

# Interpelacja nr 13495

## do ministra infrastruktury

### w sprawie przebudowy drogi S7

**Zgłaszający: Andrzej Rozenek, Arkadiusz Iwaniak**

**Data wpływu: 28-10-2020**

**Szanowny Panie Ministrze!**

Zwracam się do Pana w nadzwyczaj ważnej – niecierpiącej zwłoki sprawie, która przy braku szybkiej reakcji Pana Ministra może zakończyć się gwałtownymi protestami społecznymi, skutkującymi nawet zablokowaniem jednej z najważniejszych dróg w kraju.

Chodzi o rozbudowę DK7 na odcinku Modlin – Czosnów – Kiełpin do parametrów drogi ekspresowej S7 proponowanym do realizacji według projektu budowlanego dla zadania „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów. Odcinek III od węzła Modlin (z węzłem) do węzła Czosnów (bez węzła) oraz według wariantu II.1 drogi ekspresowej S7 Czosnów – Bemowo na odcinku I Czosnów – Kiełpin”. Ta niezwykle potrzebna inwestycja nie może być zrealizowana kosztem mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż tej trasy. Nadto jako inwestycja usytuowana już w ramach gwałtownie rozwijającej się aglomeracji warszawskiej i będąca instrumentem aglomeracji stolicy nie może być inwestycją realizowaną „po tanioci”, bez stosowania nowoczesnych i przewidujących przyszłość rozwiązań.

Przedstawione do publicznej wiadomości plany wskazują na to, że inwestor (GDDKiA) w sposób arogancki i bezczelny kompletnie zignorował potrzeby społeczności lokalnych, zaprzeczając tym samym głoszonemu od lat przez rząd PiS priorytetowi zrównoważonego rozwoju. Bardzo istotna z punktu widzenia polityki komunikacyjnej państwa trasa prowadząca z Warszawy do Gdańska przebiegać będzie w tym samym miejscu co dotychczasowa droga krajowa nr 7. Historycznie rzecz ujmując, społeczność lokalna mogła bez utrudnień korzystać z obecnej DK7 dla potrzeb ruchu lokalnego, obsługi pól i komunikacji między lokalnymi miejscowościami, a także dalszych podróży. Była niezastąpionym elementem systemu komunikacji lokalnej. Natomiast najpierw budowa drogi dwupasmowej, a następnie aktualna przebudowa trasy do parametrów drogi ekspresowej w sposób oczywisty kształtuje ją jako drogę eksterytorialną, tranzytową, wyjmując ją w zupełności z ukształtowanego przez wieki systemu komunikacji lokalnej.

Wprowadzi to dla mieszkańców tych miejscowości liczne utrudnienia związane na przykład z odległymi wjazdami i zjazdami – powodując swoistą dezintegrację i dezorganizację jednostki gminnej, jaką jest Czosnów.

Rekompensatą w takiej sytuacji jest wybudowanie wzdłuż trasy ekspresowej lub autostrady dróg dodatkowych – standaryzowanych do wymogów drogi publicznej i



spełniających wymogi europejskie, a więc z dodatkowymi ciągami pieszo-rowerowymi, a wszystko w pełni zintegrowane z lokalnym systemem dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich. Drogi dodatkowe w pełni i liniowo winny zastąpić utraconą drogę główną. Tymczasem inwestor zgodził się na patologiczne rozwiązania rodem ze znanych z PRL-u komedii Stanisława Barei.

Drogi dodatkowe, zarówno według projektu budowlanego dla zadania „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów. Odcinek III od węzła Modlin (z węzłem) do węzła Czosnów (bez węzła)”, jak i dla przyjętego wariantu II.1 drogi ekspresowej S7 Czosnów – Bemowo na odcinku I Czosnów – Kiełpin, które mogłyby przyjąć ruch lokalny, który z natury rzeczy nie może odbywać się trasą S, jak również ruch główny S7 w sytuacjach awaryjnych i na czas budowy „pod ruchem”, są w części ślepe lub przegrodzone zabudowanymi nieruchomościami stojącymi w poprzek potencjalnego przebiegu tych dróg. Doprowadza to do kuriozalnej sytuacji, w której drogi dodatkowe są zupełnie bezużyteczne, bowiem stanowią niepołączoną ze sobą sieć ślepych odcinków, przez co nie są zintegrowane z systemem dróg lokalnych. **Na marginesie pozostaje pytanie: Kto zgodził się na inwestycje (biurowce, magazyny, hale produkcyjne), które dochodzą niemal do skraju obecnej funkcjonującej drogi krajowej? Czyżby informacja o poszerzeniu DK7 z dwóch do trzech pasów zaskoczyła GDDKiA? Dlaczego w jednych rejonach DK7 od 30 lat nie wolno było niczego budować, a w innych pozwalano stawiać budynki prawie w skrajni obecnej drogi, nawet w ciągu ostatnich kilku lat? Czy nie jest to interesujący casus dla Centralnego Biura Antykorupcyjnego?**

Sam poprzerywany przebieg dróg dodatkowych to nie wszystko. Zaplanowano drogi dodatkowe fragmentami o szerokości 3,5 m (sic!) z mijankami (sic!). Wydaje się, że decydenci GDDKiA cofają w ten sposób region wokół planowanej inwestycji do XIX wieku, kiedy furmanki mogły sprawnie się wymijać, korzystając z mijanek i leśnych polan.

Na dodatek na drogach dodatkowych, wzdłuż planowanej inwestycji, nie przewidziano praktycznie żadnych dróg rowerowych (w planach jest odcinek około 200 metrów) oraz dróg pieszych. To naprawdę żałosne, że wciąż trzeba walczyć o rowerzystów i pieszych, którzy są przecież równoprawnymi uczestnikami ruchu drogowego.

To, że drogi dodatkowe zaplanowane w tamtym rejonie nie uwzględniają również wymogów komunikacji publicznej, chyba Pana nie zdziwi. Widać jak na dłoni, że **inwestor traktuje społeczność lokalną jak obywateli czwartej kategorii, którzy nie mają prawa mieć dobrych dróg, jeździć rowerami, chodzić pieszo, a komunikację publiczną będą sobie mogli podziwiać w Warszawie. O ile jakoś do niej dotrą.**

Kolejną kwestią budzącą sprzeciw nie tylko mieszkańców, ale również ekspertów od ruchu drogowego, jest to, w jaki sposób zaplanowano węzeł „Błonie” na odcinku Modlin – Czosnów. To ostatnie tak duże skrzyżowanie przed Warszawą, integrujące drogi S7, DK 85, DW 579, DW 575, DP 2433W oraz obustronne drogi dodatkowe, zaprojektowano jakby w celu utworzenia największego korka współczesnej Europy. Cały ruch zarówno z S7, jak i z licznych dróg krajowych i lokalnych, które tam się zbiegają, skumulowano na jednostronnym pojedynczym rondzie. Mało tego, zamiast



wybudować jeden porządny wiadukt stanowiący część rzetelnie zaprojektowanego węzła drogowego, projektant postanowił zbudować jeden od nowa i w odległości kilkuset metrów przebudować już istniejący.

Gdyby Pan Minister miał kiedyś okazję poważnej rozmowy z decydentami z GDDKiA, warto byłoby zadać im dwa niezwykle doniosłe pytania:

**Co jest tańsze, prostsze i łatwiejsze w wykonaniu? Jeden wiadukt czy dwa wiadukty? Jakie skrzyżowanie jest lepsze – równorzędne z separacją ruchu czy ten potworek nakreślony w projekcie przedstawionym przez GDDKiA i wykonawcę odcinka?**

To nie wszystko. Złe profilowanie łuków drogi ekspresowej S7 na wysokości Czosnowa i Cząstkowa Mazowieckiego powoduje, że odcinek Dębina – Czosnów pozbawiony jest całkowicie drogi dodatkowej po północnej stronie. Inny, zupełnie nie do przyjęcia negatywny skutek złego profilowania łuków i biegu S7 na tym odcinku, to wejście z inwestycją drogową w teren kilku firm znajdujących się po południowej stronie przebudowywanej S7 w sposób powodujący nawet paraliż ich działania. Tymczasem północna strona S7 jest praktycznie niezabudowana, czyli można przesunąć inwestycję w kierunku północnym bez żadnych negatywnych skutków, a ze zbawiennym efektem dla zainwestowanych firm po stronie południowej.

Panie Ministrze! Podległa Panu GDDKiA nie jest państwem w państwie. Ma Pan obowiązek nadzorować jej działanie. Podległa Panu instytucja, realizując niewątpliwie potrzebne inwestycje, wykazuje się rażąco bezczelnym stosunkiem do interesów Polek i Polaków mieszkających wzdłuż DK7. Akceptuje rozwiązania komunikacyjne, które przez każdego eksperta będą wyśmiane i określone jako, delikatnie mówiąc, archaiczne. Nie może Pan tego tolerować!

**W imieniu licznych mieszkańców gmin Czosnów, Leoncin i Nowy Dwór Mazowiecki, którzy zgromadzili się w Komitecie protestacyjnym, zwracam się do Pana Ministra z prośbą o osobiste zainteresowanie się tą inwestycją i powołanie niezależnego zespołu eksperckiego, który oceni zatwierdzone przez GDDKiA plany w zakresie:**

- funkcjonalności i standardu dróg dodatkowych,
- funkcjonalności węzła „Błonie”,
- zrównoważonego rozwoju w perspektywie interesu mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż trasy S7,
- sensowności stosowania w tego typu inwestycjach zasady „projektuj i buduj”,
- wpływu tak zaprojektowanych odcinków S7 na rozwój aglomeracji warszawskiej.

To dobrze, że Polska nadrabia zapóźnienia drogowe, że powstają nowe odcinki dróg ekspresowych. Ważne, żeby działało się to z uwzględnieniem interesu wszystkich społeczności lokalnych, które mają prawo do godnego traktowania na równi z innymi. Komfort podróży na trasie Warszawa – Gdańsk nie musi oznaczać dyskomfortu i odebrania szans rozwojowych mieszkańcom gmin, miasteczek i miast położonych w pobliżu tej trasy. Zrównoważony rozwój państwa, hasło ze sztandaru obecnego rządu, nie będzie realizowany nawet przez tysiące dróg ekspresowych, jeśli będą one miały charakter eksterytorialnych, tranzytowych korytarzy, które dezintegrować będą budowane czasami setki lat lokalne systemy komunikacyjne oraz powiązania gospodarcze i społeczne.