

STANOWISKO

RADY DZIELNICY PRAGA POŁUDNIE M.ST.WARSZAWY

w sprawie przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy

W związku z toczącym się postępowaniem w sprawie wydania przez Wojewodę Mazowieckiego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki” do węzła Lubelska” na podstawie wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z 22.11.2005 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/406/2005, oraz postanowieniem Minister Środowiska z dnia 6 lutego 2007 roku nr DOOŚ – 6d/12958/2007 uzgadniającym realizację ww. przedsięwzięcia wg wariantu W3 –

Rada Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy **stanowczo sprzeciwia się wyborowi wariantu W3 i realizacji Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) w tymże wariantcie**, wyrażając jednocześnie poparcie dla budowy WOW w wariantach przechodzących w korytarzu: Marki – Rembertów - Wesola - Zakręt – Wiązowa, w tym ujętym w planach zagospodarowania przestrzennego już od 1987 roku. W tej kwestii w pełni popieramy wolę władz Miasta Stołecznego Warszawy, która została wyrażona uchwałą Rady m.st. Warszawy nr LXXXII/2746/2006 z dn. 10 października 2006 r. o przyjęciu „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta stołecznego Warszawy”.

Celem warszawskich obwodnic realizowanych przez GDDKiA ma być stworzenie pierścienia tras wysokich klas usprawniającego ruchu międzydzielnicowy i rozprowadzającego ruch zamiejscowy do poszczególnych dzielnic miasta. Wschodnia Obwodnica Warszawy planowana jest jako wschodni fragment obwodnicy ekspresowej stolicy łączący trasy ekspresowe: Trasę Toruńską - S8 z Południową Obwodnicą Warszawy (POW) - S2. dlatego też powinna ona przebiegać w takiej odległości od centrum Warszawy, aby umożliwić obsługę zewnętrznych dzielnic miasta i przejąć jak największą część ruchu międzydzielnicowego, odciążając tym samym centralne dzielnice Warszawy. Warunki te spełniają tylko warianty trasy WIIIA, W1 i W2 łączące węzły drogowe Marki i Zakręt. Są to warianty najkorzystniejsze pod względem ruchowym, o zbliżonej długości (ok. 19 km), są również najtańsze w realizacji i utrzymaniu oraz posiadają najwyższym wskaźnik opłacalności ekonomicznej.

Natomiast wariant W3, ok. 10 km dłuższy od pozostałych, zdecydowanie nie spełnia założeń wymaganych dla funkcjonalnego ciągu obwodowego. **Realizacja Wschodniej Obwodnicy Warszawy w wariantcie W3 będzie skutkowała obniżeniem funkcjonalności i atrakcyjności WOW oraz przeniesieniem części ruchu na pozostałą sieć drogową Warszawy.** Prognozy ruchu zawarte w Raporcie o Oddziaływaniu na Środowisko jednoznacznie wskazują, że przy realizacji wariantu W3 co najmniej **od 15 tys. do 20 tys. pojazdów na dobę**, zamiast przejechać WOW, **pojedzie istniejącymi ciągami drogowymi**, w tym przede wszystkim **zlokalizowanymi po praskiej stronie Warszawy tj. Al. Stanów Zjednoczonych i ul. Ostrobramską, ul. Grochowską, ul. Płowiecką ul. Żołnierską i Marsa, Wałem Miedzeszyńskim oraz lokalnymi ulicami dzielnicy Wawer.** Wariant ten jest najdroższy i ma najniższy wskaźnik efektywności, praktycznie na granicy opłacalności ekonomicznej.

Poprowadzenie WOW wg wariantu W3 jest najbardziej szkodliwe dla środowiska naturalnego. Trasa przecięłaby duży zwarty kompleks leśny (tzw. Lasy Rembertowsko-Okuniewskie), terenu wnioskowanego przez organizacje przyrodnicze do objęcia ochroną jako Parku Krajobrazowego Bitwy Warszawskiej 1920 roku, będącego siedliskiem bogatej, objętej często ochroną gatunkową i unikatowej flory i fauny. Budowa wariantu W3 przez tereny podmokłe i bagniste będzie trudna i kosztowna, może doprowadzić do zmiany stosunków wodnych w tym obszarze i do degradacji tych cennych przyrodniczo obszarów. Wariant W3 przecina korytarz ekologiczny o znaczeniu regionalnym i wymaga wycięcia o 50 ha więcej drzewostanu niż pozostałe warianty. Wariant ten zyskał negatywną opinię Nadleśnictwa Drewnica oraz najniższą ocenę w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko.

Ponadto wariant W3 Wschodniej Obwodnicy Warszawy jest sprzeczny m.in. z:

- © „Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 – 2002 r. aktualizacja” – uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego – 29.05.2006 r.
- © Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego – uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego – Nr 65/2004 z dnia 7.06.2004 r.
- © „Strategią rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku” – uchwała Rady m.st. Warszawy Nr LXII/1789/2005 z dnia 24.11.2005 r.
- © „Studium uwarunkowań kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” – uchwała Nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10.10.2006 r. Rady m.st. Warszawy
- © Miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gminy Halinów: uchwalonym 27.06.2003 r. MPZP Okuniewa, uchwalonym 28.11.2003 r. MPZP m.

Długa Szlachecka, uchwalonym 17.01.2002 r. MPZP m. Grabina, uchwalonym 16.09.2002 r. MPZP m. Józefin.

Jednocześnie Rada Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy stoi na stanowisku, że przejście Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez dzielnicę Wesoła powinno być zaprojektowane i zrealizowane z wykorzystaniem najnowocześniejszych dostępnych rozwiązań technicznych (tunel, głęboki przekop, półprzykrycia ochronne, zielen izolacyjna, liczne kładki dla pieszych) minimalizujących uciążliwość trasy dla mieszkańców.

Przewodniczący Rady
Dzielnicy Praga Południe
m. st. Warszawy

/-/ Marcin Kluś