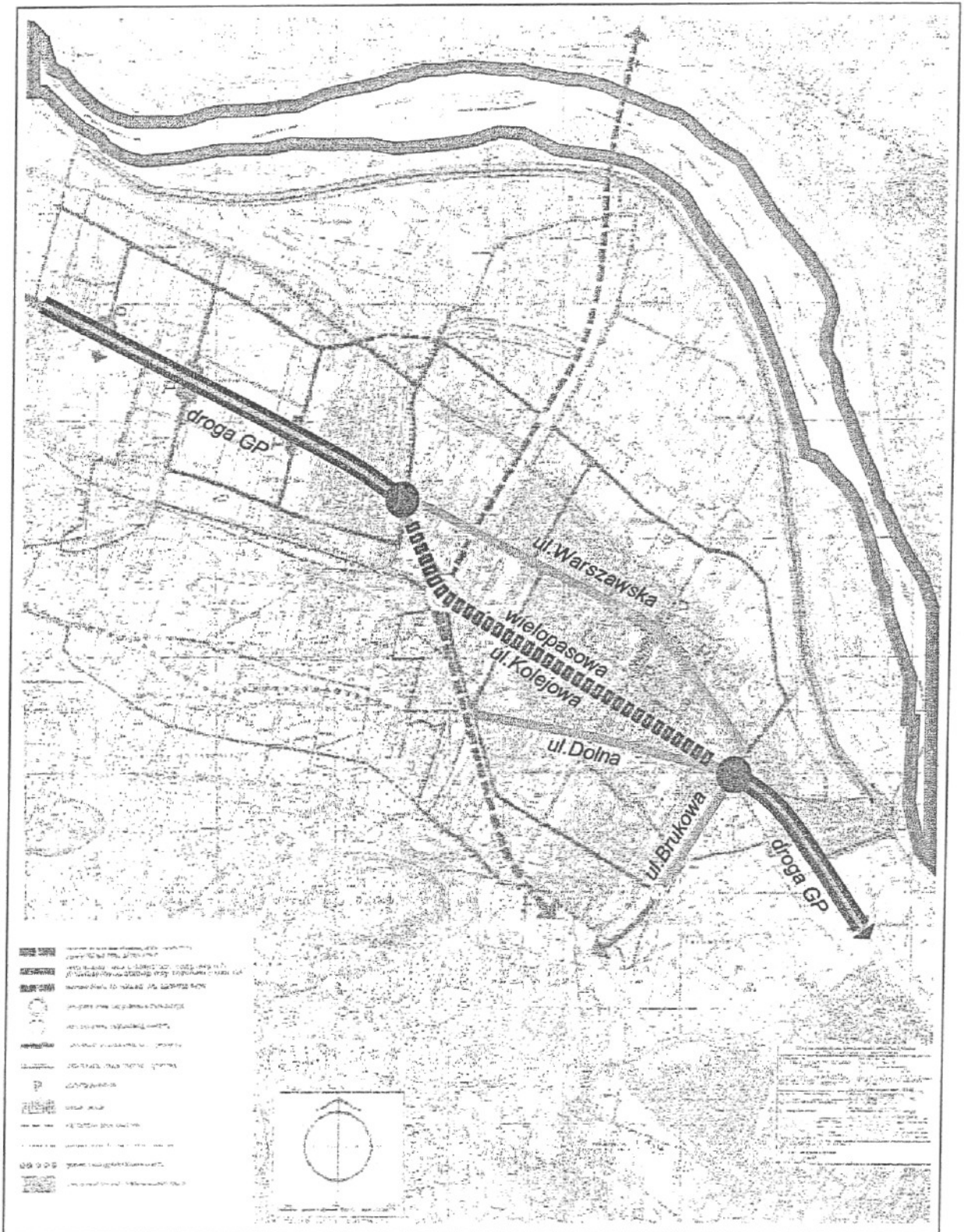
bitumiczna droga
zbiorcza

Rys.3 DROGA EKSPRESOWA
NA ESTAKADZIE- CHARAKTERYSTYCZNY
PRZEKRÓJ POPRZECZNY



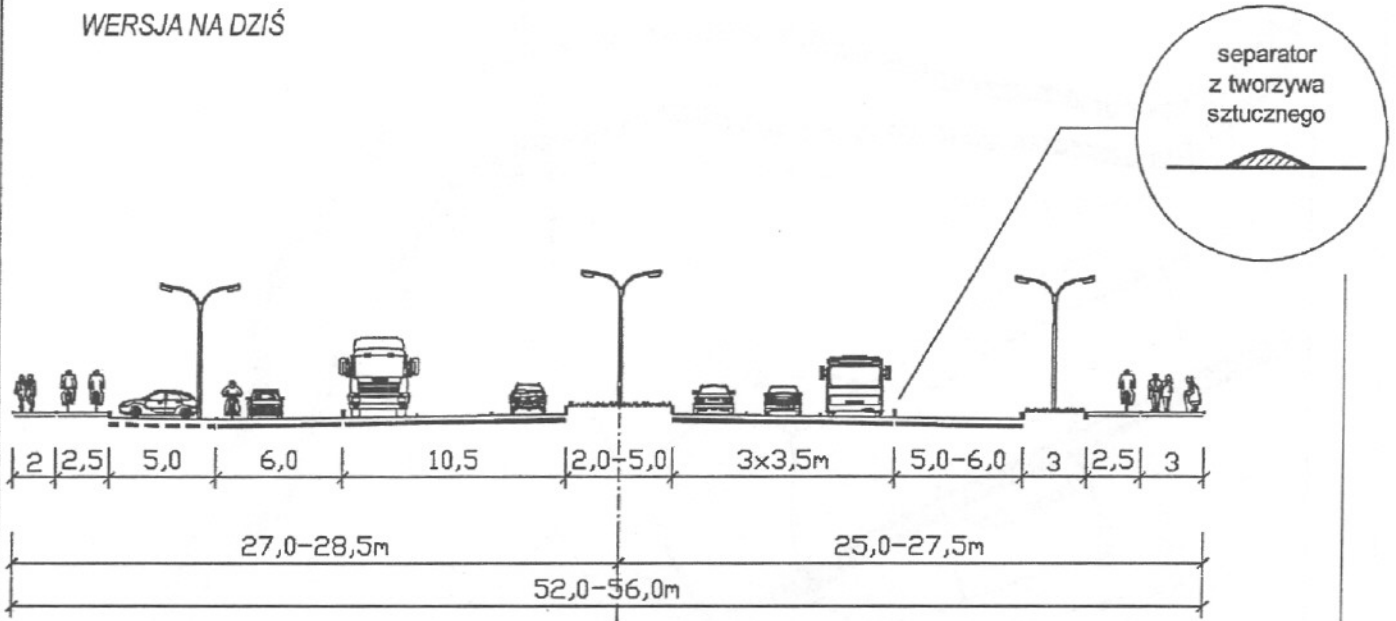
Estakady wzdłuż ulicy Kolejowej

Rys.4
ROZWIĄZANIE POTRZEBNE OD ZARAZ



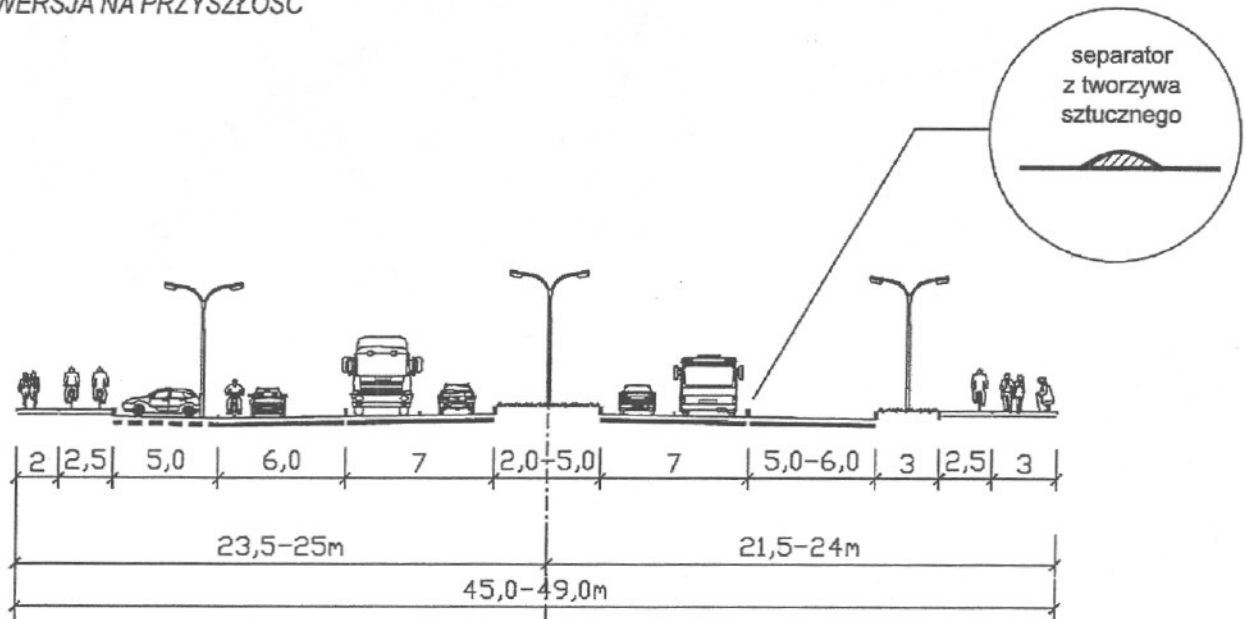
Rys.5
**WIELOPASOWA ULICA KOLEJOWA
 PRZEKRÓJ POPRZECZNY**

WERSJA NA DZIŚ



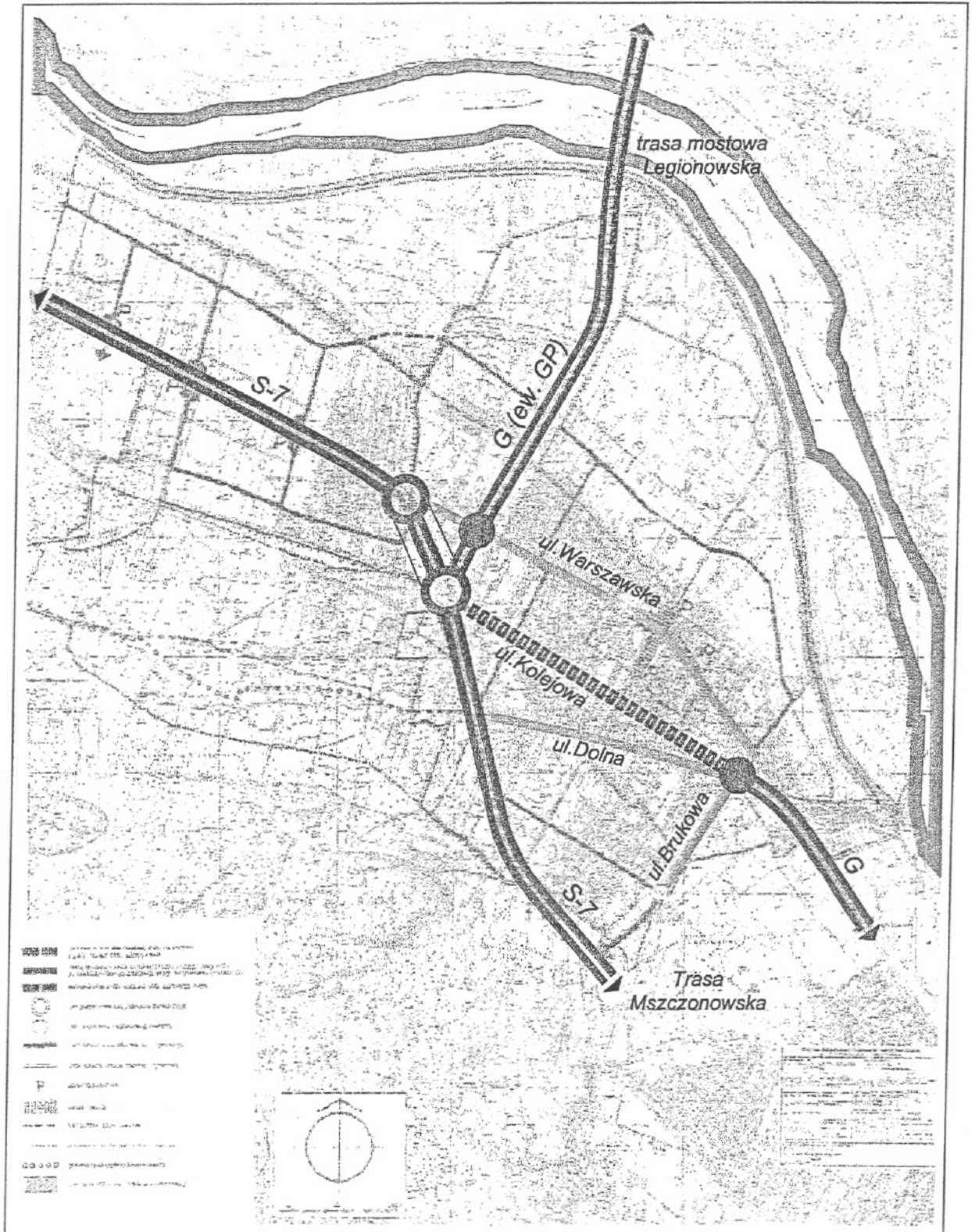
Wielopasowa ulica Kolejowa

WERSJA NA PRZYSZŁOŚĆ

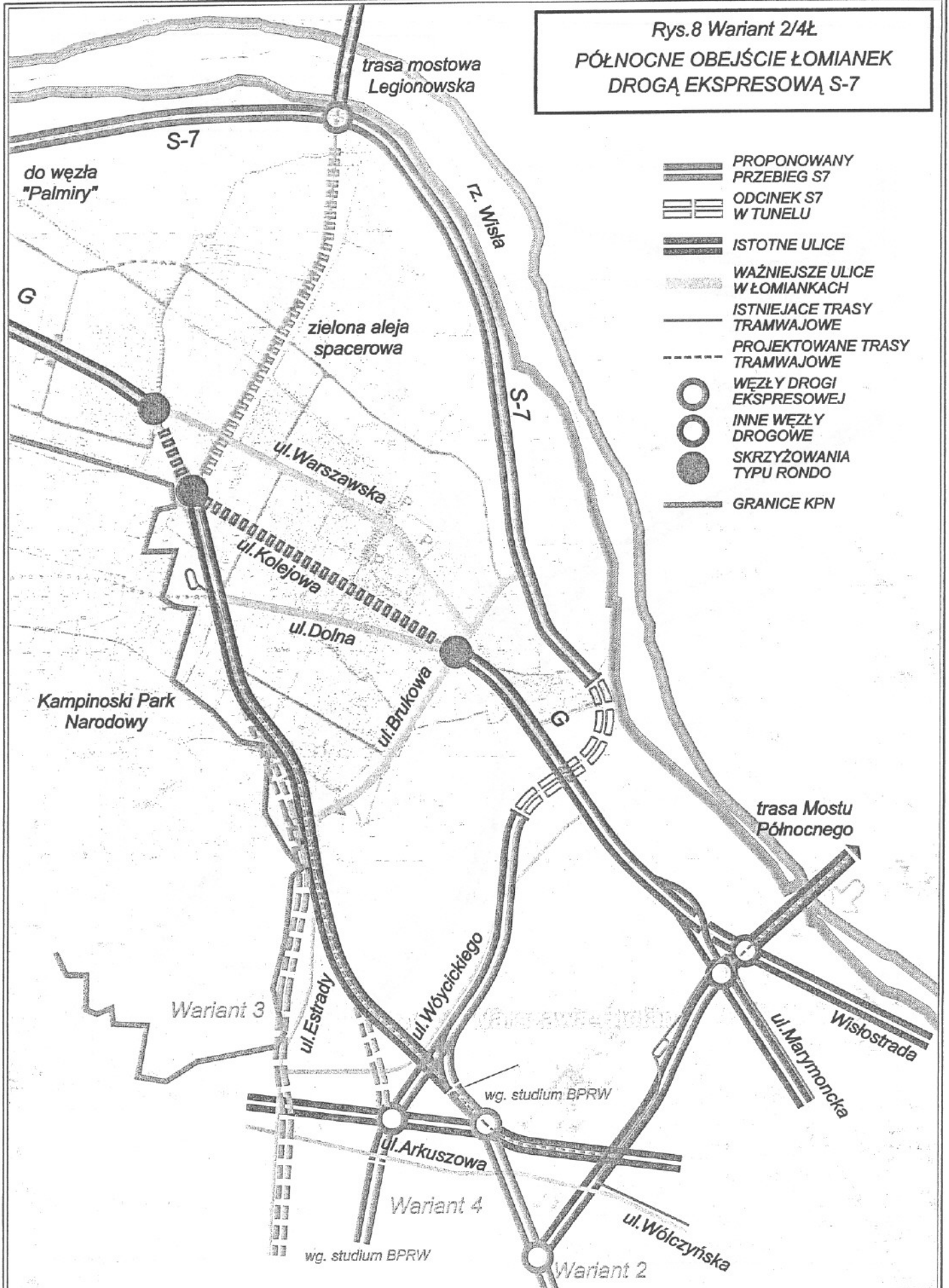


Wielopasowa ulica Kolejowa

Rys.7
 ZACHODNIE OBEJŚCIE
 DROGĄ EKSPRESOWĄ

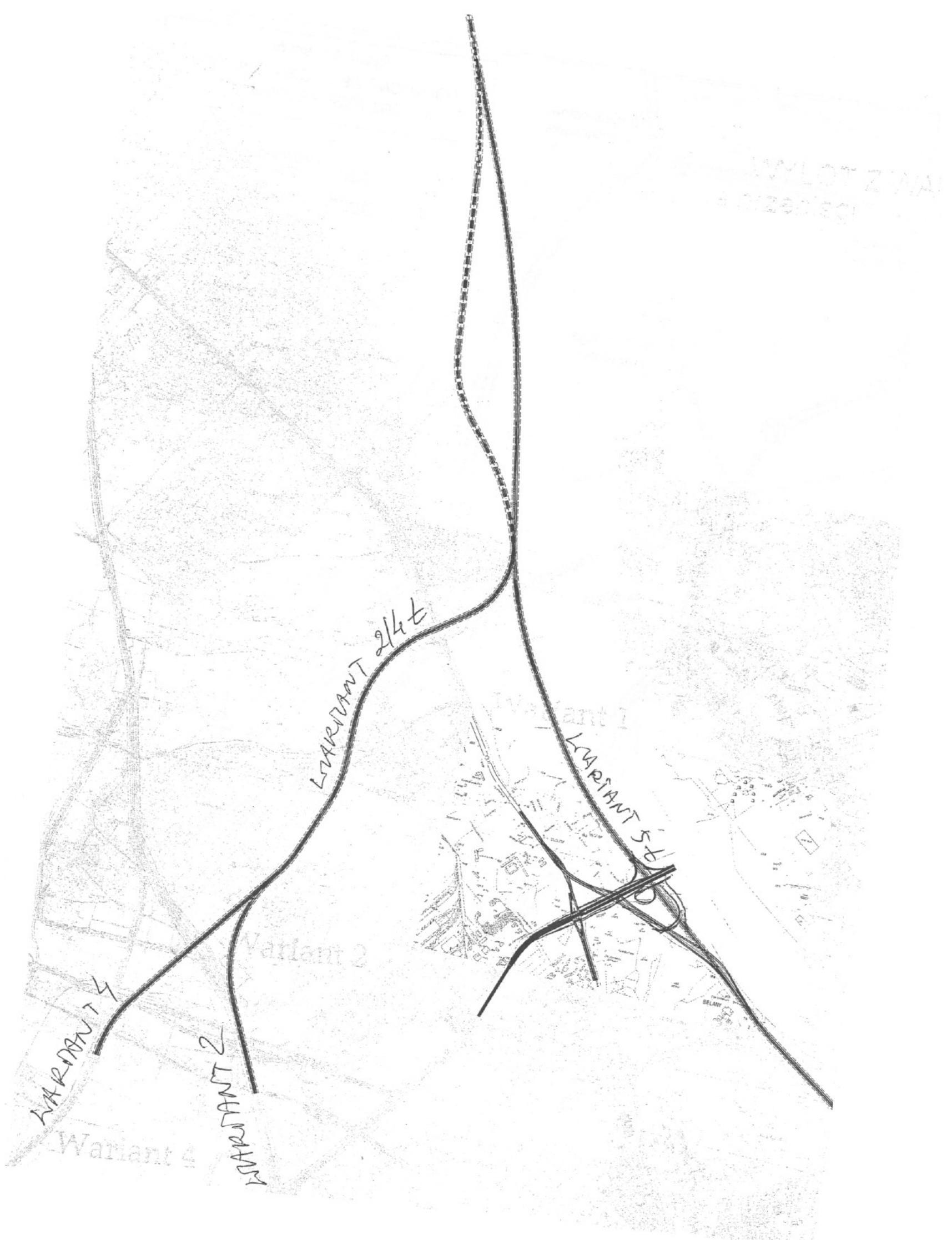


Rys.8 Wariant 2/4Ł
**PÓŁNOCNE OBEJŚCIE ŁOMIANEK
 DROGĄ EKSPRESOWĄ S-7**



- PROPONOWANY PRZEBIEG S7
- ODCINEK S7 W TUNELU
- ISTOTNE ULICE
- WAŻNIEJSZE ULICE W ŁOMIANKACH
- ISTNIEJĄCE TRASY TRAMWAJOWE
- PROJEKTOWANE TRASY TRAMWAJOWE
- WĘZŁY DROGI EKSPRESOWEJ
- INNE WĘZŁY DROGOWE
- SKRZYŻOWANIA TYPU RONDO
- GRANICE KPN

WYLOT Z NAJ
0200501



VARIANT 5

VARIANT 4

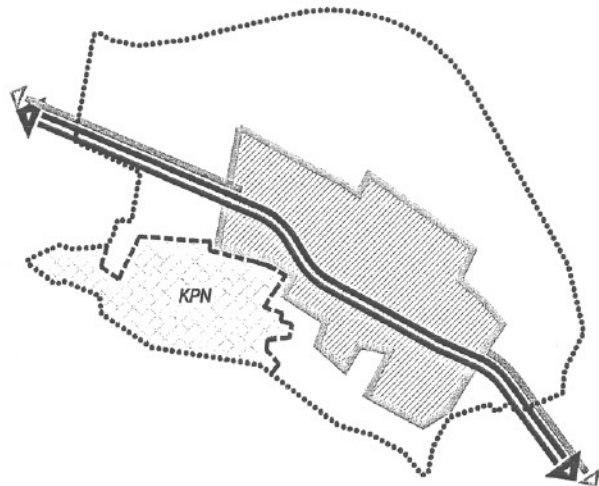
VARIANT 3

VARIANT 2

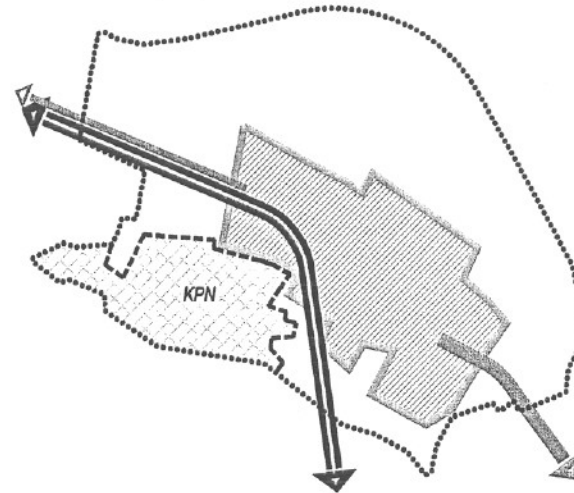
VARIANT 1

SELANI

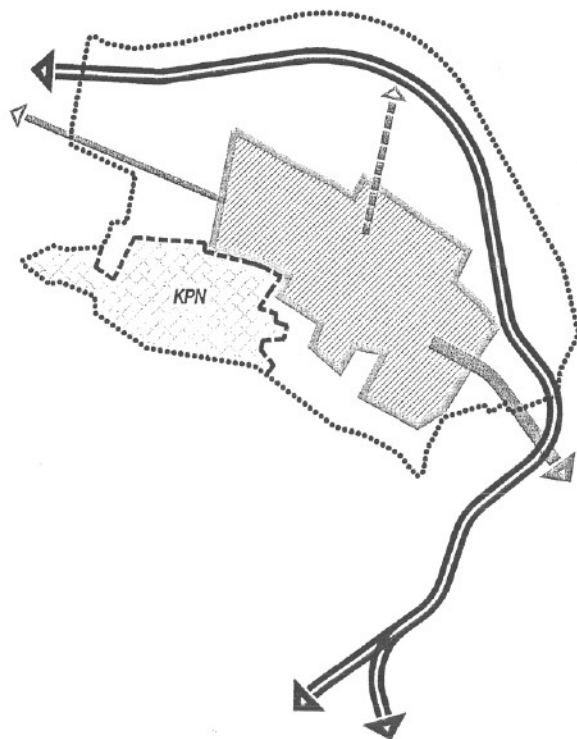
stan istniejący: W 1



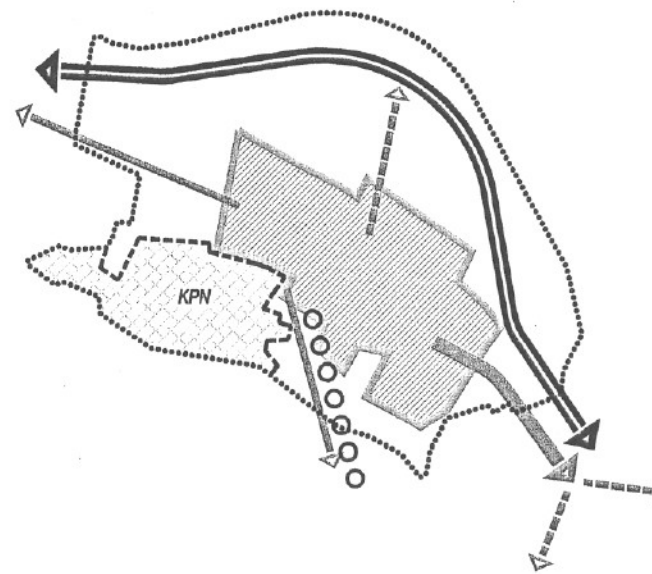
W 2, 3, 4



W 4 / Ł

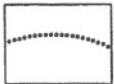



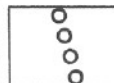


W 5 Ł



RUCH GENEROWANY I RUCH
TRANZYTOWY W ZALEŻNOŚCI
OD WARIANTU ROZWIĄZANIA
zał. nr. 7

Legenda

-  granice gminy Łomianki
-  obszar generujący największy ruch w Łomiankach
-  ruch tranzytowy
-  ruch generowany w Łomiankach
-  szynowa komunikacja publiczna



SIGMA-SYSTEM Zygmunt Uzdalewicz
studia projekty konsultacje
01-616 Warszawa, ul. Miłkiewicza 34/36 m.1

autor projektu
mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz

opracowanie graficzne
mgr inż. arch. Maciej Czernski

Warszawa styczeń 2005r.