

Dlaczego TAK?-dlaczego jesteśmy za jak najszybszą budową dróg TSW i 721-bis

- Obwodnica Raszyna czyli Trasa Salomea-Wolica ,Droga ekspresowa S7 oraz modernizacja Puławskiej DK79 jest koniecznością dla mieszkańców Góry Kalwarii, Raszyna, Piaseczna, Lesznowoli i wszystkich ludzi zamieszkałych na południe od POW(ten teren zamieszkuje już ponad 400 tys. Ludzi)
- Obwodnica Raszyna (TSW) spełniająca również rolę obwodnicy Warszawy powinna być połączona z nowymi południowymi wlotami do Warszawy:
 - od strony Tarczyna (tzw. nowym śladem S7)
 - od strony Góry Kalwarii DK79.



Te trzy drogi (a nawet cztery, bo S8 również) powinny być połączone bezkolizyjną łącznicą będącą jednocześnie obwodnicą Starej Iwicznej, Lesznowoli, Magdalenki, Sękocina Lasu. Każde inne rozwiązanie (bez tej łącznicy) spowoduje paraliż komunikacyjny na naszym terenie. Trzeba pamiętać, że gminy na pd. Warszawy urbanizują się w niebywałym tempie, przybywa tutaj co najmniej kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców rocznie. Nie mówiąc o lokalizowanych tutaj marketach i magazynach logistycznych. Przewidywany ruch na tej łącznicy to ponad 25 tys. samochodów ([prognoza ruchu](#)) czyli wg przepisów droga dwujezdniowa wymagająca ochrony akustycznej. Dlatego też

- **29.09.2008 zostało podpisane porozumienie o budowie obwodnicy 721** w nowym śladzie ze względu na znaczne obciążenie ruchem dotychczasowej drogi 721 oraz jej szkodliwy wpływ na bezpieczeństwo ruchu i generowanie nadmiernego hałasu dla terenów zurbanizowanych w Magdalence i Lesznowoli. Nikt nie podważa konieczności budowy tej drogi. Nawet sam p.dyr. Dąbrowski z o/Warszawskiego GDDKiA.



W spotkaniu uczestniczyli: wójt Lesznowoli Ryszard Flatecka-Wąsik oraz Wojciech Dąbrowski, dyrektor GDDKiA

władziska Flatecka-Wąsik.
- Czy węzeł Magdalenka w ogóle jest konieczny? - dopytywała jedna z mieszkanki. - Boimy się, że jeśli powstanie, to nie będzie alternatywy dla trasy 721. I zostaniemy z nią, a my mamy już dosyć tego hałasu od świtu do nocy.

Trasa 721 jest bardzo obciążona, jeździ na ponad 30 tys. aut na dzień, a nie jest przygotowana na taki duży ruch. Zapewniam, że jest miejsce na wpięcie obwodnicy. Należy ją odciążyć - przekonywał Wojciech Dąbrowski.

- Chcemy wspólnie spowodować mniejsze obciążenie drogi wojewódz-

kiej, włączyliśmy się w realizację tego pomysłu i jesteśmy w stanie w tej sprawie wygrać - dodała wójt Lesznowoli. - Oferujemy nawet środki na wykupienie części gruntów, co spotkało się z pozytywną reakcją marszałka województwa mazowieckiego - dodała.

Marian Gódek z MZDW przekonywał natomiast, że obwodnica drogi wojewódzkiej nr 721 nie jest sprawą odciegi i mogłaby powstać nawet za kilka lat. - W tej kwestii wiele zależy też od mieszkańców, a dokładnie od liczby protestów - powiedział Gódek. Protesty będą na pewno, ale po to są konsultacje społeczne, by łagodzić kontrowersje.

Anna Żubier

Dlaczego NIE?- dlaczego jesteśmy przeciwnikami budowy Węzła Magdalenka czyli bezkolizyjnego skrzyżowania w miejsce obecnego strasznego skrzyżowania 721 i DK7 (Al.Krakowskiej)

- Nieprawdą jest jak napisała GW , że jesteśmy przeciwnikami bezkolizyjnego skrzyżowania z drogą 721. **Nasze rozwiązanie przesuwają tylko to bezkolizyjne skrzyżowanie na obwodnicę Lesznawali, a na dotychczasowym skrzyżowaniu chcemy pobudować mały wiadukt** w śladzie 721 lub DK7 lub w wariantcie oszczędnościowym skrzyżowanie skanalizowane (bez ruchu ciężarowego). Główny Węzeł tranzytowy powinien powstać na skrzyżowaniu 721-bis i Al.Krakowskiej w Sękocinie Nowym wg planu Mazowsza z 2004.Nie powinien być również tak duży jak ten zaplanowany, gdyż główna droga z pd Polski przebiegnie po nowym śladzie S7 i parametry Węzła powinny być mniejsze.
- Obecna infrastruktura DW721, która ma być częścią MOW (Małej Obwodnicy Warszawy) jest absolutnie niewydolna(krzywizny, bliskość zabudowań). Droga ta nie spełnia i nie będzie spełniać jakichkolwiek warunków DW zgodnych z rozporządzeniem, aby przenosić ciężki ruch tranzytowy i duży ruch lokalny od Konstancina do S8(drogi katowickiej) . Jesteśmy wielkimi zwolennikami budowy zintegrowanego rozwiązania komunikacyjnego, które stworzy system bezkolizyjnych dróg , które nie będą przebiegać przez tereny silnie zurbanizowane oraz wrażliwe ekologicznie , jakimi są i będą w przyszłości te tereny.
- GDDKiA budując nowe szlaki tranzytowe dróg krajowych np.DK50 zbudowała obwodnicę Mszczonowa, Grójca itd. Natomiast w naszym przypadku zaprojektowany pełny Węzeł komunikacyjny Magdalenka kieruje ruch tranzytowy do środka naszych wsi i miasteczek przy okazji **zupełnie niepotrzebnie burząc ludziom domy, a których to wyburzeń można uniknąć.**

Jakie argumenty stoją za naszym sprzeciwem, jak nas oszukano?

Argumenty można podzielić na następujące kategorie i rozpatrywać w następujących aspektach:

Aspekt administracyjny

- Zgodnie z obowiązującymi przepisami powinny zostać przeprowadzone szerokie konsultacje społeczne. I były, nawet w formie dwóch rozpraw administracyjnych. Problemem jest to, że **naszej społeczności odmówiono** takich konsultacji, nie uwzględniono żadnych naszych zastrzeżeń, wyrzucono nasze listy do kosza, nie powieszono w naszej gminie jakiegokolwiek zawiadomienia o rozprawie administracyjnej czy o konsultacjach społecznych. Zrobiono to pomimo naszych urzędowych listów i obowiązujących przepisów.
- Obowiązujące rozwiązanie węzła Magdalenka jest niezgodne z planem przestrzennym z 2004 roku dla Województwa Mazowieckiego, który do dzisiaj nie został zmieniony. Na niego również powołuje się Wojewoda w swojej decyzji środowiskowej.
- Brak propozycji wariantowania drogi Salomea-Wolica przez GDDKiA i zbadania możliwości innego przebiegu drogi. **Jest to absolutnie niezgodne z przepisami UE, a w tej chwili już też z polskimi. Jest to najcięższy grzech GDDKiA.**

...projektowana nowej drogi potwierdziły zasadność wykorzystania tego zarezerwowanego korytarza drogowego do budowy trasy ekspresowej. W niniejszym raporcie nie rozstrzygnięto innych wariantów przebiegu nowej drogi. Zamiast tego wykonano analizę skutków środowiskowych przesunięcia trasy drogowej na zachód lub na wschód od wybranego zarezerwowanego korytarza drogowego. Analiza ta doprowadziła do wniosku, że nie jest celowe tworzenie dodatkowych wariantów przebiegu przedsięwzięcia, gdyż z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu praktycznie nie ma możliwości innego przebiegu nowej drogi niż przyjęta w projekcie koncepcyjnym.

Niestety w wielu pismach z MInfrastruktury, jak i GDDKiA jest powtarzany jak mantra jeden argument. **Nie ma możliwości wariantowania tej inwestycji**, gdyż wzrasta kolizja z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Skąd taka pewność?! Jest to całkowita nieprawda, nie żyjemy przecież w kanionie górskim. Zresztą jeśli nawet tak jest, należy to zbadać i poddać pod konsultacje, a nie chować mapy po stołem. Ale tak nie jest, co wykazemy w aspekcie ekologicznym. W niektórych pismach pojawia się również argument, że droga była wariantowana w wariantie zerowym. Chcemy tu podkreślić, że **wariant zero nie jest w świetle przepisów UE żadnym wariantem inwestycyjnym, który jest alternatywą do porównań**. Niestety ani MŚ (za rządów prof. J. Szyszko) ani PWIS nie odniósł się do braku wariantów, a było to ich powinnością, żeby zauważyć ich brak. Jest naszym głównym celem, aby GDDKiA w sposób rzetelny i odpowiadający rzeczywistości, przygotowała warianty tej inwestycji i przedstawiła je do konsultacji.

- Brak zgody Dyrekcji Lasów Państwowych dla wycięcia 3,5 ha lasu
- Negatywna opinia gmin Michałowice, Nadarzyn, Raszyn do obecnego projektu GDDKiA dla drogi Salomea-Wolica
- Niedopuszczenie gminy Lesznowola do projektu. To zupełne kuriozum. Nasza gmina 3 razy zwracała się o uwzględnienie jej uwag. Bez skutku. Bez żadnej odpowiedzi ze strony UW.
- W obecnym planie przestrzennym na skrzyżowaniu obecnej 721 i Al. Krakowskiej brak rozwiązania bezkolizyjnego (obowiązuje prymat lokalnych planów przestrzennych – dyrektywa UE)
- Błędy w raporcie OOS. MI pisze w listach o wnikliwości instytucji opiniujących. Rzeczywiście, zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 w zw. z art. 56 ust. 1 b pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska Wojewoda Mazowiecki uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Ministrem Środowiska, który wydał w tej sprawie postanowienie nr DOOS -147D/5835/2007/EB z dnia 8 października 2007 r. W uzasadnieniu tego postanowienia (strona 7) Minister Środowiska stwierdził, iż w trakcie uzgodnień przeanalizował m.in. aneks nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko. Tymczasem, co wynika wprost z akt postępowania aneks nr 2 do raportu powstał w listopadzie 2007 r. W treści tego dokumentu są podpisy zespołu autorskiego z dnia 19 listopada 2007 r. Jak zatem ponad miesiąc wcześniej organ dokonujący uzgodnień mógł dokonać analizy tego aneksu nr 2 [?]. Zarówno przepisy Konstytucji RP jak i przepisy k.p.a. obligują organa władzy publicznej do respektowania przepisów prawa. Powołanie się przez Ministra Środowiska na dokument, którego fizycznie nie było w dniu wydania ww. postanowienia **podważa legalność poczynionych w tej sprawie uzgodnień, czyniąc decyzję Wojewody Mazowieckiego wydaną z rażącym naruszeniem prawa – art. 156§1 pkt 2 k.p.a.** Co więcej, takie zachowanie daje uzasadnione podejrzenie zaistnienia przestępstwa przekroczenia uprawnień czy niedopełnienia obowiązków lub też fałszowania dokumentów ([postanowienie MŚ](#)) (antydatowanie dokumentu urzędowego). Wydaje się, że powyższe zdarzenie zaprzecza tezie MI o wnikliwości instytucji opiniujących, a raczej pokazuje lekceważenie przepisów czy wręcz ich łamanie.

Aspekt społeczny

- Projekt społeczny nie kieruje ruchu tranzytowego do siedzib ludzkich, nie niszczy domów i lasu Sękocińskiego (obszar chronionego krajobrazu), tylko na puste, niezabudowane tereny przewidziane pod drogi. Plan zagospodarowania Lesznowoli przewiduje takie rozwiązanie od 2002 roku. Nasz plan został uchwalony przed projektem drogi zrobionym w 2004 roku, przed PZP Mazowska (który również uwzględnia obwodnicę Lesznowoli), Planem Sękocina lasu. Został przyjęty.
- Dyrektor Dąbrowski w czasie wywiadu w TVP INFO ([Wypowiedź z dn.06.05.2008](#)) mówił, że nie ma możliwości poprowadzenia drogi tak, aby nie naruszyć czyichś interesów. Co to za interesy? Czy robiąc jeden słuszny wariant miał może na myśli inwestorów, którym Wójt Raszyna (jako urzędnik państwowy) opchnął grunty gminne (są to słowa dyr. Dąbrowskiego w czasie spotkania w dn.12.11.2008). Tajemnicą poliszynela w naszej okolicy jest to, że coś jest na rzeczy. Tylko ludzie boją się mówić. Niezależnie od tych niezwyfikowanych plotek stawiamy konkretne pytanie: **Dlaczego istniejące domy są burzone, a puste pola pod inwestycje są niewykorzystywane pod budowę dróg? Chyba powinno być odwrotnie? Dlaczego nie zrobiono nic, aby te domy uchronić przed wyburzeniem?**

Aspekt ekonomiczny

- Wariant społeczny drogi TSW jest krótszy i węższy (3x3 od Węzła Janki lub za Węzłem Sękocin N., bez konieczności wykupów działek i domów na Al. Krakowskiej od obecnego skrzyżowania z 721 do ul. Sadowej) niż wariant GDDKiA
- Aspekt ekonomiczny dla Gminy Raszyn – z pieniędzy wojewódzkich zostanie wybudowana droga, która stanowi również obwodnicę Raszyna i może rozprowadzać ruch lokalny
- Aspekt ekonomiczny dla gminy Lesznowola (jw.)
- Odległość pomiędzy trasą S-7, a trasą S-8 (największy przepływ pojazdów) jest krótsza w wariantcie społecznym o ok. 1500 m niż w wariantcie GDDKiA
- Nieprawdą jest również to, co było podnoszone w dyskusjach, że Skarb Państwa poniósłby straty z tytułu wykupionych już działek. Skarb państwa, jeśli wykupił już część działek przy Al. Krakowskiej (idzie to jak po grudzie), to kupił je po niezwykle atrakcyjnych cenach (na ceny dzisiejsze) i gdyby chciał je sprzedać na pewno na tym by nie stracił.

Aspekt budowlany i komunikacyjny

- Wariant GDDKiA to brak obwodnicy dla miejscowości Lesznowola, Magdalenka, Sękocin Las
- Wariant GDDKiA to brak możliwości odpowiedniego połączenia S7 i S8, spełnienia odpowiednich warunków dla DW koniecznych do transportu 25 tys. pojazdów na dobę w obecnym śladzie drogi DW721 (istnieje tutaj **konieczność budowy drogi dwujezdniowej**)
- Wariant społeczny to większa płynność ruchu na łącznicy S7 i S8 (brak osiedli i dróg lokalnych z sygnalizacją świetlną)
- Wg rozporządzenia Min. Transportu i Gospodarki Morskiej z dn.14.05.1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne brak jest technicznych przeciwwskazań do budowy rozwiązania technicznego wg wariantu społecznego.
- Budowa tak dużej inwestycji na istniejącej drodze spowoduje olbrzymie perturbacje komunikacyjne. Lepiej jest budować na pustych polach, gdzie nic nie przeszkadza. ([mapa satelitarna](#))
- Aspekt transgraniczny- układ obwodnic dla obydwu gmin i powiatów (obwodnica Raszyna wraz z obwodnicą Lesznowoli i Magdalenki 721-bis-) powinien być w sposób bezkolizyjny na tym terenie połączony z nowobudowaną drogą S7. To połączenie powinno zostać już teraz zaprojektowane, dopóki w nadmierny sposób nie niszczy środowiska. ([mapa](#))

- Kwestia tranzytu ciężkiego transportu poprzez gminę Lesznów. Dyr. Dąbrowski nakreślił nam wizję tranzytu dla naszej gminy. Z jednej strony stwierdził, że droga 721 będzie drogą o marginalnym znaczeniu, gdyż TIR-y z centrów logistycznych pojadą POW i drogą DK50 (nie wiadomo skąd ten optymizm u pana Dyrektora, **droga przez Grójec jest dłuższa o 24km, a droga przez POW na północ w kier Gdańska będzie w dużym stopniu obciążać POW**, a przecież nie o to chodzi). Jest również w tym olbrzymia sprzeczność, bo skoro ten ruch będzie mniejszy, to po co ten pełny Węzeł Komunikacyjny w Sękocinie Lesie. I druga rzecz to zgodność tego pomysłu dla kwestii środowiskowych, zwłaszcza w kontekście Programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska ustanowionego rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego Nr 67 z dnia 24 grudnia 2007 roku. Nakazuje on obniżenie liczby podróży wykonywanych samochodami osobowymi w Warszawie o 70% wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej i o 30% wewnątrz obwodnicy miejskiej. Ciekawy jest również argument pana dyrektora o uniwersalnym modelu Węzła Magdalenka. Podobno może przyjmować ruch ze starej jak i nowo-projektowanej obwodnicy. Niestety projekt nie zawiera tych rozwiązań. W naszej opinii po wybudowaniu obwodnicy 721 w nowym śladzie, tranzyt będzie odbywał się drogami serwisowymi (wokół Sękocina Starego), bez ochrony akustycznej. W czasie naszej rozmowy w dniu 12.11.2008 nie trafił do pana dyrektora nasz argument o konieczności nowego uzgodnienia z MZDW. ([notatka ze spotkania](#))

Aspekt ekologiczny

- Wariant GDDKiA to brak możliwości zapewnienia ochrony akustycznej dla mieszkańców gminy Raszyn mieszkających w pobliżu DW-721(Sękocin Las)
- Wariant GDDKiA to brak możliwości zapewnienia ochrony akustycznej dla mieszkańców gminy Lesznów mieszkających w pobliżu DW-721(Magdalenka).W tej chwili hałas przekracza 75 db. ([raport poziomu hałasu na 721](#))
- Ważne kwestie ekologiczne (projekt powyżej Sadowej nie eksterminuje 3,5 ha lasu ([opinia środowiskowa](#)))
- Ruch będzie kierowany do Lasu Sękocińskiego (siedliska bociana czarnego i wielu unikatowych gatunków zwierząt i roślin)
- Lasy Sękocińskie są pierwszym dużym kompleksem leśnym na pd. od Warszawy. Są tutaj zaprojektowane przejścia dla dużych zwierząt.(Eurostrada-wariant I droga S7)
- Zmniejszenie inwazyjności tego rozwiązania komunikacyjnego dla mieszkańców Słomina i Sękocina Starego poprzez ograniczenia rozszerzenia odcinka Sękocin Las i Sękocin Nowy do 6 pasów wraz z serwisówką zamiast istniejących 10.(3x3 zaczynałoby się za Węzłem Sękocin Nowy po wprowadzeniu ruchu z 721-bis) oraz likwidację hałaśliwego ronda dla dróg lokalnych.
- Zmniejszenie inwazyjności tego rozwiązania komunikacyjnego dla mieszkańców osiedla IBL.