

PROTOKÓŁ Nr 4/99

z wyjazdowego posiedzenia **Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych** przy **Generalnym Dyrektorsze Dróg Publicznych** w Oddziale Centralnym Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie przy ul. Mińskiej 25
w dniu 21 maja 1999r.

Obecni wg załączonej listy obecności.

Przedmiot obrad : „**Studium funkcjonalno-przestrzenne przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy – aktualizacja wariantu II, IIIa i O**” opracowane przez **Biuro Planowania Rozwoju Warszawy**.

I. OPIS SPRAWY

Proces studiów i analiz Wschodniej Obwodnicy Warszawy został zapoczątkowany w 1987 r. W pierwszej fazie prac projektowych opracowano 6 wariantów przebiegu WOW:

- I i II wariant jako trasa ruchu przyspieszonego /GP/,
- III, IIIa, IV i IVa jako trasa ekspresowa /E/.

Studia te spotkały się z pozytywnymi opiniami na temat potrzeby takiego elementu w sieci drogowej, przy jednoczesnej dużej rozbieżności w ocenie poszczególnych wariantów przebiegu WOW. Jako optymalne w owym czasie uznane zostały wariant II i IIIa.

Przedłożone „Studium...” stanowi kontynuację dotychczasowych opracowań i porównuje koncepcje wariantów II, IIIa i „O” /stan istniejący/ na bazie aktualnych danych wyjściowych /Rozporządzenie Rady Ministrów z 23.01.1996r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych/, postulatów i wniosków zgłoszonych przez instytucje centralne i samorządowe oraz miejscową ludność.

Wariant II – WOW na przeważającej długości biegnie po śladach tras istniejących. Początkowo przebiega przez tereny miasta Marki, dalej przez tereny leśne obrzeżem zabudowy jednorodzinnej m. Siwki, a następnie wchodzi w pas ul. Żołnierskiej aż do Marysina Wawerskiego. W Marysinie Wawerskim łączy się z Traktem Brzeskim /droga krajowa nr 2/ dochodząc do m. Zakręt /koniec trasy/. Trasa powiązana jest z siecią drogową poprzez węzły „Marki”, „Drewnica”, „Zielonka I”, „Zielonka II”, „Ząbki”, „Rembertów”, „Wygoda”, „Anin”, „Miłosna” i „Zakręt”. W wariacie tym przewidziano dwa rodzaje przekrojów 2 x 3 lub 2 x 2 pasy ruchu w zależności od prognozowanego ruchu.

Wariant II jest z założenia „adaptacyjny”. Nie oznacza to jednak adaptacji w sposób prosty obecnych urządzeń. Przeciwnie realizacja trasy wymaga radykalnej przebudowy dróg istniejących.

Wariant IIIa – trasa poprowadzona jest całkowicie po nowym śladzie. W m. Marki projektowany przebieg tego wariantu pokrywa się z wariantem II. Na obszarze miast Żabki i Zielonka trasa przebiega przez obszary leśne, dalej przecina teren mini-dzielnicy Mokry Ług, gdzie występuje niewielka kolizja z zabudową mieszkalno-gospodarczą. Następnie przekracza tereny leśne użytkowane przez wojsko /poligon/, a za skrzyżowaniem z linią kolejową W-wa-Terespół wchodzi na tereny miasta Wesola przechodząc między osiedlami Zielona i Groszówka. Dalej biegnie szerokim łukiem przez tereny leśne, północnym obrzeżem ośrodka jeździeckiego Legii. Trasa kończy swój przebieg w obrębie skrzyżowania dróg krajowych nr 2 i 17 w Zakręcie.

Trasa powiązana jest z siecią drogową poprzez węzły „Marki”, „Drewnica”, „Zielonka”, „Poligon”, „Rembertów”, „Wesola” i „Zakręt”. Na prawie całej długości zaprojektowano przekrój 2 x 2 pasy ruchu / na odcinku węzeł „Marki”-węzeł „Drewnica” – 2 x 3 pasy ruchu/.

Zestawienie charakterystycznych wielkości dla obu wariantów:

W A R I A N T	II	III a
— Długość trasy	19,025 km	16,868 km
— Koszt /ceny I poł. 1997 r./	398,6 mln zł	216,4 mln zł
— Cena 1 km	21,0 mln zł	12,7 mln zł
— Wyburzenia budynków	109 szt	37 szt
— Wycinka lasów	48,37 ha	74,7 ha
— Wiadukty i estakady	79,6 tys. m ²	35,6 tys. m ²
— Pozyskanie gruntów	35,8 ha	47,92 ha
— IRR		
- przy założeniu istnienia autostrady	19,65 %	40,93 %
- przy braku autostrady	29,89 %	44,2 %.

Przeprowadzona analiza ruchowa wykazała, że zrealizowanie WOW w obu rozpatrywanych wariantach przebiegu przyniosłoby znaczne korzyści ruchowe w skali całej Warszawy, zarówno w roku 2015 jak i wcześniej tj. w roku 2005, szczególnie w rejonie Grochowa, Gocławia, Rembertowa i Wesolej.

Natomiast wielokryterialna ocena wariantów, uwzględniająca analizy: funkcjonalną, ekologiczną, ekonomiczną, przestrzenną, techniczną i obsługi mieszkańców m. Wesola, wykazała wyraźną przewagę wariantu IIIa.

Wariant II posiada niewielką przewagę jedynie we wskazaniach oceny oddziaływania na środowisko, związaną z ograniczoną ingerencją w niezainwestowany teren.

II. USTALENIA KOPI

Po przeanalizowaniu zaprojektowanych rozwiązań oraz dyskusji z udziałem przedstawicieli władz samorządowych przyjęto następujące ustalenia:

1. Przedłożone „Studium funkcjonalno-przestrzenne przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy – aktualizacja wariantu II, IIIa i O” jest opracowaniem wykonanym zgodnie z zamówieniem, dającym podstawę do wyboru wariantu przebiegu WOW.
2. Dokonane analizy i wynikające z nich wnioski jednoznacznie wskazują na wariant IIIa jako bardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie.

Z uwagi na zdecydowany sprzeciw przedstawicieli Urzędu Miasta w Wesołej, a tym samym brak jednomyślności, uznaje się za zasadne zawieszenie dotychczasowych prac nad uściśleniem przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

III. UCHWAŁA KOPI

Opracowanie przyjąć. Mając na uwadze ustalenia p.II, 1, 2 Oddział Centralny GDDP wystąpi z wnioskiem do Zarządu Miasta St. Warszawy o dodatkowe uwzględnienie i przeanalizowanie w prowadzonych pracach analityczno-studialnych, stanowiących uszczegółowienie przyjętego „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta st. Warszawy”, zasadność wprowadzenia WOW jako nowego elementu sieci drogowej w obrębie Aglomeracji Warszawskiej, służącego powiązaniu układu ulicznego miasta z krajową siecią dróg zamiejskich. Stanowisko Zarządu Miasta St. Warszawy będzie podstawą do podjęcia ostatecznej decyzji o „losach” WOW.

Sekretarz:

mgr inż. M. Dalewska

Członkowie:

KIEROWNIK ZESPOŁU
Dokumentacji Technicznej Dróg

mgr inż. Tadeusz Zacharewicz

Przewodniczący:
Z-ca GENERALNEGO DYREKTORA

mgr inż. Stanisław Szudlarek

Zatwierdzam uchwałę KOPI

GENERALNY DYREKTOR
Dróg Publicznych

dr inż. Tadeusz Suwara
Warszawa, 1999 – 05. – 30.