

*Marki, dnia 03.01.2011*

**Stowarzyszenie Grupa MARKI 2020**

**ul. Generała Władysława Andersa 2  
05-270 Marki**

**Szanowny Pan Minister  
Sławomir Nowak  
Ministerstwo Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa**

**Aktualizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015**

W związku planowaną aktualizacją Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 („PBDK”) Stowarzyszenie Grupa Marki 2020 pragnie ponownie zwrócić uwagę na kwestię związaną z budową Warszawskiego Węzła Drogowego, a przede wszystkim Obwodnicy Marek.

Pragniemy podkreślić, że jesteśmy świadomi trudnej sytuacji finansów publicznych. W obecnej sytuacji wykorzystanie uszczuplonych środków na inwestycje drogowe powinno wynikać z analizy opierającej się na racjonalnych argumentach. Decyzje o wyborze realizowanych odcinków powinny mieć charakter rzeczowej analizy, opierającej się na priorytetach opisanych w PBDK. Zwracamy uwagę, że zgodnie z PBDK natężenie ruchu jest jedną z podstawowych przesłanek wyboru inwestycji do realizacji.

Z tego powodu kluczowa wydaje się realizacja projektów w Warszawskim Węźle Drogowym, ponieważ pod względem istniejącego natężenia ruchu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego te inwestycje pozwoliłyby znacznie efektywniej wykorzystać dostępne środki finansowe. Jedną z inwestycji, która wymaga możliwie najszybszej realizacji, jest Obwodnica Marek, składająca się z odcinka Marki – Drewnica oraz Drewnica – Radzymin.

Należy podkreślić, że 2 grudnia 2011 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał Decyzję Środowiskową dla odcinka drogi Marki (Drewnica) – Radzymin. Odcinek drogi Marki (Piłsudskiego) – Marki (Drewnica) ma również ważną Decyzję Środowiskową. Z tego powodu cały odcinek Obwodnicy Marek ma ważną dokumentację środowiskową.

Pojawiające się w mediach informacje na temat możliwego przyspieszenie inwestycji odbieramy bardzo pozytywnie. Jednakże aby możliwe było przystąpienie do realizacji inwestycji konieczna jest aktualizacja PBDK i przeniesienie zadań związanych z budową Obwodnicy Marek z Załącznika 2 do Załącznika 1 do PBDK. W związku z powyższym wnioskujemy o zmianę uchwały poprzez zmianę treści załączników i przeniesienie:

1. zadania nr 17 w załączniku 2 *Budowa drogi S-8 na odcinku od ul. Piłsudskiego w Markach (węzeł Marki) do węzła Drewnica wraz z węzłem do załącznika 1*

**Uzasadnienie:**

Omawiany odcinek stanowi pierwszy etap Wschodniej Obwodnicy Warszawy oraz jest kluczowym elementem tzw. „Obwodnicy Marek” Istniejąca droga krajowa DK8 przechodząca przez miejscowość Marki należy do najbardziej zatłoczonych dróg w Polsce. Droga S8 / S17 na rzeczonym odcinku posiada decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Szczegółowe uzasadnienie dla całej inwestycji tzw. „Obwodnicy Marek” przedstawione jest w dalszej części dokumentu.

2. zadania nr 18 w załączniku 2, Drogi Ekspresowe *Budowa drogi S-8 na odcinku Radzymin – Marki stanowiącą obwodnicę Marek do załącznika 1.*

**Uzasadnienie:**

Omawiany odcinek zasadniczy element tzw. „Obwodnicy Marek” Istniejąca droga krajowa DK8 przechodząca przez miejscowość Marki należy do najbardziej zatłoczonych dróg w Polsce. Droga S8 / S17 na rzeczonym odcinku posiada decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Szczegółowe uzasadnienie dla całej inwestycji tzw. „Obwodnicy Marek” przedstawione jest w dalszej części dokumentu.

## *Szczegółowe uzasadnienie*

### **Droga S-8 jest zadaniem priorytetowym PBDK**

Droga ekspresowa S8 jest jednym z najważniejszych ciągów komunikacyjnych w Polsce. Znalazło to odzwierciedlenie poprzez wpisanie jej jako priorytetowego zadania w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 („Program”) w całości. Oznacza to, że również odcinki istotne z punktu widzenia Marek: Marki – Drewnica oraz Drewnica – Radzymin stanowiące łączenie tzw. Obwodnicę Marek („Obwodnica”) są priorytetem.

### **Natężenie ruchu – SDR 2010 wynosi 58 tys. pojazdów**

Droga krajowa nr 8 w Markach jest jednym z najbardziej zatłoczonych odcinków dróg w Polsce. Wszelkie rezerwy przepustowości zostały już wyczerpane. W Programie wskazuje się, iż „natężenie ruchu jest jedna z podstawowych przesłanek wyboru inwestycji do realizacji”. Zwracamy uwagę na fakt, że wstępne wyniki pomiaru ruchu wykonane w 2010 r. wykazują średniodobowy ruch pojazdów samochodowych („SDR”) na poziomie 58 tys. pojazdów na dobę. Znamienny jest fakt, iż pogładowa mapa będąca elementem Programu przewiduje takie natężenie ruchu dopiero w roku 2025! Istotne jest, iż znaczna część pojazdów przejeżdżających przez Marki to samochody ciężarowe, co wynika z tranzytowego charakteru drogi krajowej nr 8. Wyższy SDR w województwie mazowieckim występuje jedynie w Raszynie, gdzie łączą się drogi krajowe nr 7 i 8, jednakże zgodnie z planami zawartymi w Programie ten odcinek uzyska alternatywę dla części ruchu przez niego obecnie przechodzącego w postaci autostrady A1 i A2.

### **Odcinek korytarza pierwszego sieci TEN-T**

Droga krajowa nr 8 w Markach stanowi początkowy odcinek pierwszego korytarza TEN-T Warszawa – Budzisko (tzw. Via Baltica), co oznacza, że jest to jeden z głównych szlaków drogowych w kraju i występuje na nim wysokie obciążenie ruchem tranzytowym. Włączenie drogi ekspresowej S8 na omawianym odcinku do sieci TEN-T pozwala oprzeć się na działaniu 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Pozwoliłoby to na pozyskanie dotacji wysokości 100 proc. kosztów kwalifikowanych inwestycji, które mogą być przeznaczone na budowę dróg ekspresowych i obwodnic. Obwodnica Marek idealnie wpisuje się w to działanie!

## **Istotne znaczenie dla ruchu lokalnego i aglomeracyjnego**

Droga krajowa nr 8 w Markach służy nie tylko tranzytowi, ale również codziennym dojazdom do pracy mieszkańców Marek, Radzymina, Wyszkowa i okolicznych miejscowości.

## **Ochrona środowiska**

Obecny przebieg drogi powoduje bezproduktywne zużycie ogromnych ilości paliwa w trakcie próby przejazdu przez Marki. Zanieczyszczenia wpływają negatywnie na standard życia, a przede wszystkim na zdrowie mieszkańców Marek, szczególnie tych mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Oczywistym problemem są drgania czy ponadnormatywny poziom hałasu, opisane w dokumencie przygotowanym przez Marszałka Województwa Mazowieckiego „Dokumentacja do określenia Programu ochrony środowiska przez hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków drogi krajowej nr 8, na terenie województwa mazowieckiego”. Dokument podkreśla, że jedynym rozwiązaniem w przypadku Marek jest budowa obwodnicy.

## **Bezpieczeństwo**

Pomimo dużej liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, faktu iż wszystkie przejścia są w nią wyposażone oraz dwóch fotoradarów, liczba wypadków jest znaczna. Bardzo niebezpiecznym miejscem jest zjazd z Trasy Toruńskiej poprzez łącznicę (tzw. ślimak). Brak alternatywnej drogi powoduje, iż każdy incydent permanentnie blokuje trasę Warszawa – Białystok. Nagminnie jest również łamanie przez kierowców ograniczenia prędkości i przejeżdżanie na czerwonym świetle, co istotnie odbija się na bezpieczeństwie. Jedynie budowa obwodnicy może doprowadzić do poprawy sytuacji.

## **Spójność sieci drogowej**

Obwodnica Marek, jako jedyny odcinek drogi ekspresowej S8, planowana jest do realizacji po 2013. Jeżeli te zamierzenia zostaną zrealizowane, to cała droga ekspresowa S8 będzie ukończona, włącznie z newralgicznymi elementami takimi jak Most Grota Roweckiego. Już w połowie 2012 roku, droga ekspresowa S8 od strony Warszawy będzie kończyć się w Markach, przechodząc z pięciopasowego bezkolizyjnego przekroju w każdym kierunku do dwóch pasów z kolizyjnymi skrzyżowaniami przeciętnie co 500 metrów oraz wyjazdami z posesji. W 2012 r. wszystkie większe miejscowości od Warszawy do Białegostoku będą miały obwodnice ekspresowe - za wyjątkiem Marek.

Dodatkowym argumentem jest ogłoszenie przetargu na kontynuację projektowania i przebudowę drogi S8 od węzła Modlińska do węzła Powązkowska, który ma być oddany do ruchu po modernizacji na koniec 2014 roku.

Oddanie tego odcinka do użytkowania przy równoczesnym braku Obwodnicy Marek doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego.

### **Istotne obejście drogowe**

Dodatkowo w ramach załącznika 3 do Programu wskazane zostały podstawowe kryteria, zgodnie z którymi wskazywane będą do realizacji dodatkowe zadania polegające na budowie obejść miejscowości. Wymienione są tam takie kryteria jak średniodobowy ruch pojazdów w odniesieniu do sieci dróg krajowych, płynność ruchu w ciągu drogowym, lokalizacja w ciągu drogi GP – rozpatrując te kryteria ponownie Obwodnica Marek powinna stać się priorytetem.

### **Kwestie społeczne**

Mieszkańcy Marek przygotowali akcję „TAK dla Obwodnicy MAREK” – pozytywną akcję obywatelską. Miała ona na celu uzmysłowienie skali problemu, jak również to, że bez blokowania dróg, w sposób pozytywny, można zasygnalizować istniejący problem i dążyć do jego rozwiązania w sposób dojrzały. Działania te miały na celu wyrazić poparcie dla szybkiej budowy dróg w naszym kraju i zarazem pokazać, że większość społeczeństwa jest zwolennikami działań pozytywnych. W ciągu miesiąca zebrano 11 tys. podpisów za realizacją inwestycji.

