

**Uchwała Nr III/15/2010
Rady Miasta Marki
z dnia 22 grudnia 2010 roku**

**w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Marki wobec rządowego projektu
Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015**

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 roku Nr 142, poz. 1591 z późniejszymi zmianami) uchwała się, co następuje:

§ 1

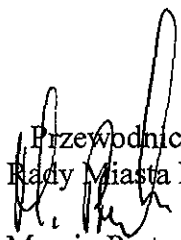
Przyjmuje się „Stanowisko Rady Miasta Marki w sprawie rządowego projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015” stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2

Przekazanie uchwały do Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury, Komisji Infrastruktury Sejm RP, Podkomisji stałej ds. transportu drogowego i drogownictwa, Podkomisji stałej ds. monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad powierza się Burmistrzowi Miasta Marki.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.


Przewodniczący
Rady Miasta Marki
Marcin Piotrowski

Załącznik do Uchwały
Nr III/15/2010
Rady Miasta Marki
z dnia 22 grudnia 2010 roku

Stanowisko Rady Miasta Marki w sprawie rządowego projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015

Rada Miasta Marki stanowczo i jednoznacznie wnioskuję o wpisanie odcinka drogi S8 od Marek do Radzyna, jako zadanie do realizacji do 2013 r..

Uzasadnienie

Droga ekspresowa S8 jest jednym z najważniejszych ciągów komunikacyjnych w Polsce. Znalazło to swoje odzwierciedlenie poprzez wpisanie jej jako priorytetowego zadania w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 („Program”) w całości. Z uznaniem należy odnotować fakt, iż zawarte zostały w Programie istotne z punktu widzenia Marek odcinki drogi S8 Marki – Drewnica oraz Drewnica – Radzyna, stanowiące łącznie tzw. Obwodnicę Marek („Obwodnica”).

Pragniemy jednakże zwrócić Państwa uwagę na fakt, iż kluczowy odcinek drogi S8, tzw. Obwodnica Marek, została ujęta jako zadanie do realizacji po 2013 r.

Poniżej przytaczamy argumenty, które powinny zostać wzięte pod uwagę i jednoznacznie wskazują na konieczność wykonania omawianej inwestycji w możliwie najkrótszym czasie.

Natężenie ruchu – Średniodobowego ruchu pojazdu w roku 2010 wynosi około 58 tysięcy 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 roku 2010 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 ruch pojazdów (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.



1

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 w wysokości 100% 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. Nagminne 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, włączenie 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 wszystkie większe miejscowości od Warszawy do Białegostoku będą miały obwodnice ekspresowe, za wyjątkiem Marek. Taka sytuacja w połączeniu z planowanym

przywróceniem ciężkiego ruchu samochodowego na Moście Grota Roweckiego **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.**

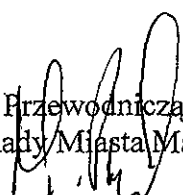
Kwestie społeczne

Mieszkańcy Marek przygotowali w ubiegłym roku 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.

Efektywne ekonomicznie rozwiązanie przejściowe

Dodatkowo zwracamy Państwa uwagę, że bezwzględny priorytetem powinno być wybudowanie odcinka drogi ekspresowej S8 Marki – droga wojewódzka 631 o długości 4 km. Odcinek ten nie wymaga powstania skomplikowanych obiektów inżynierskich (najważniejszy z nich Węzeł Marki, powstaje w ramach przebudowy drogi S8 Modlińska – Marki), dodatkowo byłby budowany od podstaw, co również upraszcza proces inwestycyjny. Biorąc pod uwagę aktualne i przewidywane przez GDDKiA koszty budowy dróg ekspresowych **inwestycja ta zamknełaby się w kwocie 140 - 160 mln zł.** Pozytywne efekty oddania tego krótkiego odcinka byłyby bardzo duże. Pozwoliłaby on na stworzenie alternatywy dla przebiegającej przez Marki drogi krajowej nr 8. Powstały w ten sposób ciąg komunikacyjny byłby w znacznej mierze bezkolizyjny.

Zdaniem Rady Miasta Marki, powyższe argumenty świadczą jednoznacznie o konieczności jak najszybszego przystąpienie do budowy Obwodnicy Marek.


Przewodniczący
Rady Miasta Marki
Marcin Piotrowski