

STOWARZYSZENIE ZIELONE MAZOWSZE

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 46/6

tel/fax (22) 621 77 77

Internet: www.zm.org.pl

e-mail: biuro@zm.org.pl

NIP: 113-22-25-096

Numer konta: 54 1130 1017 0200 0000 0005 5598



Uwagi do Materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Połączenie ulicy Dewajtis z Wisłostradą i zapewnienie miejsc postojowych przy Wisłostradzie

Autorzy: [mgr inż. Marcin Jackowski](#)

Data: październik 2007r.

Abstrakt: Dokument zawiera uwagi do Materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia połączenia ulicy Dewajtis z Wisłostradą i zapewnienia miejsc postojowych przy Wisłostradzie (numer umowy DIZP/225/PN/127/06).

Podstawowe informacje o dokumencie

Autorzy:	mgr inż. Marcin Jackowski
Tytuł:	Uwagi do Materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia
Podtytuł:	Połączenie ulicy Dewajtis z Wisłostradą i zapewnienie miejsc postojowych przy Wisłostradzie
Utworzony:	7 października 2007 r.
Zmieniany:	30 października 2007 r.
Kontakt do uwag:	jack@zm.org.pl , mob. 502 717 024
Adres pliku:	www.zm.org.pl/download/bielany/dewajtis_uwagi_200710.pdf
Złożono w systemie L ^A T _E X do druku dwustronnego na papierze A4.	
©Wszelkie prawa zastrzeżone	

Spis treści

1	Wprowadzenie	3
1.1	Cel dokumentu	3
1.2	Struktura dokumentu	3
1.3	Terminologia	3
2	Założenia i uwagi ogólne	4
2.1	Konieczność ustalenia nadrzędnych celów Przedsięwzięcia	4
2.2	Brak wariantowości w Materiałach i Projekcie	4
2.3	Weryfikacja i poszerzenie przesłanek	5
2.4	Docelowy sposób obsługi komunikacyjnej Kompleksu: komunikacja indywidualna vs. zbiorowa	6
2.5	Niezasadność wprowadzania komunikacji autobusowej w ulicę Dewajtis	7
2.6	Wyłączenie z ruchu zachodniego odcinka ulicy Dewajtis	9
2.7	Udział społeczeństwa a sprawność procesu inwestycyjnego	9
3	Kwestie techniczno–realizacyjne	10
3.1	Konieczność prowadzenia łącznic bez ingerencji w rezerwat	10
3.2	Prowadzenie ruchu rowerowego z ulicy Dewajtis na południe	12
3.3	Klasa funkcjonalna ulicy Dewajtis	12
3.4	Ruch rowerowy na ulicy Dewajtis	13
3.5	Przekrój ulicy Dewajtis	14
3.6	Skrócenie dojścia do UKSW od przystanków na Wisłostradzie	15
3.7	Eliminacja nielegalnego parkowania	15
3.8	Miejsca parkingowe pod estakadmi	15
4	Podsumowanie	18
4.1	Konieczność zmian w Projekcie	18
4.2	Apel o publiczną dyskusję	18
4.3	Apel o racjonalne ekonomicznie osiągnięcie celów	19
4.4	Osoba kontaktowa	19
Źródła		20

1. Wprowadzenie

1.1. Cel dokumentu

Dokument zawiera uwagi Stowarzyszenia Zielone Mazowsze wnoszone w ramach udziału społeczeństwa w Postępowaniu, oparte na Materiałach, Projekcie i dostępnej nam wiedzy dotyczącej kontekstu Przedsięwzięcia. Uwagi są przeznaczone przede wszystkim dla Organu prowadzącego Postępowanie, ale intencją Stowarzyszenia jest ich przekazanie również wszystkim zainteresowanym instytucjom i osobom prywatnym.

Cytowanie, publikowanie czy przedruk fragmentów tego opracowania są dozwolone pod warunkiem podania pełnego źródła.

1.2. Struktura dokumentu

Uwagi podano w dwóch grupach, najpierw dotyczące ogólnych założeń Przedsięwzięcia (a w tym jego celów, rozdz. 2), następnie kwestii techniczno–realizacyjnych (rozdz. 3). Na zakończenie każdego punktu podano w skrócie odpowiedni wniosek oznaczony symbolem ✓. Rozdział 4 zawiera podsumowanie uwag i ogólne wnioski.

Na str. 20 zebrano ponumerowane źródła, wzmiankowane w tekście w postaci odsyłaczy [1], [2], itd. W elektronicznej wersji dokumentu są to łącza hipertekstowe pozwalające przejść do odpowiedniej pozycji wykazu źródeł. Część z nich (wyróżniona kolorem niebieskim) pozwala – po kliknięciu wskaźnikiem myszki na taki fragment – obejrzeć dokument źródłowy przy pomocy przeglądarki internetowej (jeśli komputer posiada odp. łącze).

Aktualną postać elektroniczną dokumentu można pobrać spod adresu www.zm.org.pl/download/bielany/dewajtis_uwagi_200710.pdf.

1.3. Terminologia

W dokumencie użyto w węższym znaczeniu następujących terminów:

Inwestor – inwestor Przedsięwzięcia, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie;

Kompleks – kompleks zabudowań na terenie dawnej pustelni kamedulskiej: UKSW, WMSD i parafii;

Materiały – materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację Przedsięwzięcia;

Organ – właściwy organ administracji prowadzący Postępowanie, obecnie Burmistrz Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy;

Postępowanie – postępowanie administracyjne w/s wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację Przedsięwzięcia;

Projekt – projekt realizacji Przedsięwzięcia;

Projektant – autorzy projektu Przedsięwzięcia i Materiałów, Metroprojekt sp. z o.o.;

Przedsięwzięcie – przedsięwzięcie połączenia ulicy Dewajtis z Wisłostradą i zapewnienia miejsc postojowych przy Wisłostradzie;

Raport – raport o oddziaływaniu Przedsięwzięcia na środowisko;

Skarpa – górny taras Skarpy Warszawskiej leżący w graniach opracowania;

Uczelnia, Uniwersytet – Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego.

2. Założenia i uwagi ogólne

2.1. Konieczność ustalenia nadrzędnych celów Przedsięwzięcia

Rzeczą z pozoru oczywistą, a jednak wartą podkreślenia jest to, że omawiana inwestycja stanowi środek do pewnych celów, a nie cel sam w sobie. Niestety autorzy opracowania [2] właściwie pomijają cele Przedsięwzięcia, które przecież są podstawą i najważniejszym punktem odniesienia dla oceny inwestycji i projektu. Rozważają prognozy wpływu na jakość powietrza¹, a nic nie wspominają o znacznie ważniejszych prognozach – ruchu piesze- go i rowerowego czy ich pomiarach. W Materiałach [2] cele przybierają formę szczątkową, bez wyraźnej, miarodajnej oceny, czy Przedsięwzięcie je spełni czy nie. Na str. 6. czytamy np., że „*dopracowano się rozwiązania, które spełnia oczekiwania komunikacyjne*”, ale bez wskazania czyje i jakie one były, jak i kiedy je badano itp.

Jak na tak zaawansowane stadium, jak projekt wykonawczy, trudno nie wyrazić obaw, że niedostateczne określenie celów i niepełność założeń odbije się bardzo niekorzystnie na jakości przyjętych rozwiązań, efektach, kosztach i terminie realizacji. Rolą Stowarzyszenia nie jest wyręczanie Projektanta i Inwestora, więc możemy te braki tylko zasygnalizować i zdecydowanie podkreślić związane z nimi ryzyko. Do kwestii osiągania celów chcemy jeszcze wrócić w p. 4.3 podsumowania po przedstawieniu uwag.

Wskazujemy też, że na podstawie licznych wystąpień społecznych, relacji i dokumentów (np. [12], [13], [16], [17], [18], [19]) można sformułować dwa nadrzędne cele realizacji Przedsięwzięcia. Są nimi

1. **ograniczenie ruchu samochodowego przez teren rezerwatu** poprzez jego całkowitą eliminację z ulicy Dewajtis na odcinku Kamedulska – Marymoncka;
2. **poprawa dostępności Kompleksu komunikacją zbiorową** od strony Wisłostrady.

Drugi z tych celów nie może przesłaniać nadrzędnego dobra środowiska o unikalnych cechach reliktowych, m.in. dlatego że zgodę na rozbudowę UKSW Urząd Wojewódzki w Warszawie wydał warunkowo, zastrzegając że „*realizacja przedsięwzięcia nie może pociągnąć za sobą żadnych ujemnych skutków dla położonego w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody "Las Bielański" (...)*” [13].

✓ Należy zobowiązać Inwestora do uzupełnienia Materiałów o dokładną analizę celów Przedsięwzięcia oraz przyjętych miar dla oceny ich osiągnięcia. Założenia te powinny odnosić się do uwarunkowań takich jak lokalizacja, historia, stan prawny itp. – przykładem jest w/w cytat. Zagadnienia ochrony środowiska i wpływającego na nie ruchu samochodów należy traktować **całościowo i łącznie**. Ustaliwszy cele należy podporządkować rozwiązania techniczne ich osiągnięciu, a nie odwrotnie.

2.2. Brak wariantowości w Materiałach i Projekcie

Art. 15. p. 1. Ustawy [7] zabrania w rezerwach przyrody: 1) *budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych i urządzeń technicznych* oraz 2) *wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu*. Ten sam artykuł mówi, że na odstępstwa od w/w za-

¹Nota bene powielając ten sam fragment o rozkładzie procentowym ze str. 8 na na str. 10 – co nie sprzyja przejrzystości.

kazów może zezwolić minister właściwy do spraw środowiska, *jeżeli jest to uzasadnione realizacją inwestycji celu publicznego, ale w przypadku braku rozwiązań alternatywnych*. Budowa zachodniej łącznicy wniknie w obszar rezerwatu na odległość 5-6 metrów ([2] str. 15) i spowoduje wycinkę na jego terenie ponad stu drzew ([2] str. 12). Czy Inwestor lub Projektant zamierza wystąpić do Ministra Środowiska o zezwolenie na te działania nie wskazując w żaden sposób braku rozwiązań alternatywnych – będącego warunkiem koniecznym wydania takiego zezwolenia? Czy zamierza się po prostu stwierdzić, że alternatyw nie ma, choć żadnej z nich nie poddano analizie?

Omawiane Przedsięwzięcie uznano postanowieniem [14] za wymagające sporządzenia Raportu o oddziaływaniu na środowisko. Zgodnie z art. 52 Ustawy [6] Raport taki powinien zawierać m.in. 3) *opis analizowanych wariantów, w tym wariantu: a) polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, b) najkorzystniejszego dla środowiska*. Czy za ten ostatni uzna się (o ironio) wycinkę około 300 drzew, w tym ponad stu na terenie chronionym?

W świetle wspomnianych wymogów prawnych i spodziewanej konieczności sporządzenia Raportu pominięcie wariantowania przedsięwzięcia (jawnie wyrażone w Materiałach [2] p. 4) jest zupełnie niezrozumiałe i zaskakujące. Rozważanie alternatywnych rozwiązań odgrywa kluczową rolę także w opiniowaniu i dopuszczaniu do realizacji przedsięwzięcia w kontekście obszarów sieci Natura 2000, z czym mamy w tym przypadku do czynienia.

✓ Należy zobowiązać Inwestora do uzupełnienia alternatywnych rozwiązań, wśród których powinny się znaleźć m.in. postulowane przez nas niżej alternatywy (zwięźnienia jezdni, rezygnacja z doprowadzania komunikacji autobusowej na Skarpę, zmiana prowadzenia ruchu rowerowego itp.), a także analiza niepodejmowania przedsięwzięcia oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem wyboru.

2.3. Weryfikacja i poszerzenie przesłanek

Niektóre sformułowania w Materiałach [2] budzą wątpliwości i zastrzeżenia. Na przykład na str 6. czytamy wspomniane już, bardzo istotne zdanie, że „*dopracowano się rozwiązania, które spełnia oczekiwania komunikacyjne*”. Nie wyjaśniono jednak, o czyje oczekiwania chodzi i jakie one były. Brakuje jakiegokolwiek uzasadnienia czy weryfikacji tego stwierdzenia.

Także na str 6. autorzy twierdzą, że „*modernizacja ulicy jest niezbędna ze względu na konieczność ograniczenia przejazdu przez rezerwat*”, z czym nie sposób się zgodzić. Przy wykonaniu alternatywnego dojazdu od Wisłostrady o wiele istotniejszym warunkiem *sine qua non* ograniczenia ruchu przez rezerwat staje się **zamknięcie wjazdu z ul. Marymonckiej** (omówione w p. 2.6). O tym jednak Materiały [2] milczą zupełnie!

Na odcinku biegnącym przez Skarpę ruch samochodów odbywa się z powodzeniem już dziś i można dyskutować z potrzebą modernizacji jezdni. Wydaje się nawet, że jest ona tam w lepszym stanie niż gdzie indziej, z racji wielokrotnie mniejszego ruchu na tym odcinku. Poza tym, pożądanym stanem docelowym jest pozostawianie części samochodów na parkingu pod Wisłostradą.

Rozdział 6. Materiałów [2] wbrew tytułowi „*Opis rozwiązań chroniących środowisko*” nie mówi praktycznie nic na ten temat. Nie analizuje się i nie porównuje żadnych alternatywnych rozwiązań, które miałyby na celu ochronę środowiska.

Podane na str. 20 źródła dowodzą, że sprawa dojazdu do Kompleksu i jego konsekwencji przyrodniczych i społecznych ma bogatą dokumentację, której nie można pomijać przy planowaniu Przedsięwzięcia. Projektant powinien zapoznać się i odnieść w części opisowej Projektu do faktów, opinii i ustaleń nierozzerwalnie związanych z przedmiotem podjętych prac i ich celów.

✓ Należy w dalszym toku prac zweryfikować Materiały pozostawiając jedynie stwierdzenia należycie uzasadnione lub poparte materiałem źródłowym, a pozostałe usunąć z opracowania. Wspomniany materiał źródłowy powinien objąć kluczowe dla sprawy dokumenty wymienione na str. 20.

2.4. Docelowy sposób obsługi komunikacyjnej Kompleksu: komunikacja indywidualna vs. zbiorowa

Ani w koncepcji [1], ani w Materiałach [2] nie sprecyzowano żadnych założeń odnośnie docelowych zasad dojazdu indywidualnych samochodów osobowych na ulicę Dewajtis powyżej Skarpy. Należy uznać to za istotny brak na poziomie założeń. Przecież nadmiar aut, często wielokrotnie przekraczający pojemność legalnych parkingów, jest od dawna palącym problemem i jednym z głównych, które Przedsięwzięcie powinno rozwiązać.

Naszym zdaniem dojazd do parkingów istniejących w obrębie Kompleksu należy przewidzieć jedynie dla ograniczonej ich pojemnością liczby samochodów osobowych (posiadacze przepustek) oraz dostawczych i służb komunalnych. Ogólnodostępne miejsca postojowe dla gości należy zlokalizować tylko poniżej Skarpy, przy estakadach.

Na żadnym obszarze nie da się zmieścić nieograniczonej liczby samochodów. Można ją oczywiście zwiększać, ale pochłania to duże koszty, zajmuje cenną przestrzeń i wpływa negatywnie na środowisko i walory terenu. Wartości przyrodnicze, krajobrazowe, historycznie omawianego obszaru i jego funkcje rekreacyjnie nakazują ograniczanie ruchu zmotoryzowanego. W tym celu należy po pierwsze – zinwentaryzować istniejące miejsca parkingowe w obrębie Kompleksu (jest ich około 300, z czego około $\frac{1}{5}$ płatnych) i przyjąć, że ich liczba nie będzie zwiększana. Po drugie – wprowadzić środki fizyczne, techniczne i organizacyjne, które zagwarantują, że na ul. Dewajtis nie będzie możliwy wjazd większej liczby samochodów od ustalonej w w/w sposób.

Odrębnej kontroli, ale na podobnych zasadach, muszą podlegać miejsca parkingowe pod estakadami, z tą różnicą, że będą ogólnodostępne, bez zezwoleń czy przepustek.

Podczas spotkania na UKSW 8 lutego 2005 r. dyrektor adm. UKSW p. Marek Lepa dwukrotnie zadeklarował, że uczelnia opowiada się za *znaczym ograniczeniem prywatnego ruchu samochodowego na ul. Dewajtis* [19]. Trzeba też w tym kontekście przypomnieć o cytowanym na wstępie stanowisku Konserwatora Przyrody z 1992 r. [13].

W Strategii Rozwoju Warszawy do 2020 r. [15] przyjętej Uchwałą nr LXII/1789/2005 Rady Warszawy 24.XI.2005 r. władze stolicy zawarły liczne zapewnienia usprawniania komunikacji zbiorowej (np. „*Podstawą systemu transportowego Warszawy będzie komunikacja publiczna, Chcemy zachęcić warszawiaków do rezygnacji z poruszania się po mieście samochodami na rzecz korzystania z komunikacji zbiorowej poprzez jej priorytetowe traktowanie*”). Zapisy te jednoznacznie nakazują przyjęcie obsługi komunikacyjnej Kompleksu transportem publicznym przy jednoczesnej redukcji do minimum indywidualnego ruchu

zmotoryzowanego (ściśle limitowanie miejsc postojowych i opłaty za wjazd).

- ✓ Należy przyjąć, że na ul. Dewajtis wjazd będzie dozwolony jednorazowo dla liczby samochodów osobowych nie większej niż liczba miejsc parkingowych, oraz przewidzieć środki kontroli dostępu (przepustki, bramki, zliczanie pojazdów z dynamicznym wskaźnikiem zajętości itp.) oraz pobieranie opłat za wjazd, co najmniej na teren powyżej Skarpy.
- ✓ Należy przyjąć, że główny ciężar obsługi komunikacyjnej Kompleksu spocznie na środkach transportu zbiorowego, podobnie jak w wielu miejscach i obiektach, których położenie i charakter wymaga ograniczenia motoryzacji.
- ✓ Należy zasugerować uczelni i parafii stworzenie bezpiecznych i wygodnych przechowalni i parkingów rowerowych, zachęcających do dojazdu rowerem. Obecne braki w/w infrastruktury bardzo do tego zniechęcają lub wręcz to uniemożliwiają.

2.5. Niezasadność wprowadzania komunikacji autobusowej w ulicę Dewajtis

Założenie, że właściwa obsługa komunikacyjna Kompleksu wymaga wprowadzenia linii autobusowej na Skarpę pod samą siedzibę uczelni, nie znajduje uzasadnienia. Takie stwierdzenie można przeczytać w Materiałach [2] na str. 6. Przy czym niesłusznie uznano je za pochodną postulatów Zielonego Mazowsza, które takiego rozwiązania nigdy nie proponowało ani nie aprobowało. Uważamy, że obsługę Kompleksu komunikacją zbiorową zapewni w wystarczającym stopniu przelotowa linia autobusowa po Wisłostradzie.

Przeciwko wprowadzenia autobusów w ul. Dewajtis przemawiają następujące argumenty.

1. Konieczność poważnych zmian geometrii jezdni wspomnianych w Materiałach [2] na str. 6., a co za tym idzie większe koszty wykonania i większa ingerencja w środowisko i krajobraz (kwestia pokonania przez autobusy znacznej różnicy poziomów);
2. Brak pętli autobusowej, a więc nierozwiązany problem ich zawracania. Zarówno w Materiałach [2] jak i poprzedzającej je koncepcji [1] całkowicie pomija się tę jakże istotną kwestię, a przecież bez możliwości zawracania wprowadzanie autobusu jest bezcelowe nawet teoretycznie. Budowa pętli autobusowej na terenie rezerwatu nie wchodzi w grę. Jedynym miejscem, gdzie mogłaby powstać, jest parking należący do archidiecezji warszawskiej, przy wjeździe do Kompleksu. Uważamy za nieprawdopodobne, by właściciel tego terenu zgodził się na likwidację parkingu i zastąpienie go pętlą dla autobusu. Trudno więc zrozumieć, dlaczego projektuje się zmiany służące rozwiązaniu, które w obecnych warunkach wydaje się niemożliwe do realizacji, a jednocześnie nie wspomina się o jakichkolwiek ustaleniach świadczących o jego uprawdopodobnieniu w przyszłości. Projektu i realizacji trasy autobusu, bez gwarancji, że kiedykolwiek będzie on mógł z niej korzystać, nie da się ocenić pozytywnie. Przeznaczanie środków publicznych na tak niedookreślone cele nosi więcej znamion marnotrawstwa niż celowej inwestycji.
3. W zamiarze prowadzenia komunikacji zbiorowej z Wisłostrady na Skarpę widzimy pozostałość po planach przelotowej linii autobusowej obecnych w koncepcji [1] (s. 4.) i lansowanej od dawna przez władze UKSW, przy poparciu władz dzielnicy poprzednich kadencji. Linia przelotowa eliminowała problem zawracania i pętli. Jednak pominięcie w Materiałach przebudowy dalszego odcinka ul. Dewajtis i jednoznaczne zapewnienia Zastępcy Prezydenta Warszawy [4] świadczą o odstąpieniu od w/w planów.

4. Na Wisłostradzie istnieją i będą istnieć zatoki przystankowe na wysokości ul. Pergaminów. Pozwalają one na uruchomienie komunikacji autobusowej. Biorąc pod uwagę nieznaczną odległość tych zatok od zabudowań UKSW (ok. 200 m) i możliwość wykonania furtki w południowym ogrodzeniu uczelni należy uznać taką formę komunikacji za wystarczającą (p. 3.6) i uzasadniającą rezygnację z innych kosztownych i trudnych technicznie wariantów jej prowadzenia.
5. W jednym z pism do ZTM, datowanym 14 marca 2005 r. kanclerz UKSW pisze, że uniwersytet *„jest bardzo zainteresowany wzmocnieniem systemu komunikacji masowej łączącej Campus UKSW przy ul. Dewajtis i Campus UKSW przy ul. Wóycickiego”*. Postulat takiego połączenia jest całkowicie zrozumiały. A jedyną realną i optymalną jego realizacją byłaby przelotowa linia autobusowa po Wisłostradzie, łącząca oba kampusy, a przy tym zapewniająca sprawny dojazd np. do stacji metra Plac Wilsona, nie tylko studentom UKSW, ale i mieszkańcom Młocin.

Warunki terenowe (jak wskazano w koncepcji [1]) nie pozwalają na wykonanie łącznicy z ul. Dewajtis na Wisłostradę w kierunku północnym, lecz jedynie w stronę centrum miasta. Każdy pojazd, który zjedzie planowaną jezdnią pod estakadę, a więc i autobus, będzie musiał w drodze powrotnej dojechać do węzła przy ul. Gwiaździstej.

Przebieg linii, która dojeżdżałaby pod samą uczelnię przy ul. Dewajtis, a następnie jechała dalej do Młocin – nakładając drogi, zwiększając koszty i czas przejazdu – jest zupełnie nieracjonalny. Trudno też sobie wyobrazić, że Zarząd Transportu Miejskiego zgodzi się uruchomić **dwie** linie autobusowe, z których jedna połączy oba kampusy, a druga skończy trasę na ul. Dewajtis. Widoczne ostatnio cięcia, np. nie szukając daleko – skrócenie tras linii 103 czy 515, jednoznacznie wskazują, że trudno liczyć na taką hojność ZTM – i nie sposób jej wymagać – przy brakach kadrowych i mnóstwie innych potrzeb i niedostatków mocy przewozowych.

6. Trzeba też zauważyć, że UKSW nie ustosunkował się do koncepcji [1] w fazie jej opiniowania, mimo że miał taką możliwość. Jej autorzy wymieniając na str. 3. listę instytucji, które przekazały swoje opinie do koncepcji, zaznaczają *„niestety nie uzyskaliśmy opinii z UKSW (naszym zdaniem najbardziej zainteresowanego)”*. Skoro więc uczelnia nie korzysta z okazji do wyrażenia swego zdania i nie domaga się doprowadzenia komunikacji ulicą Dewajtis, można przyjąć, że proponowany od dawna wariant „wisłostradowy” jest dla uczelni satysfakcjonujący. Uzupełniając go można dopracowywać sposoby poprawy dojścia pieszych z przystanków na Wisłostradzie do gmachów UKSW.
7. Aby właściwie umiejscowić problem komunikacyjny UKSW na tle innych uczelni podajemy dla porównania dystanse do wydziału MIMUW z najbliższych przystanków: Akademia Medyczna – 500 m, Bitwy Warszawskiej 1920 r. – 400 m, Kino Ochota – 400 m, Wawelska – 500 m. Studenci niektórych wydziałów SGGW muszą pokonywać pieszo jeszcze większe odległości. Po skróceniu drogi między gmachami UKSW a Wisłostradą do 200 metrów nastąpi czterokrotna poprawa względem obecnej drogi (800m od Marymonckiej), dająca tej uczelni uprzywilejowaną pozycję względem niejednego wydziału stołecznych szkół wyższych.
8. Warte przypomnienia jest także to, co Liga Ochrony Przyrody podaje w piśmie do Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody [16], gdzie można przeczytać, że *„w swoim czasie pozytywna opinia dla lokalizacji uczelni w tym miejscu była uwarunkowana właśnie niewprowadzaniem komunikacji miejskiej do rezerwatu Las Bielański”*.

O ile w koncepcji [1] nie zajmowano się tą kwestią przyjmując przelotowy przebieg linii autobusowej, o tyle dla obecnego podejścia pętla jest elementem kluczowym, który należy dokładnie zbadać i rozstrzygnąć w pierwszej kolejności, a nie pozostawiać na trudną do przewidzenia przyszłość.

✓ Należy zrezygnować z wprowadzania komunikacji autobusowej na Skarpę i stosowne skorygować Materiały i Projekt albo potraktować to jako jeden z wariantów, uzależniony od dokładnej analizy technicznej, ekonomicznej i prawnej wykonalności pętli.

2.6. Wyłączenie z ruchu zachodniego odcinka ulicy Dewajtis

Nie tylko Zielone Mazowsze, ale także Wojewódzki Konserwator Przyrody, lokalne samorządy, organizacje społeczne i autorytety naukowe postulują całkowite wyłączenie z ruchu ul. Dewajtis na odcinku od Marymonckiej do Kamedulskiej po zapewnieniu dojazdu od Wisłostrady. Zwracamy uwagę, że pominięcie statusu reszty tej ulicy leżącej poza granicami opracowania przyjętymi w Materiałach skutkuje bezpośrednio utworzeniem przelotowego, dwukierunkowego połączenia Wisłostrady z ul. Marymoncką, a więc lawinowym wzrostem ruchu i ogromnym zagrożeniem dla siedlisk rezerwatu i jego funkcji rekreacyjnych. Stanowczo należy przewidzieć tak w projekcie przedsięwzięcia, jak i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na jego realizację jawny **wymóg całkowitego fizycznego zamknięcia wjazdu w ul. Dewajtis przy ul. Marymonckiej**.

Rada Dzielnicy Bielany w stanowisku [9] stwierdza m.in., że „*docelowo ulica Dewajtis powinna zostać zamknięta dla ruchu i zachowana jedynie na wypadek sytuacji nadzwyczajnych, np. jako droga ewakuacyjna*”. Podobne postulaty znajdują się też w koncepcji [1] na str. 7. Korzystnym skutkiem będzie eliminacja niebezpieczeństwa kolizji, jakie ruch z ul. Dewajtis stwarza przecinając jezdnie ul. Marymonckiej i torowisko tramwajowe.

W wywiadzie [10] prof. Maciej Luniak, jeden z inicjatorów objęcia Lasu Bielańskiego ochroną rezerwatową przypomina, jak dzięki zaangażowaniu i zrozumieniu decydentów udało się uniknąć poprowadzenia Wisłostrady po linii ulicy Dewajtis i tym samym katastrofalnego i zgubnego dla rezerwatu przecięcia go ruchliwą arterią. Byłoby niewybaczalnym błędem i ponurym żartem historii, gdyby ten powstały w czasach PRL-u czarny scenariusz ziścił się w wolnej Polsce, gdyż dezintergację rezerwatu pogłębi każda przelotowa droga.

✓ Z chwilą otwarcia nowego połączenia wjazd w ul. Dewajtis zarówno z ul. Marymonckiej, jak i przy ul. Kamedulskiej musi być **bezwzględnie i skutecznie** zamknięty.

2.7. Udział społeczeństwa a sprawność procesu inwestycyjnego

Stowarzyszenie w formie odrębnego wniosku [11] zwróciło uwagę Organu na wyjątkową wagę udziału społeczeństwa w Postępowaniu, a więc i potrzebę jego szczególnej staranności w tym zakresie (dostępność informacji, konsultacje, przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, przyjmowanie i rozpatrywanie uwag). Nie ma potrzeby powtarzania obszernego uzasadnienia tej części wniosku [11]. Poprzestajemy na ponowym podkreśleniu tych potrzeb i zwracamy uwagę, że obecny etap Postępowania daje dużo czasu na rzetelne przygotowanie przez Organ udziału społeczeństwa z pożytkiem dla wszystkich uczestników, jakości i tempa Postępowania.

3. Kwestie techniczno–realizacyjne

3.1. Konieczność prowadzenia łącznic bez ingerencji w rezerwat

§ 186. rozporządzenia [5] zaleca, aby „przy projektowaniu i wykonaniu drogi uwzględniać uwarunkowania przyrodnicze oraz dążyć do ograniczenia negatywnego wpływu drogi na przyrodę, krajobraz, grunty rolne i leśne w jej otoczeniu”.



Ilustracja 1. Zjazd techniczny wykonany dla potrzeb remontu estakad

Wykonany podczas remontu estakad zjazd techniczny (na ilustracji 1.) wskazuje właściwy kierunek, w jakim powinien podążać projekt, czyli zmniejszenia kosztów, komplikacji i inwazyjności w środowisko i krajobraz. Pochylenie podłużne jezdni widocznej na zdjęciu wynosi około 15%, ale bez większych problemów można uzyskać łagodniejsze nachylenie 12% wymagane dla pożądanej prędkości projektowej 30 km/h [5].

W opinii [3] zawarliśmy postulat zwięzienia nowobudowanych łącznic do 3,5 m, tj. szerokości przewidzianej dla odcinków drogi dojazdowej klasy funkcjonalnej D (§ 4.1. Rozporządzenia [5]). Autorzy koncepcji [1] nie uwzględnili tego wniosku uzasadniając to następująco „*Proponowana szerokość jezdni łącznicy umożliwia ominięcie stojącego, popsutego pojazdu. Jest to naszym zdaniem najmniejsza możliwa szerokość jednokierunkowej łącznicy w sytuacji, kiedy mają po niej regularnie kursować autobusy. Przy szerokości mniejszej dotarcie pomocy technicznej lub straży pożarnej do pojazdu uszkodzonego lub takiego, który uległ wypadkowi, nie byłoby możliwe.*” ([1] str. 4.)

Założenie regularnego kursowania autobusów po łącznicach uważamy za niesłuszne (p. 2.5). W przeciwieństwie do naszej opinii [3] autorzy koncepcji [1] nie podają podstaw prawnych *najmniejszej możliwej ich zdaniem szerokości łącznicy*. Jeśli podstawy takie istnieją, wnosimy o wystąpienie do właściwego ministra o zgodę na odstępstwo od rozporządzenia i zwięzienie łącznic. Jest to bardziej uzasadnione niż wystąpienie do Ministra Środowiska o zgodę na ingerencję w obszar rezerwatu Las Bielański, szczególnie niewskazaną gdyż dotyczącą jego najcenniejszej części jaką są lasy łęgowe – pozostałość dolnego tarasu zalewowego Wisły. Nadrzędny w tym miejscu interes środowiska uzasadnia nasz wniosek.

Zaś dotarcie służb ratunkowych w razie awarii lub wypadku będzie w oczywisty sposób możliwe po Wisłostradzie. Znikome prawdopodobieństwo zablokowania którejs z łącznic i mały ruch nie uzasadnia podejmowania drastycznych ingerencji w najcenniejszy obszar przyrodniczy stolicy. Jego dobro stanowi oczywistą i obiektywną przesłankę do zwięzienia łącznic, w razie potrzeby – za zgodą na odstępnie od norm wydaną przez właściwy organ.



Ilustracja 2. *Dojście do zachodniej zatoki przy Wisłostradzie – widok na płu-zachód*

Ilustracja 2. przedstawia widok w kierunku ul. Dewajtis (w głębi) z poziomu zachodniej zatoki. Czerwone linie wskazują orientacyjne położenie jezdni łącznicy wjazdowej w wariantcie jej zwięzienia i wprowadzenia do istniejącej zatoki (widocznej częściowo po prawej).



Ilustracja 3. *Pas terenu między Wisłostradą a lasem, na płu. od ul. Pergaminów*

Na ilustracji 3. naszkicowano czerwonymi liniami orientacyjny przebieg w/w łącznicy wjazdowej, wymagający wykonania muru oporowego w nasypie Wisłostrady.

Pewnym mankamentem tego rozwiązania będzie połączenie pasa włączania z zatoką przystankową. Podobne rozwiązania funkcjonują jednak w wielu miejscach, a przy przewidywanym ruchu 1000 wyjeżdżających pojazdów/dobę i autobusie kursującym co 15–20 minut nie wydaje się to problemem w opisanych przypadkach.

✓ Należy rozważyć zwężenie jezdni obu łącznic do 3,5 m i wprowadzenie zachodniej do istniejącej zatoki, zamiast prowadzenia jej obok, co zapobiegnie poszerzeniu pasa drogi, wycince drzew i ingerencji w rezerwat, a także skróci przebieg łącznicy przy ciągu pieszo–rowerowym, uciążliwy dla niezmotoryzowanych.

3.2. Prowadzenie ruchu rowerowego z ulicy Dewajtis na południe

Uważamy za celowe rozważenie wariantu z wprowadzeniem ruchu rowerowego na jezdnię łącznicy kontrapasem i ew. pasem zgodnym z kierunkiem wyjazdu. Wymaga to jednak dokładniejszej analizy pod kątem bezpieczeństwa i wygody, w tym włączania się rowerzysty ze ścieżki (z południa) na kontrapas, najlepiej bez pokonywania różnic wysokości i nadmiernie ostrych zakrętów. Na łącznicy musi wówczas obowiązywać ograniczenie prędkości do 30 km/h, najlepiej z fizycznymi środkami uspokojenia ruchu. Zaletą tego wariantu jest odzyskanie 3 metrów przewidzianych w Projekcie dla wydzielonej drogi rowerowej.

Niewielkie prędkości samochodów, rzędu 30–40 km/h, w połączeniu z ich dobowym natężeniem rzędu 2–3 tys. pojazdów zdecydowanie minimalizują w obszarze opracowania zagrożenie rowerzysty kolizją z samochodem. O wiele istotniejsza do wzięcia pod uwagę jest separacja ruchu rowerowego i pieszego – oba bardzo nasilone i wymagające priorytetowego traktowania.

Przyjęte w projekcie prowadzenie dróg rowerowych przy chodniku i pominięcie innych możliwości znamionuje wręcz odwrotny stosunek Projektanta do tej kwestii i zdaje się świadczyć o braku jej głębszego rozpoznania, mimo że jest bardzo istotna. Trzeba zauważyć, że dla wspomnianych wyżej parametrów prędkości i natężenia literatura przedmiotu² zaleca stosowanie ruchu mieszanego.

✓ Należy zrewidować założenia dotyczące ruchu rowerowego i uzupełnić Projekt o dodatkowe rozwiązania wariantowe, w tym ruchu na zasadach ogólnych i pasów dla rowerów w jezdni (w jednym lub obu kierunkach).

3.3. Klasa funkcjonalna ulicy Dewajtis

Zakładana dla ulicy Dewajtis klasa techniczna **Z** ([20] str. 5.) jest niezgodna z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy [8], a także z intuicyjnym rozumieniem, gdyż ulica ta nie będzie zbierać ruchu z innych dróg, a tylko zapewniać dojazd w jedno miejsce i z jednego kierunku. Mamy tu do czynienia z typową drogą dojazdową – ślepą i obsługującą w zasadzie dwie posesje. Docelowo ten charakter omawianej drogi również nie zmieni się. Jak najbardziej uzasadnione jest więc obniżenie jej klasy wręcz do **dojazdowej (D)**.

Na mapie Układu drogowo–ulicznego klasyfikacja – uwarunkowania rozwoju (załącznik

²Por. np. *Postaw na Rower*, Kraków 1999, tłumaczenie normatywu holenderskiego lub *Collection of Cycle Concepts*, przystępna, przekrojowa publikacja Duńskiej Dyrekcji Dróg, rozdz. 7, str 53.

1.G do Studium [8]) dla ulicy Dewajtis przewidziano klasę drogi **lokalnej (L)**, a nie zbiorczej (Z). W rozdziale VIII *System transportowy* Studium [8] nie naniesiono jej na żadną z map ani nie wymieniono w tekście jako drogi zbiorczej. Zaklasyfikowanie ulicy Dewajtis jako drogi lokalnej (L), pozwoli przy braku zabudowy zmniejszyć szerokość pasa ruchu z przyjętego 3,4 m do **2,75 m** zgodnie z § 15. p 1. rozporządzenia [5]. Da to szerokość całkowitą jezdni równą **5,5 m** (oszczędniejszą aż o **1,3 m** w porównaniu z Projektem) niewymagającą porzesuwania skarpy i wycinki drzew na odcinku skarpowym.

Ponadto z uwagi na warunki terenowe, krętość, krótkie odcinki, ruch pieszy i rowerowy należy przyjąć ograniczenia prędkości³ docelowego ruchu samochodów, objąć cały obszar drogowy strefą **tempo 30** i wprowadzić fizyczne środki spowalniające ruch jak progi, wyniesione tarcze skrzyżowań⁴ i płytowe przejścia dla pieszych.

✓ Należy przyjąć dla ulicy Dewajtis klasę drogi **dojazdowej (D)** lub maksymalnie **lokalnej (L)**, stosownie zwęzić pasy ruchu i uspokoić go.

3.4. Ruch rowerowy na ulicy Dewajtis

Uważamy za szkodliwe ze względów bezpieczeństwa prowadzenie ruchu rowerowego na ul. Dewajtis w formie dwukierunkowej ścieżki rowerowej i co gorsza przylegającej do chodnika. Projektant nie wziął pod uwagę kilku istotnych czynników:

1. dużej prędkości (30 km/h w ruchu swobodnym), jakiej rowery nabierają na zjeździe;
2. trudności z utrzymaniem równowagi i stabilnego toru roweru podczas podjazdu;
3. tendencji pieszych do wchodzenia na pas przeznaczony dla rowerów powszechnie obserwowanej na ciągach pieszo–rowerowych;
4. nierównomiernego rozkładu natężenia ruchu pieszych, w którym można się spodziewać okresowo wieloosobowych grup studentów, uczniów w godzinach rozpoczęcia/zakończenia zajęć lub wiernych w czasie mszy, idących razem i nie zachowujących pożądanej dyscypliny (patrz czynnik 3);
5. dużego natężenia ruchu rowerowego, które na pewno nie zmaleje, a raczej będzie rosło, np. po uruchomieniu przeprawy mostowej na Białołękę.
6. niewielkiego natężenia ruchu samochodowego;
7. pochylenia podłużnego, które według § 48. p.1. rozporządzenia [5] nie powinno przekraczać 5%, a na skarpowym odcinku ul. Dewajtis dochodzi do **8-10%**
8. zakrętu, długości odcinka spadkowego i dodatkowego zwiększania ryzyka przy oblodzeniu, słabym oświetleniu itp. czynnikach atmosferycznych.

Prowadzenie ruchu pieszego i rowerowego w sposób przyjęty w projekcie jest zbyt niebezpieczne, grozi poważnymi kolizjami zarówno rowerzystów jadących w przeciwnych kierunkach (czynniki 1, 2 i 5), jak i rowerzystów z pieszymi (czynniki 1, 3, 4 i 5). Nie należy absorbować uwagi rozpedzonego rowerzysty omijaniem pieszych czy groźbą zderzenia z jadącym pod górę, lecz pozwolić mu skoncentrować się na obserwacji drogi w dalszej odległości. Jest niemal pewne, że rowerzyści świadomi opisanych zagrożeń i tak będą poruszać się jezdnią, więc przestrzeń zajęta na ścieżkę i pieniądze wydane na jej budowę zostaną zwyczajnie zmarnowane.

³Ograniczenie prędkości do 30 km/h postulowano w koncepcji [1] na str. 5.

⁴Wyniesienie tarczy skrzyżowania sugerowano w koncepcji [1] na str. 5 i 8 (p. 5.7).

Zastrzeżenia budzi też przejście drogi rowerowej przez skrzyżowanie (patrz ilustracja 4. na str. 16). Większość rowerzystów nie skorzysta tu z wyznaczonych przejazdów, lecz skróci sobie drogę przez tarczę skrzyżowania (jak to ma miejsce np. przy ul. Relaksowej na Kabatach). Załamywanie drogi dla rowerów pod kątem prostym jest niedopuszczalne. Trzeba wprowadzić **wyłukowania** o promieniach nie mniejszych niż 12 m, a najlepiej zachować przebieg podobny do pierwotnego.

Z podanych wyżej powodów postulujemy rezygnację z prowadzenia ruchu rowerowego dwukierunkowo, przy chodniku na rzecz innych możliwych rozwiązań:

1. jednego lub dwóch jednokierunkowych **pasów dla rowerów w jezdni**;
 2. **ruchu na zasadach ogólnych**, ale pod warunkiem zastosowania fizycznych środków spowalniających ruch samochodów i odpowiedniego rozwiązania włączania i wyłączania ruchu rowerowego na skrzyżowaniu ulicy Dewajtis z Pergaminów.
- ✓ Należy zrezygnować z dwukierunkowej drogi rowerowej przy chodniku na ul. Dewajtis na rzecz któregoś z w/w wariantów, co poprawi wygodę ruchu rowerowego i pozwoli oszczędniej zaplanować przekrój (omówiony w p. 3.5).

3.5. Przekrój ulicy Dewajtis

Przy zmianie prowadzenia ruchu rowerowego (jak w p. 3.4) i skorygowanej do **2,75 m** szerokości pasa ruchu (p. 3.3) można uzyskać np. następujący przekrój poczynając od wewnętrznej strony:

chodnik	1,50 m
pas rowerowy	1 m
dwa pasy ruchu po 2,75 m	5,50 m
pas rowerowy	1 m
razem	9 m

W projekcie zaplanowano przekrój⁵ o łącznej szerokości **10,8 m** decydując się tym samym na przesunięcie skarpy, wycinkę kilkudziesięciu drzew i przebudowę zejścia do zabytkowego ujęcia wody. **Koszty** realizacji takiej koncepcji i **straty w drzewostanie** przemawiają za odstąpieniem od niej na rzecz oszczędniejszego planowania przekroju drogi. Uważamy, że da się to zrobić, na przykład w zaproponowany wyżej sposób (oszczędność **1,8 m**).

Pasy ruchu o szerokości **2,75 m** są wystarczające dla codziennego ruchu, zwłaszcza że nie będzie on szczególnie nasilony (oszacowany na 2000 pojazdów/dobę [2] p.1.3) i musi być spowolniony. W stanach wyższej konieczności czy niecodziennych sytuacjach wymagających wjazdu np. ciężkiego sprzętu pasy rowerowe można traktować jako rezerwę szerokości pozwalającą na ruch pojazdu o ponadnormatywnych wymiarach, oczywiście na zasadzie sporadycznego wyjątku. W koncepcji [1] nie przewidywano poszerzania skarpowego odcinka ul. Dewajtis przyjmując jego szerokość równą 6 metrów.

✓ Należy zwęzić pasy ruchu ul. Dewajtis w granicach opracowania do **2,75 m** lub zachować obecną jezdnię dobudowując jedynie chodnik po zachodniej stronie.

⁵Nie uwzględniając w kalkulacji szerokości poszerzeń wymaganych na zakrętach.

3.6. Skrócenie dojścia do UKSW od przystanków na Wisłostradzie

W Materiałach i Projekcie w ogóle nie bierze się pod uwagę przystosowania dla ruchu pieszego ul. Pergaminów i poprowadzenia jako jej przedłużenia chodnika do południowego ogrodzenia UKSW, gdzie można wykonać furtkę. Uzyskane w ten sposób najkrótsze z możliwych dojść od planowanych przystanków na Wisłostradzie do gmachów uczelni skróciłyby dystans między nimi do około **200 metrów**. Na podkreślenie zasługuje też minimalny koszt tego rozwiązania i znikoma inwazyjność dla szaty roślinnej, gdyż ścieżka gruntowa na tej trasie już istnieje. Należałoby tylko ją poszerzyć, utwardzić i oświetlić. Powyższe rozwiązanie doskonale służy osiągnięciu obu nadrzędnych celów (p. 2.1), przez co kwalifikuje się jako pełnoprawny i istotny wariant i składnik realizacji Przedsięwzięcia. Podczas spotkania na UKSW 8 lutego 2005 r. ustalono wspólnie, że należy „*podjąć starania o wykonanie furtki i przejścia skracającego dojście studentom do przystanku na Wisłostradzie*” [19]. Niestety, nawet UKSW, najbardziej zainteresowana ze stron, nie podjęła jak dotąd żadnych działań w tym kierunku, mimo sugestii naszego Stowarzyszenia.

✓ Należy dopracowywać i uwzględnić w Projekcie w/w wariant ruchu pieszego i dojścia do UKSW z ul. Pergaminów od strony południowo–wschodniej.

3.7. Eliminacja nielegalnego parkowania

Według Projektu odcinek ul. Dewajtis od Kamedulskiej do Pergaminów będzie główną (zaś docelowo powinien być jedyną) drogą dojazdową do Kompleksu. Można się spodziewać na tym odcinku nielegalnego parkowania, jakie masowo występuje obecnie. Dlatego konieczne jest oprócz odpowiedniego oznakowania ustawienie wygodzeń, słupków lub barier wzdłuż północnego krawężnika na w/w odcinku. Po stronie południowej trawnik przylegający do ogrodzenia WMSD jest już zabezpieczony metalowymi barierkami.

Ponadto należałoby ocenić pozostałe odcinki projektowanych dróg pod kątem potencjalnego parkowania i zabezpieczyć je tam, gdzie to się okaże konieczne. Można się spodziewać, że po wdrożeniu nowego dojazdu i nowych zasad wystąpi pewien deficyt miejsc parkingowych, do czasu przyzwyczajenia do nowej sytuacji i braku dzikiej „rezerwy parkingowej”, jaką był zachodni odcinek ul. Dewajtis. Docelowo ruch indywidualny powinna przejąć komunikacja autobsowa.

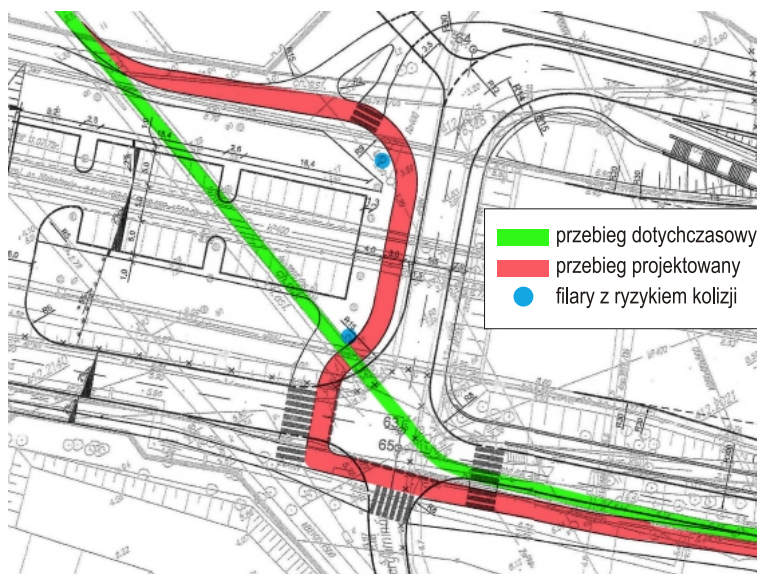
✓ Należy przewidzieć w Projekcie fizyczne środki zapobiegania nielegalnemu parkowaniu.

3.8. Miejsca parkingowe pod estakadami

W projekcie przewidziano pod każdą z estakad po jednym rzędzie miejsc parkingowych, prostopadłych do osi jezdni oraz ciąg dojazdowy leżący dokładnie pod przerwą dzielącą estakady. Uważamy, że powinno się rozważyć inny układ parkingu względem estakad (przykład na ilustracji 5. na str. 17), spełniający następujące założenia:

1. Pozostawienie możliwie niezabudowanej i wolnej powierzchni czynnego biologicznie pasa dzielącego estakady, na którym można nasadzić drzewa i krzewy, np. prowadzenie ciągu dojazdowego pod płytą, między filarami (ich odstępów równe ok. 3,50 m pozwalają na to, np. w formie dwóch równoległych ciągów jednokierunkowych – rys. 5. na str. 17);

2. Maksymalne wykorzystanie na parking powierzchni martwej biologicznie (zacięnionej i pozbawionej nawodnienia opadowego przez zadaszenie płytą estakady);
3. Wykonanie parkingów nieinwazyjnie, bez nadmiaru asfaltu, krawężników i uskoków, przy użyciu materiałów naturalnych (jak stabilizowany mechanicznie żwir) czy ażurowych płyt, ze względów estetyczno–krajobrazowych i minimalizacji utrudnień dla drobnych kręgowców (korytarz ekologiczny);
4. Zachowanie optymalnego przebiegu drogi rowerowej przechodzącej pod estakadami, której projektowany kręty i wydłużony przebieg (na ilustracji 4. zaznaczony na czerwono) uległ zdecydowanemu pogorszeniu względem wcześniejszego (kolor zielony).
5. Zapewnienie bezpieczeństwa i wzajemnej widoczności rowerzystom i pieszym, którą w projektowanym przebiegu mogą ograniczać filary najbliższe przyczółka, a skrajne z nich (zaznaczone niebieskimi punktami) mogą stwarzać po wewnętrznej stronie zakrętu ryzyko kolizji przy pochyleniu rowerzysty siłą dośrodkową.
6. Zapewnienie optymalnego dojścia do parkingu (patrz też p. 3.6). Projekt przewiduje chodnik tylko przy pierwszym od przyczółka rzędzie filarów, zastanawia brak chodnika równoległego do wjazdu na parking przy jednoczesnej likwidacji schodów w kierunku rzeki vis-à-vis źródła. Zmusi to parkujących do chodzenia jezdnią.
7. Być może zagospodarowanie terenu pod pierwszymi (od pld.) przesłami estakad należy odtworzyć, a parkingi przesunąć w dół rzeki. Za pozostawieniem szerszego „prześwitu” bez parkowania przy pld. końcu estakady przemawia migracja zwierząt. Tamtędy wiedzie najkrótsza droga między brzegiem Wisły a łęgiem Lasu Bielańskiego.

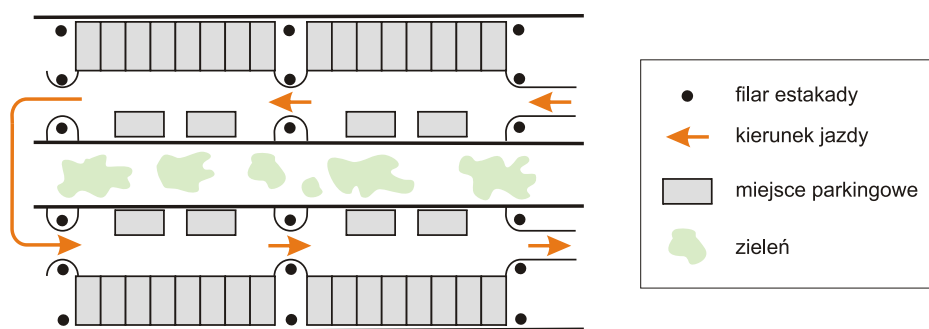


Ilustracja 4. Porównanie projektowanego i dotychczasowego przebiegu drogi rowerowej

W dalszym toku prac należy przewidzieć wyposażenie parkingu w czujniki wykrywające pojazd i układ zliczający z wyświetlaczami przy wjeździe podających informację o liczbie wolnych miejsc. Czujniki można podwiesić od spodu płyt estakad albo umieścić w podłożu pętlę indukcyjną podobnie jak w sygnalizacji akomodacyjnej.

Skarpowy odcinek ul. Dewajtis jest licznie uczęszczany przez spacerowiczów i rowerzystów, więc należy dążyć do ich maksymalnego odseparowania od ruchu parkujących samochodów. Za konieczne uważamy wyniesienie tarczy skrzyżowania ul. Dewajtis z ul. Pergaminów do poziomu chodników i zachowanie ciągłości dróg rowerowych na przecięciach z jezdniami, aby nawierzchnia wizualnie podkreślała pierwszeństwo.

Zastrzeżenia budzi rozwiązanie wjazdu na parkingi z ul. Dewajtis, a nie (jak w pierwotnej koncepcji [1]) z odcinka biegnącego pod estakadami. Dystans pokonywany przez część samochodów wydłuża się o dwukrotną odległość wjazdu od przyczółka estakady, ale najbardziej niewskazane w tym wariantcie wydaje nam się zwiększanie ruchu na w/w fragmencie ulicy, którym każdy parkujący musi przejechać dwa razy. Pochyłość łącznika między ul. Dewajtis a parkingiem utrudni widoczność. Wyjeżdżający z niego przecina dwa potoki ruchu, podczas gdy wjazd pierwotny – na drogę jednokierunkową – tylko jeden.



Ilustracja 5. Alternatywny układ parkingów pod estakadmi

Ilustracja 5. prezentuje orientacyjnie przykład innego układu parkingów pod estakadmi. Rozdzielenie wjazdu i wyjazdu ułatwi wprowadzenie zliczania pojazdów i kontroli dostępu. Moduł liczy 20 miejsc (o 4 więcej niż w projekcie [2]). Parking nie zachodzi na pas dzielący estakady, gdzie można nasadzić drzewa i krzewy. Widok na ten pas z poziomu płyt estakad pokazano na ilustracji 6.



Ilustracja 6. Widok na pas dzielący estakady i rosnące w nim drzewa

4. Podsumowanie

4.1. Konieczność zmian w Projekcie

Z objętości i treści powyższych uwag nasuwa się wniosek, że w podejściu Inwestora i Projektanta do planowanego Przedsięwzięcia zabrakło należytego rozpoznania szerszego tła i celów (p. 2.1). Świadomie zrezygnowano z wariantowania i skoncentrowano się na kwestiach technicznych, choć nie one powinny grać pierwszoplanową rolę w tak specyficznym i złożonym przypadku.

Materiały [2], [20] przedłożone Organowi zawierają zbyt wiele istotnych braków i kontrowersji. Trzeba więc przypomnieć o **zasadzie przezorności** zawartej w art. 6. p. 2. Ustawy [6]: „*Kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze.*” Być może Projektant celowo nie stara się w pełni rozpoznać negatywnych konsekwencji realizacji tego, co proponuje, i przewidzieć dla nich środków zapobiegawczych. Może pozostawia to autorom Raportu? Jednak część zagrożeń jest na tyle ewidentna (jak choćby wspomniana w p. 2.6 groźba lawinowego wzrostu ruchu na ul. Dewajtis, nie mówiąc o masowej wycince drzew), że zapobiegania im należałoby oczekiwać także od Projektanta.

Zgoda na realizację wydana na podstawie obecnej zawartości Materiałów będzie w najlepszym razie obciążona ogromnym ryzykiem niekorzystnych następstw. Naszym zdaniem opisany w Materiałach wariant Przedsięwzięcia nie kwalifikuje się do wydania zgody na jego realizację, gdyż **pogorszy już i tak złą sytuację rezerwatu**, zamiast ją poprawić, a przy tym pochłonie ogromne koszty – zupełnie nie uzasadnione efektami. Gruntownego zrewidowania wymagają ewidentne niedopatrzienia Projektu w kwestii ruchu rowerowego, o czym wspomniano wyżej w p. 3.2, 3.4, 3.8.

W niniejszym opracowaniu uzasadniamy wyczerpująco zasadność realizacji Przedsięwzięcia w innej formie, niż przedstawiona w Materiałach. Wskazujemy na **istnienie rozwiązań alternatywnych** – korzystniejszych społecznie, przyrodniczo i komunikacyjnie, bliższych bezspornym celom Przedsięwzięcia, tańszych, a niekiedy i prostszych w realizacji. Podtrzymujemy też wcześniej zgłaszane uwagi i postulaty (np. [3]), których niestety nie wzięto pod uwagę. Powinny one znaleźć się w aktach sprawy i zostać rozpatrzone przez Organ przed wydaniem decyzji.

Dlatego Stowarzyszenie jest zmuszone wnosić o zastosowanie art. 55. Ustawy [6] *Jeżeli z postępowania (...) wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany, organ administracji, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmówi zgody na realizację.*

4.2. Apel o publiczną dyskusję

Wyrażamy zdziwienie, że mimo dwukrotnego już złożenia uwag (uwagi [3] do koncepcji [1] przekazaliśmy 26 lipca 2006 r., wstępne uwagi do opracowania [2] przekazaliśmy ZDM na początku sierpnia 2007 r.) jak dotąd nikt ze strony Inwestora i Projektanta nie wykazał inicjatywy, by zorganizować spotkanie robocze i jak najwcześniej zacząć szeroko dyskutować. Nie tylko nad założeniami, celami i wariantami Przedsięwzięcia, ale i taki-

mi „drobaczami” jak prowadzenie ruchu rowerowego. Wielu z zawartych tutaj uwag nie trzeba byłoby pisać i tworzyć tak obszernego dokumentu. Niektóre problemy można było omówić i wyeliminować, zanim jeszcze wystąpiły w projekcie. Liczymy, że i teraz nie jest na to za późno mimo zaawansowanego stadium prac.

Stowarzyszenie zwraca się więc z oficjalnym wnioskiem do Organu, a pośrednio do Inwestora i Projektanta o zorganizowanie spotkania roboczego (lub spotkań tematycznych) z udziałem zainteresowanych stron takich jak Pełnomocnik Prezydenta Warszawy ds. Rozwoju Transportu Rowerowego, ZTM, Rada Dzielnicy, Wojewoda, naukowcy, organizacje pozarządowe. Otwarta dyskusja pozwoli bezpośrednio wyjaśniać wątpliwości, uzgadniać stanowiska i dopracowywać szczegóły. Mamy nadzieję, że przyjazny dla społeczności lokalnej i środowiska, dopracowany i funkcjonalny projekt i jego późniejsza realizacja przyniesie satysfakcję przede wszystkim Inwestorowi i Projektantowi.

4.3. Apel o racjonalne ekonomicznie osiągnięcie celów

Jak już wspomniano w p. 2.1, u podstaw omawianej inwestycji i poprzedzających ją kilkuletnich starań radnych, naukowców, samorządowców i ekologów leżał podstawowy zamiar **eliminacji ruchu samochodowego z ul. Dewajtis** przecinającej rezerwat, możliwy dzięki zapewnieniu dojazdu inną drogą. Tymczasem obecny Projekt nie tylko nie gwarantuje zmniejszenia tego ruchu, ale stwarza realne zagrożenie, a właściwie pewność, że ruch ten lawinowo wzrośnie (p. 2.6). Nie może się stać inaczej, jeśli ul. Dewajtis zostanie drogą przelotową i wygodnym dla wielu kierowców skrótem tranzytowym.

Budowa nowego węzła komunikacyjnego pochłonie bardzo duże koszty. Jedyнным sensem ich ponoszenia jest ratowanie unikalnego obszaru przyrodniczego przed negatywnym wpływem motoryzacji i fragmentacją siedlisk. Gdyby realizacja Przedsięwzięcia nie przyniosła zakładanej poprawy dla środowiska, oznaczałoby to ewidentne marnotrawstwo świadczące o błędnym planowaniu i niegospodarności. Pragniemy wyraźnie podkreślić, że **obowiązek racjonalnego i oszczędnego gospodarowania środkami publicznymi** spoczywa zarówno na Organie, jak i na Inwestorze. Liczymy więc, że potraktują one ten aspekt sprawy z należytą powagą dokonując niezbędnych z tego punktu widzenia korekt w założeniach, wymaganiach i przesłankach szeroko pojętego Przedsięwzięcia.

4.4. Osoba kontaktowa

Z uwagami lub pytaniami do dokumentu można zwrócić się do osoby kontaktowej ze strony Stowarzyszenia w sprawie Przedsięwzięcia. Jest nią

Marcin Jackowski
e-mail jack@zm.org.pl
tel. mob. 502 717 024

Źródła

- [1] Projekt koncepcyjny połączenia ul. Dewajtis z Wisłostradą i zapewnienia miejsc postojowych przy Wisłostradzie oraz przy skrzyżowaniu ulicy Dewajtis z ulicą Marymoncką w Warszawie, E. Więckowska i inni, wersja ostateczna, wrzesień 2006 r.
- [2] Materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia połączenia ul. Dewajtis z Wisłostradą i zapewnienia miejsc postojowych przy Wisłostradzie, Metroprojekt sp. z o.o., F. Czechowski i inni, maj 2007 r.
- [3] Opinia Stowarzyszenia Zielone Mazowsze do Projektu koncepcyjnego [1] z 26 lipca 2006 r.
- [4] Odpowiedź Zastępcy Prezydenta Warszawy Jacka Wojciechowicza na List Otwarty w sprawie ochrony Lasu Bielańskiego, 26 czerwca 2007 r.
- [5] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- [6] Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 20 VI 2001 r.)
- [7] Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880)
- [8] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy
- [9] Stanowisko Rady Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy z 30 maja 2007 r. w sprawie przebiegu linii autobusowej ulicą Dewajtis
- [10] Wywiad z Prof. dr. hab. Maciejem Luniakiem, fragment o planowaniu bielańskiego odcinka Wisłostrady, kwartalnik *Zielone Światło* (ISSN 1733-8700), a także przeduki na łamach *Stolicy*, *Naszych Bielan* i *Gazety Żoliborza i Bielan*.
- [11] Wniosek Stowarzyszenia Zielone Mazowsze do Burmistrza Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy o uznanie za stronę w niniejszym Postępowaniu z 15 października 2007 r.
- [12] Stanowisko Komisji Ochrony Środowiska Rady m.st. Warszawy z 27.VI.2005 r.
- [13] Stanowisko Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody z 24 sierpnia 1992 r. do Biura Projektów Szkół Wyższych "BEPRON" (znak OSL.X-6133/132/92)
- [14] Postanowienie Wojewody Mazowieckiego z 22 sierpnia 2007 r. o konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu Przedsięwzięcia na środowisko
- [15] Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku
- [16] Wystąpienie Ligi Ochrony Przyrody do Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody z 28.X.2004 r.
- [17] Protokół nr 45/05 z posiedzenia Komisji Architektury, Urbanistyki, Gospodarki Przestrzennej i Ekologii Rady Dzielnicy Bielany dnia 20 lutego 2006 r. w sprawie funkcjonowania UKSW i komunikacji w ul. Dewajtis (SRD-0063-1-45/06)
- [18] Protokół z posiedzenia Komisji Architektury, Urbanistyki, Gospodarki Przestrzennej i Ekologii Rady Dzielnicy Bielany dnia 24.04.2007 r. w sprawie linii autobusowej na ul. Dewajtis
- [19] Protokół ze spotkania na UKSW w dniu 08.02.2005 r. w sprawie kompleksowego rozwiązania problemu dojazdu do Uniwersytetu.
- [20] Materiały do uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego [dla Przedsięwzięcia], Metroprojekt sp. z o.o.