



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Sekretariat 02-924 Warszawa
ul. Buska 10, tel. 40-99-98

INFORMACJA

NR **30**

maj 1997r.

Gdzie się spotykamy

Stare Góry

Górami Świętokrzyskimi nazywamy obszar położony pomiędzy łukiem Wisły a Pilicą na osi Sandomierz - Przedbórz. Są to góry stare, dziś niewysokie, wypiętrzone w erze paleozoicznej, w ruchach górotwórczych hercyńskich, przypadających na okres karboński.

Te prastare łańcuchy górskie najokazalej przedstawiają się na przestrzeni pomiędzy Kielcami a okolicą Opatowa. Występują tu wyraźnie grzbiety, biegnące mniej więcej równolegle do siebie, na ogół w kierunku z pn. zach. na pd. wsch. Przedzielają je obszerne doliny podłużne. Główny, najsilniej wypiętrzony grzbiet Gór Świętokrzyskich, ciągnie się od Tumlina, położonego na pn. od Kielc, aż po Bukowiany w okolicy Opatowa. Głęboko wcięte malownicze dolinki poprzeczne podzieliły go na kilka odcinków. Zach., noszący nazwę **Gór Masłowskich**, osiąga w Klonówce-Kamieniu 469 m npm. Jego zakończenie stanowi wzniesienie Dąbrówki (442 m), opadające stromo ku malowniczej dolinie poprzecznej, którą przeciska się rz. Lubrzanka pod Mąchocicami.

Na grani Klonówki-Kamienia można oglądać wychodnie kwarcytów kambryjskich. Najokazalej przedstawia się tutaj piękny monolit skalny wysokości kilku metrów, odwiedzany przez wycieczki zdążające z Kielc do Świętej Katarzyny.

Od przełomu Lubrzanki ku wsch. ciągnie się środkowy odcinek grzbietu głównego Gór Świętokrzyskich, noszący nazwę **Łysogór**.

Rozpoczyna go tarasowate wzniesienie Góry Radostowej (450 m), „domowej góry” Stefana Żeromskiego, skąd przez Góry Bęczkowską i Kraińską dochodzimy do Łysicy. Tutaj Góry Świętokrzyskie osiąają swą kulminację - 611 m n.p.m.

Wsch. zakończenie Łysogór stanowi Łysa Góra, czyli Święty Krzyż, drugie co do wysokości wzniesienie w Górach Świętokrzyskich, mające 593 m wysokości. Od starego benedyktyńskiego klasztoru Św. Krzyża poszła też nazwa całego regionu - **Góry Świętokrzyskie**. Drugie miano - Łysogór wywodzi się od „łysin”, rumowisk skalnych, zwanych też gołoborzami.

Grzbiet Łysogórski zbudowany jest ze skał starszych okresów ery paleozoicznej, mianowicie kwarcytów, piaskowców i łupków kambryjskich, ordowickich i sylurskich.

Pozostały, czyli wsch. odcinek pasma, stanowią **Góry Jeleniowskie**, rozciągające się od poprzecznej doliny rz. Słupianki (pomiędzy Nową Słupią a Paprocicami) od Bukowian pod Opatowem. Najwyższym wzniesieniem jest tutaj Szczytniak (552 m).

Góry Świętokrzyskie stanowią pod wieloma względami jeden z ciekawszych i piękniejszych regionów Polski. Już w początkach ubiegłego stulecia zwróciły na siebie uwagę uczonych. Badania zapoczątkował wielki miłośnik ziemi ojczystej, ojciec geologii polskiej - Stanisław Staszic w rozprawie pt. „O paśmie Łysogór”, stanowiącej część wydanego w r. 1815 dzieła „O ziemiorództwie Karpatów i innych gór i równin Polski”.

Po Staszicu geologią Gór Świętokrzyskich zajmowali się: Jerzy Bogumił Pusch, Ludwik Zejszner, Jan Trejdosiewicz, Józef Siemiradzki, Aleksander Michalski, Stanisław Kontkiewicz, Józef

Morozewicz, a w ostatnich latach kielczanie: Jan Czarnocki i Jan Samsonowicz oraz wielu innych.

Spośród biologów zajmujących się tym regionem należy w pierwszym rzędzie wymienić Wojciecha Jastrzębowskiego, Mariana Raciborskiego, Karola Drymmera, Zygmunta Wójcickiego, Antoniego Józefa Żmudę i w ostatnich dziesiątkach lat kielczanina - Kazimierza Kazanowskiego.

W dziedzinie etnografii najtrwalszą pamiątkę pozostawił niezapomniany Oskar Kolberg.

Na czele geografów piszących o Górach Świętokrzyskich wymienić należy Stanisława Lencewicza, którego cykl artykułów na ten temat drukowała „Ziemia” w r. 1914.

/opracowano w oparciu o przewodnik „Góry Świętokrzyskie” Sylwestra Kowalczeńskiego/

Kielce

Miasto wojewódzkie, ok. 215 tys. mieszkańców, malowniczo położone w panoramie górskich pasm: Połowickiego, Dymińskiego, Kadzielańskiego - Jaworzyńskiego, Tumlińskiego i Masłowskiego, naczynione ponad 900 letnią historią, we wczesnym średniowieczu ośrodek władzy książęcej i królewskiej.

W połowie XII w. Kielce przechodzą na własność biskupów krakowskich, których wpływ utrzymują się na tym terenie do schyłku XVIII w. Niektórzy biskupi jak: Gedeon - w 1171 r. fundator murowanej kolegiaty, Wincenty Kadłubek - w 1213 r. po raz pierwszy wymienił w dokumentach nazwę „Kielce”, Bodzanta - ok. 1360 r. wydał przywilej miejski oparty na prawach magdeburskich, Andrzej Zebrzydowski - fundator renesansowego nagrobka dłuta Jana Marii Padovano, Marcin Szyszkowski - w 1624 fundator wotywnego kościoła na Karczówce, Jakub Zadzik - w 1637 fundator wspaniałego pałacu, Konstanty Feliks Szaniawski - bodaj najofiarniejszy fundator z pierwszej poł. XVIII w. , twórca seminarium duchownego i szkoły publicznej, Andrzej Załuski czy Jan Lipski pozostawili trwałe ślady w historii miasta. Aktem nobilitującym miejscową społeczność było nadanie Kielcom ok. 1497 r. herbu przez kardynała Fryderyka Jagiellończyka. Przedstawiał on na czerwonym tle złotą koronę, pod którą widniały złote litery „CK”, będące skrótem łacińskiego Civitas Kielce, co tłumaczy się jako „miasto Kielce”.

Uchwałą Sejmu Czteroletniego z 1789 r. nastąpiło przejęcie dóbr biskupich na rzecz skarbu państwa. W wyniku tej sekularyzacji Kielce stały się miastem „narodowym”. Podjęto próbę ożywienia gospodarczego. Staraniem Stanisława Staszica w latach 1816 - 1826 działała Szkoła Akademiczno-Górnicza, powołano Główną Dyрекcję Górnica, a w najbliższej okolicy miasta zaktywizowano górnictwo i hutnictwo wielkopiecowe.

Koniec wieku XVIII i wiek XIX naznaczony był walką narodowo-wyzwoleńczą, która toczyła się również wokół Kielc. Stąd na terenie miasta znajduje się szereg pamiątek z okresu insurekcji, powstania listopadowego, spisku ks. Piotra Ściegiennego, powstania styczniowego.

Dnia 12 sierpnia 1914 r. Kielce zajęła I Kompania Kadrowa Józefa Piłsudskiego, miasto stało się uczestnikiem Czynu Legionowego. W okresie międzywojennym orientacja prolegionowa dominowała: w 1921 r. Naczelnik Państwa Józef Piłsudski otrzymał honorowe obywatelstwo Kielc, ufundowano okolicznościowe tablice, wzniesiono pomnik Niepodległości i Czynu Legionowego, urządzono w byłym pałacu biskupów Sanktuarium Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Najważniejsze obiekty zabytkowe:

1. Zespół dawnego pałacu biskupiego - Muzeum Narodowe, jeden z piękniejszych zabytków polskiej architektury pocz. XVII w. fundacja bpa Jakuba Zadzika wielkiego magnata i polityka z czasów Zygmunta II Wazy.
2. Bazylika Katedralna p.w. NMP, pierwotny kościół fundował w 1171 r. bp. krakowski Gedeon kolegiatę w stylu romańskim. Zniszczona w czasie napadu Tatarów, odbudowana w stylu go-

tyckim. Stara część budowli obłożona jest na zewnątrz ciosem. O obecnej architekturze zdecydowała modernizacja wykonana w drugiej poł. XIX w. pod kierunkiem arch. Franciszka Kowalskiego i przy wsparciu bp. Macieja Majerczyka i bp. Tomasza Kulińskiego.

3. Zespół pałacyku Tomasza Zielińskiego, posesja założona w 1846 - 1858 r. przez Tomasza Zielińskiego, naczelnika powiatu kieleckiego i mecenasa sztuki.
4. Kościół p.w. Świętej Trójcy, wczesnobarokowa świątynia z pierwszej poł. XVII. W tradycji Kielc jest to kościół uczącej się młodzieży.
5. Zespół pobernardyński na Karczówce, wczesnobarokowy klasztor, obok klasztoru pomnik powstańców z 1863 r.
6. Kościół p.w. Św. Wojciecha, wzniesiony w 1763 r. i rozbudowany w 1885 r, stoi na miejscu dawnego drewnianego z XI w.
7. Park miejski, założony w pierwszej połowie XIX w. w stylu angielskim na terenie pobiskupiego ogrodu warzywnego. W pobliżu głównej alei znajduje się pomnik Stanisława Staszica ufundowany przez kielczan w 1906 r. Naprzeciw estrady dla orkiestry pomnik Stefana Żeromskiego.

ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ W ZAKRESIE DROGOWNICTWA MIEJSKIEGO

woj. kieleckiego

STAN AKTUALNY I PERSPEKTYWY ROZWOJU

I. OCENA STANU DRÓG

A. Stan inwentaryzacyjny.

Ogółem sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie 22 miast województwa kieleckiego wynosi ogółem 429,9 km o ogólnej powierzchni 3275 tys. m², w tym drogi krajowe stanowią 76,9 km tj. 17,8 %, a drogi wojewódzkie 353 km tj. 82,2 %. W czterech miastach „prezydenckich” tj. Kielcach, Ostrowcu Świętokrzyskim, Skarżysku Kam., Starachowicach ogółem sieć dróg krajowych wynosi 76,9 km, a dróg wojewódzkich 209,7 km. W ciągach krajowych i wojewódzkich zlokalizowane są 83 obiekty mostowe.

Przez miasto Kielce przebiega 7 ciągów krajowych o łącznej długości 44,9 km, w tym dwie dwucyfrowe tzn. Nr 73 Kielce - Tarnów i Nr 74 Piotrków - Kraśnik.

B. Stan nawierzchni dróg w miastach.

Charakteryzuje się wysokim wyeksploatowaniem ścieralnych warstw bitumicznych oraz ogólnym nieprzystosowaniem do dynamicznie zwiększającego się ruchu samochodowego, w szczególności pojazdów ciężkich.

Wg aktualnych szacunków około 20 % stanu dróg uznaje się za dobry, 25 % zadawalający a 55 % za stan zły.

Dla podkreślenia konieczności utrzymania dróg miejskich na poziomie dobrego standardu świadczy fakt, że drogi miejskie w województwie stanowią jedynie 15 % ogólnej sieci dróg województwa, natomiast na drogach tych koncentruje się około 65 % przewozów kołowych.

Przyczyny takiego stanu to przede wszystkim:

- wykonywane w latach przeszłych nawierzchnie i konstrukcje drogowe projektowo nie były dostosowane do aktualnie występujących natężeń ruchowych i występujących tonażowych obciążeń pojazdów.
- kumulowania się w miejskich sieciach drogowych ciężkiego ruchu tranzytowego z uwagi na brak obejść i obwodnic.
- dotychczasowy brak zabezpieczenia w stosunku do potrzeb technicznych środków finansowych z przeznaczeniem na inwestycje i modernizacje miejskich sieci drogowych.
- z uwagi na ograniczone środki finansowe koncentrowanie się miejskich służb drogowych na bieżących pracach utrzymaniowych.

W latach 1991 - 1996 zabezpieczenie finansowe potrzeb technicznie uzasadnionych kształtowało się średnio na poziomie około 20 - 25 %.

C. Stan obiektów mostowych.

Według „raportu o stanie mostów w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich na terenie miast woj. kieleckiego” oraz corocznych przeglądów stan mostów jest wysoce zróżnicowany:

- na ogólną ilość 83 sztuk nie stwierdzono występowania obiektów które byłyby w stanie awaryjnym z punktu widzenia ich nośności i kwalifikowałyby się do zamknięcia ze względu na bezpieczeństwo ich użytkowania.
- 6 obiektów o dużym znaczeniu komunikacyjnym należy mieć na szczególnej uwadze. Są to wiadukty: „na węźle Krakowskim” w Kielcach, w ul. 1-go Maja w Kielcach, w ul. Piłsudskiego w Skarżysku Kam. w ul. Przemysłowej w Sędziszowie, mosty: w ul. Łódzkiej w Kielcach, w Al. 3-go Maja w Ostrowcu.

Obiekty te w pierwszej kolejności winny być kwalifikowane do remontu kapitalnego. Średni koszt remontu jednego obiektu szacuje się na kwotę ok. 8 mln zł.

- na pozostałych dominują uszkodzenia i niesprawności elementów wyposażenia, które wymagają bieżących interwencji techniczno - wykonawczych (finansowo również kapitałochłonnych).

D. Stan organizacyjny w poszczególnych miastach.

Według aktualnego stanu prawnego Wojewoda Kielecki zarządza drogami krajowymi i wojewódzkimi w miastach „prezydenckich” i wojewódzkimi we wszystkich miastach w województwie - realizując zadania za pośrednictwem wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich, z tym że w wyniku ustawy z dnia 24 listopada 1995 r. o zmianie zakresu działania niektórych miast oraz o miejskich strefach usług publicznych (Dz. U. Nr 141) do Gminy Kielce jako zadanie własne przeszły utrzymanie i ochrona dróg, a także zarządzenie drogami oraz jako zadanie zlecone przez Wojewodę zadania dotyczące budowy i modernizacji dróg (z wyłączeniem dróg krajowych Nr 73 i 74).

W trzech miastach „prezydenckich” spisane zostało stosowne porozumienie w wyniku którego planowanie robót, zarządzanie drogami odbywa się przez zarządy miast przy współpracy, współudziale i kontroli realizacji zadań przez WDDM.

W pozostałych miastach zarządzanie drogami oraz realizacja zadań w zakresie budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich leży w gestii WDDM.

II. POTRZEBY ROZWOJOWE I FINANSOWE

A. W zakresie inwestycji i modernizacji.

Konieczność rozwoju miejskich układów komunikacyjnych wynika głównie z dynamicznie wzrastającej liczby pojazdów, konieczności zapewnienia bezpieczeństwa komunikacyjnego i złego stanu technicznego istniejącej miejskiej infrastruktury drogowej.

W tym zakresie za najważniejsze do realizacji uznaje się:

w Kielcach

1. Zakończenie budowy w 1997 roku fragmentu drogi krajowej Nr 74 w Kielcach na odcinku od ul. Zagnańskiej do ul. Olszewskiego (Węzeł „Skrzette”).

Zadanie realizowane z finansowym udziałem Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie, WDOKP - Lublin i Urzędu Miasta w Kielcach.

Aktualnie szacuje się, że do pełnego zakończenia zadania w części drogowej niezbędne są dodatkowe fundusze w wysokości 700 tys. zł.

2. Rozpoczęcie prac inwestycyjnych zmierzających do przedłużenia ulicy M. Konopnickiej w kierunku do Cezdyny (droga Nr 74). Zrealizowanie zadania stworzy warunki do wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum Kielc.

Dla tego zadania WDDM dysponuje „Koncepcją Programową” opracowaną przez Transprojekt Kraków.

W ocenie WDDM-u prace przygotowawcze z aktywnym udziałem Urzędu Miasta Kielc winny być rozpoczęte w roku 1997.

3. Przebudowa odcinka miejskiego drogi krajowej Nr 761 Kielce - Częstochowa na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Łopuszańskiej o długości 800 mb.

Prace inwestycyjne rozpoczęto w roku 1997.

w Ostrowcu Świętokrzyskim

Budowa wewnętrznej ulicy obwodowej, po zrealizowaniu której ruch tranzytowy i ciężarowy wyeliminowany zostanie z nie przystosowanego centrum na obrzeża miasta (ciąg drogi krajowej Nr 9).

Budowę rozpoczęto w 1996 roku - zakończenie około 2000 r. Ogólna wartość robót około 17 mln zł. Zadanie jest finansowane w części ze środków budżetu centralnego (GDDP) i udziałów Miasta.

w Starachowicach

Budowa wiaduktu drogowego wraz z włączeniem w istniejący układ komunikacyjny miasta w ciąg drogi krajowej Nr 746a.

Wstępna wartość robót 20 mln zł. Realizację wiaduktu finansowo zabezpiecza Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych.

W realizacji zadania uczestniczy miasto poprzez finansowanie robót ziemnych, towarzyszących, uzbrojeniowych i terenowo prawnych. Zadanie rozpoczęło w roku 1996 i uzyskano przerób 4,3 mln zł. Cykl realizacyjny 36 miesięcy.

w Końskich

Rozpocząć w roku 1997 budowę drogi wojewódzkiej (ul. Lipowa) w Końskich.

Realizacja ma za zadanie usprawnić ruch samochodowy na kierunku Warszawa - Skarżysko Kam. Szacowana wartość robót 1,5 mln zł. i winna być finansowana ze środków wojewody.

Cykl realizacji zadania 12 miesięcy. Zadanie przygotowane pod względem dokumentacyjnym oraz uzbrojeniowym przez Miasto Końskie, które poniosło już nakłady w wysokości 150 tys. zł.

w pozostałych miastach

W uzgodnieniu z zarządami poszczególnych miast realizuje się roboty modernizacyjne polegające najczęściej na wykonaniu bitumicznych warstw ścieralnych i innych robót remontowych. W przedsięwzięciach aktywnie uczestniczą budżety poszczególnych miast.

Średnia wysokość partycypacji kształtuje się na poziomie 45 % wartości zadania. Wspólne finansowanie robót na podstawowej sieci komunikacyjnej w miastach znacznie przyczynia się do podniesienia bezpieczeństwa użytkowników.

B. W zakresie bieżącego utrzymania.

Kształtowanie się dotychczasowego zabezpieczenia finansowego w stosunku do potrzeb technicznych na poziomie 20 - 25 % nie pozwala na prowadzenie robót przeciwdziałających szybko postępującej dekapitalizacji majątku drogowego. Przy obecnych nakładach, aktualne działania służb drogowych ukierunkowane są na wykonaniu czynności bieżących polegających na remontowaniu wyrw i ubytków w jezdniach i chodnikach, utrzymanie oznakowania poziomego i pionowego oraz niewielkich odcinków nakładek bitumicznych.

Średnio rocznie realizuje się około 22 tys. m² napraw, wykonuje się około 3 tys. znaków drogowych oraz poziomych znaków na jezdni w ilości 48 tys. m².

Utrzymanie dotychczasowego poziomu nakładów przy dynamicznie wzrastającej motoryzacji będzie jeszcze bardziej pogłębiało dalszą degradację sieci drogowej zarządzanej przez Wojewodę.

Roczne potrzeby w zakresie modernizacji i remontów kształtuje się średniorocznie w wysokości ok. 12 mln. zł. (zabezpieczenie finansowe 20 - 25 %).

C. Uwagi końcowe.

- Ze względu na sytuację finansowo-prawną jak również rolę samorządów lokalnych niezbędnym staje się podjęcie działań w celu przygotowania i uchwalenie nowej ustawy o drogach publicznych określającej w jednoznaczny sposób wzajemne kompetencje administracji państwowej i samorządowej.

- Dla uniknięcia dalszej degradacji stanu dróg i mostów należy zabiegać o utworzenie funduszu drogowego w którym środki na drogi powiązane byłyby z natężeniem ruchu, obciążeniem dróg, przez pojazdy, lub też na stworzenie innego systemu skutecznego dopływu środków finansowych na potrzeby drogowo - mostowe.
- Zaniżenie w stosunku do występujących potrzeb nakłady na budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę dróg (ok. 25 %) tym bardziej wymagają zwiększenia kwalifikowanej kadry techniczno - ekonomicznej w jednostkach drogowych.
- Należy podejmować starania i działania w celu zagwarantowania właściwego poziomu środków finansowych na budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę dróg w miastach.

Opracowała:

WDDM - Kielce

NOWA USTAWA PRAWO O RUCHU DROGOWYM

PROJEKT USTAWY I KLiR

Sejm RP uchwalił nowy tekst ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Teraz jeszcze potwierdzenie (i ewentualne uwagi) Senatu RP (prawdopodobnie 13-14 maja 1997r.), oraz podpis Prezydenta RP.

W końcowej fazie prac nad ustawą dyskusja była gorąca. Włączył się do niej także KLiR. Po wyselekcjonowaniu problemów przez Zarząd KLiR wspierany przez niektórych członków Klubu sformulowaliśmy nasze uwagi i sugestie (patrz poniżej), które zgłosił poseł ziemi leszczyńskiej zdobyty dla tego celu przez Stenię Grzelką.

Wybraliśmy tylko 3 problemy:

- ☐ Prędkość dopuszczalna w obszarze zabudowanym i na drogach dwujezdniowych zamiejskich - bez powodzenia;
- ☐ Ograniczenie parkowania na chodnikach - bez powodzenia;
- ☐ Możliwości usuwania pojazdów zaparkowanych także w miejscach specjalnie oznaczonych - bez powodzenia.

Czy oznacza to, że ponieśliśmy całkowitą klęskę? Moim zdaniem nie. Włączyliśmy się w końcowej fazie mając pełną świadomość tego, że poruszane sprawy ciągle nie znajdują zrozumienia u posłów i nie tylko.

Na przykład problem parkowania na chodnikach podnosiłem i będę podnosił w różnej formie przy każdej nadarzającej się okazji. Ciągle wierzę, że kiedyś trafi na rozsądnie myślących parlamentarzystów. Podobnie jak sprawa prędkości dopuszczalnych.

Czy należy na tej podstawie sadzić, że ustawa jest zła? Moim zdaniem jest lepsza od dotychczas obowiązującej, chociaż stan zagrożenia na naszych drogach wymagałby znacznie lepszej.

CO ZMIENIA NOWA USTAWA

Poprawiono niektóre definicje i określenia wprowadzając też nowe.

Największy postęp notujemy w sprawach dotyczących:

- Strefy zamieszkania - rozciągnięto jej zakres także poza drogi publiczne, co umożliwia rezygnację z dróg wewnętrznych.
- Roweru i ruchu rowerowego - dzięki oddzieleniu od motorowerów i zdefiniowaniu przejazdu dla rowerzystów.

Oprócz tego poprawiono częściowo, lub wprowadzono definicje: drogi, pobocza, chodnika, przystanku, tunelu, pojazdu używanego do celów specjalnych, pojazdu zabytkowego, samochodu osobowego, samochodu ciężarowego, nacisku na oś oraz motoroweru i roweru (jako różnych pojazdów).

Przy okazji, jak bumerang wrócił zapis o zaliczeniu do dróg twardych dróg o nawierzchni żwirowej.

Z większą precyzją zostały zapisane sprawy hierarchii obowiązywania: przepisów, znaków, sygnałów i poleceń, oraz osób uprawnionych do dawania poleceń i sygnałów.

Precyzyjnie opisano też prawa i obowiązki osób niepełnosprawnych i kierowców przewożących osoby niepełnosprawne, w tym oznaczenie pojazdów przystosowanych do kierowania przez osoby niepełnosprawne.

Precyzyjnie opisano sytuację, gdy 2 pojazdy zamierzają równocześnie z dwóch stron wjechać na pas ruchu między nimi. Lepiej opisano manewry cofania

i wyprzedzania.

Najwięcej zyskali rowerzyści, którzy wywalczyli dla siebie wszystkie przywileje:

- ☐ Kierujący pojazdem musi ustąpić rowerowi na przejeździe dla rowerzystów podobnie jak pieszemu na przejściu dla pieszych.
- ☐ Kierujący pojazdem skręcając w drogę poprzeczną lub w innych warunkach przejeżdżając przez drogę (ścieżkę) dla rowerów też musi ustąpić pierwszeństwa rowerowi.
- ☐ Nie można zatrzymywać pojazdu na drodze (ścieżce) dla rowerów.

Piesi zyskali zakaz jazdy pojazdem wzdłuż, po chodniku. Ale za to rowerzyści mogą korzystać z chodnika w razie braku drogi (ścieżki) dla rowerów, jeżeli nie ma możliwości korzystania z jezdni. Na korzyść rowerzystów będzie też działał przepis o zakazie otwierania drzwi pojazdu, pozostawiania otwartych drzwi lub wysiadania bez upewnienia się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia.

Warto też zwrócić uwagę na obowiązek używania elementów odbłaskowych przez:

- ☐ Osoby wykonujące roboty lub inne czynności na drodze.
- ☐ Dzieci do 15 lat, poruszające się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym.

Z ciekawszych przepisów godne są też zakazy:

- ☐ Wjeżdżania na pas między jezdniami i zatrzymania pojazdu na tym pasie.
- ☐ Korzystania przez kierowcę podczas jazdy z telefonu komórkowego bez urządzenia głośnomówiącego.
- ☐ palenia przez kierowcę tytoniu podczas jazdy w obszarze zabudowanym.

A także podkreślenie obowiązku zatrzymywania lub postoju pojazdu w sposób wskazany znakami drogowymi.

Zmieniono także przepisy dotyczące używania świateł, a mianowicie:

- ☐ Światła mijania (lub do jazdy dziennej) będziemy używać w okresie od 1 października do ostatniego dnia lutego.
- ☐ Wyraźnie zaznaczono obowiązek używania świateł mijania w tunelu.
- ☐ Światła drogowe można będzie używać na wszystkich drogach nieoświetlonych (także w obszarze zabudowanym).
- ☐ Motocykle i motorowery, oraz pojazdy szynowe będą musiały używać świateł mijania przez cały czas, także w obszarze zabudowanym.

To tylko niektóre, moim zdaniem ważniejsze zmiany.

Ustawa ma wejść w życie 1 stycznia 1998r.

Zygmunt Uzdalewicz

AUTOSTRADA A-2 W REJONIE WARSZAWY

Poprzednio (Informacja KLiR nr 29) pisząc o tle konfliktu wokół autostrady A-2; samorzady - kontra agencje rządowe proponowałem śledzenie rozwoju sytuacji. Ponieważ jednak publikacje ogólnodostępne nie dają pełnego obrazu sytuacji - przekazuję kilka informacji tylko dla członków KLiR.

Odpowiedź na pytanie podstawowe: co mogą samorzady już jest znana; mogą bardzo dużo gdy działają razem i (...) mają po swojej stronie przynajmniej jednego ministra.

W każdym bądź razie, opracowanie na zlecenie grupy 8 gmin profesjonalnego studium przebiegu autostrady oraz rozesłanie go do odpowiednich resortów wytrąciło koronny argument Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad - sprawdziliśmy, nie ma innego wariantu przebiegu.

W tej sytuacji Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa bardzo precyzyjnie określił swoje stanowisko:

Każdy z wariantów przebiegu autostrady przez Warszawę powoduje tak wielkie szkody w środowisku, że MOŚZNiL przed wydaniem decyzji uzgadniającej chciałby być w pełni przekonany o tym, że nie ma innej realnej możliwości przeprowadzenia autostrady, oraz jeżeli takie możliwości mogą być brane pod uwagę (a wskazuje na to samorządowa koncepcja przebiegu autostrady), to możliwość taka zostanie przeanalizowana i zbadana na poziomie szczegółowości porównywalnym z wariantem zgłoszonym we wniosku o wskazanie lokalizacyjne.

Z takimi argumentami nie można walczyć wyłącznie za pomocą stwierdzeń demagogicznych. MOŚZNiL nie ugiął się nawet przed osobistą interwencją premiera. Nie przyjął też propozycji uzgodnienia trasy do granic Warszawy (najgorsze rozwiązanie dla miasta) wprowadzając swój podział na odcinki funkcjonalne:

- ☐ od granicy zachodniej kraju do Strykowa (Łódź) z podziałem wg. AB i EA - uzgodniony;
- ☐ od Strykowa do Siedlec (w środku Warszawa) -dotychczas nie uzgodniony;
- ☐ od Siedlec do granicy wschodniej kraju - uzgodniony.

Dla tego środkowego odcinka domaga się analizy przebiegów wariantowych.

Poszukując wsparcia u niezależnych fachowców z dziedziny transportu poprosił o opinię na temat materiałów i argumentów AB i EA:

- prof. Andrzeja Rudnickiego - autora alternatywnej (do opracowanej przez MT i GM) polityki transportowej oraz autora rozwiązań transportowych w zwycięskim zespole opracowującym (po rozstrzygnięciu konkursu) studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego i zagospodarowania Warszawy.
- Zygmunta Uzdalewicza - autora samorządowej koncepcji przebiegu autostrady A-2.

Jak widać - ekspert niezależny nie oznacza; nie obciążony żadnymi poglądami, lub jak kto woli czysto obiektywny. O takich byłoby trudno, ponieważ każdy znający temat ma poglądy (nie koniecznie swoje), a nie znający tematu nie mógłby być w tym wypadku ekspertem.

Obie opinie okazały się bardzo zbieżne w treści i wnioskach. Nie mam upoważnienia do udostępniania opinii Andrzeja Rudnickiego, ale dla zainteresowanych szczegółami udostępniam treść mojej opinii.

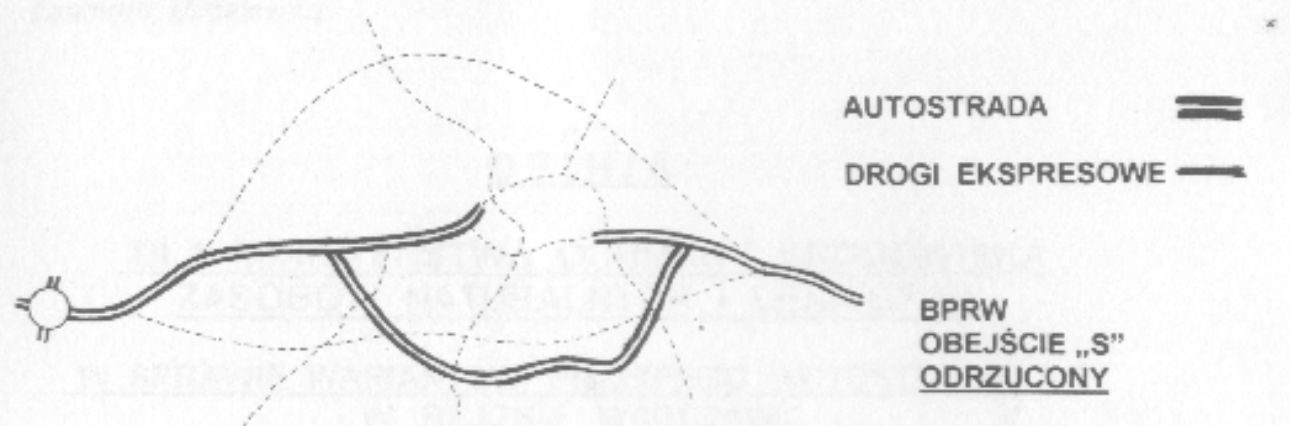
A teraz czekamy na finał !

Zygmunt Uzdalewicz

P.S. Według nieoficjalnej informacji Minister Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa podpisał decyzję negatywną (nie uzgadniającą). Kiedy będziecie czytać ten tekst decyzja będzie już publicznie znana. Warto przy tym adnotować, że będzie pierwsza poważna decyzja negatywna nie wymuszona rozpaczliwymi protestami i demonstracjami lecz wypracowana w trybie administracyjnym. Duża w tym zasługa Ministra, ale także grupy działaczy i Zarządu Gminy Warszawa-Ursynów, którzy potrafili zrezygnować z tak popularnej u nas totalnej negacji na rzecz propozycji pozytywnych. Przypomnę, że tekst porozumienia 8 gmin zainicjowanego przez Ursynów zaczynał się od słów „W celu przyspieszenia budowy autostrady A-2 ...”.

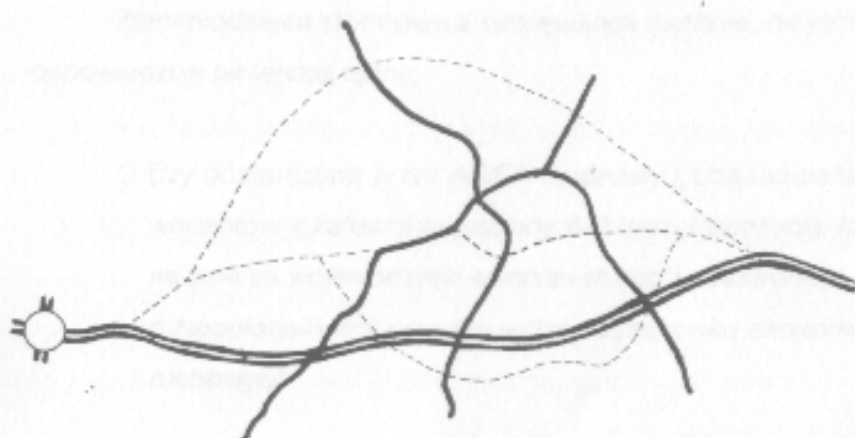
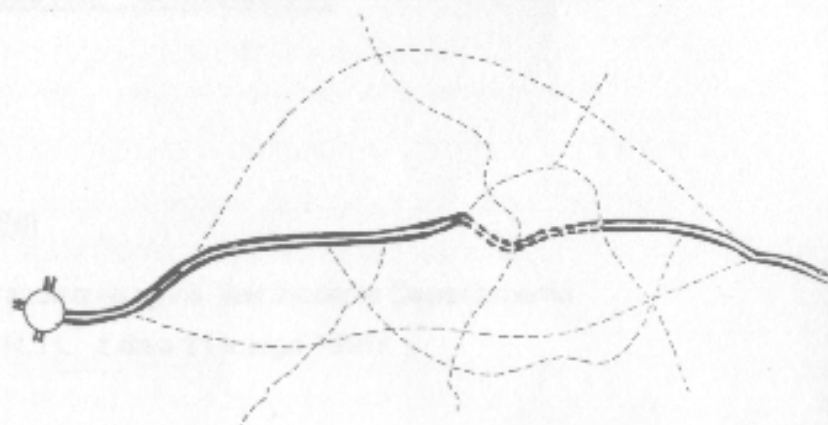
Z.U.

ROZWAŻANE WARIANTY



BPRW
PODSTAWOWY

1



SIGMA-SYSTEM
2

KRAKÓW
3



OPINIA

DLA MINISTERSTWA OCHRONY ŚRODOWISKA ZASOBÓW NATURALNYCH I LEŚNICTWA

W SPRAWIE WARIANTÓW PRZEBIEGU AUTOSTRADY A-2 W REJONIE WARSZAWY

1. PODSTAWA I ZAKRES OPINII

Podstawą formalną do opracowania opinii jest zlecenie Departamentu Polityki Ekologicznej w M.O.Ś.Z.N. i L. z dnia 21 lutego 1997r.

Zleciennodawca sformułował następujące pytanie, na które oczekuje odpowiedzi w niniejszej opinii:

- Czy dostarczone przez ABiEA materiały („Uzasadnienie przyjętych wariantów lokalizacji autostrady A-2 oraz propozycja lokalizacji autostrady na terenie województwa warszawskiego”) uzasadniają tezę o nieopłacalności z punktu widzenia rachunku ekonomicznego i zagadnień ruchowych

a) wariantu obwodnicy zewnętrznej wytrasowanego przez BPRW

b) wariantu społecznego wytrasowanego przez Pracownię
SIGMA-SYSTEM

W przypadku odpowiedzi negatywnej na powyższe pytanie, Zlecający oczekuje odpowiedzi na następujące pytanie:

- ☐ Jakie dodatkowe materiały i obliczenia są konieczne jako minimum by rozstrzygnąć o nieopłacalności wymienionych wariantów obwodnicy zewnętrznej.

Niniejsza opinia zawiera jednoznaczne odpowiedzi na te pytania wraz z uzasadnieniem.

Aby sprostać temu zadaniu w sposób wykluczający zbyt daleko posunięty subiektywizm, rozszerzyłem zakres materiałów wykorzystanych do jej opracowania:

- ☐ Po stronie racji i argumentów ABiEA - o ostatnie publikacje w czasopiśmie technicznych na ten temat:

1) „Płatna autostrada A-2 w aglomeracji warszawskiej. Problemy z ustaleniem przebiegu” - Stefan Sarna, Transport Miejski nr 2/97

2) „Czy A-2 przejdzie przez Warszawę” - Anna Jarucka, Polskie drogi nr 2/97

oraz o pismo Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 stycznia 1997r. skierowane do Komitetu Porozumienia z dnia 2 lipca 1996r.

w sprawie opracowania i wdrożenia samorządowej koncepcji budowy autostrady A-2 na odcinka przebiegającym przez tereny województw skierniewickiego, warszawskiego i siedleckiego.

- ☐ Po stronie materiałów dotyczących prac nad systemem transportowym Warszawy - o ostatnie opracowania na ten temat:

a) „Kierunki rozwoju i przekształceń struktury przestrzennej m.st. Warszawy” - opracowanie wykonane pod kierunkiem prof. dr hab. arch. Zygmunta Ziobrowskiego (Instytut Gospodarki

Przestrzennej i Komunalnej w Krakowie),
transport - prof.dr inż. Andrzej Rudnicki i dr inż. Marian Kurowski
(Politechnika Krakowska) przy współpracy autorskiej mgr inż. Jana
Fierdberga (Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej
w Krakowie - obecnie Wiceprezydent Krakowa). Praca została
nagrodzona w rozstrzygniętym 16 grudnia 1996r. konkursie
urbanistycznym nr 84 zorganizowanym przez Towarzystwo
Urbanistów Polskich (na podstawie Rady Miasta Stołecznego
Warszawy Nr XXII/142/95 z dnia 26 czerwca 1995r.) na koncepcję
studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania
przestrzennego m.st. Warszawy.

- b) „Bemowo 2002+” - program kierunków rozwoju i przekształceń gminy
opracowany w Instytucie Miasta przez zespół pod kierunkiem
mgr inż. Andrzeja Lubińskiego, transport - mgr inż. Bonifacy
Sieklucki, mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz.

Uwzględniono także przebieg i wyniki dyskusji na temat kierunków rozwoju
Warszawy, cz. I - Bemowo, jaka odbyła się 20 marca 1997r. w Wydziale
Zagospodarowania Przestrzennego, Biura Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy.

Wykorzystałem także przygotowane w 1995 i 1996 roku na zamówienie
Sejmiku Samorządowego Województwa Warszawskiego opinie nt. przebiegu
autostrady A przez teren województwa warszawskiego (jedna opracowana przez
Chodakiewicza, dwie opracowane przeze mnie).

2. SYNTETYCZNA ODPOWIEDŹ NA POSTAWIONE PYTANIA

- Znanie autorowi niniejszej opinii materiały w pełni uzasadniają tezę o nieopłacalności wariantu obwodnicy zewnętrznej opracowanego przez BPRW. Obwodnica ta została wyznaczona jako dodatkowe odgałęzienie autostrady doprowadzonej w swym głównym przebiegu do granic Warszawy w węźle „MORY” od zachodu i w węźle „KONIK” od wschodu. Także dodatkowe odgałęzienie przejmie wyłącznie (i to nie cały) ruch tranzytowy wobec Warszawy, który jest mały.
- Nie są znane autorowi niniejszej opinii i prawdopodobnie nie istnieją żadne wiarygodne materiały, które uzasadniałyby tezę o nieopłacalności innych wariantów wprowadzenia ruchu z autostrady A-2 do Warszawy, opracowanych w sposób kompleksowy. W szczególności dotyczy to wariantu społecznego, którego byłem autorem kierującym. Nasze szacunki wielkości przewidywanego ruchu opracowane na podstawie dostępnych prognoz opracowanych dla innych wariantów i ruchu istniejącego na sieci dróg krajowych wskazują na pełną opłacalność i bardzo równomierne obciążenie ruchem całego odcinka od Strykowa do Kołbieli.
- Wybór wariantu optymalnego z punktu widzenia obsługi aglomeracji warszawskiej i oczekiwań ekonomicznych realizacji autostrady płatnej wymaga rzetelnej i uczciwej analizy realnych wariantów przebiegu tej autostrady conajmniej w zakresie:
 - a) wielkości i struktury ruchu prognozowanego na autostradzie i głównej sieci drogowej w obszarze jej wpływu;
 - b) uproszczonej oceny wpływu na środowisko i identyfikacji najistotniejszych konfliktów w tym zakresie.

3. UZASADNIENIE DO PKT. 2.

Wariant, dla którego opracowano przesłane w materiałach ABiEA został opracowany przez BPRW od początku przy założeniu, że ma być zły i nierealny. Bo jak inaczej można traktować propozycję wprowadzenia autostrady do Warszawy dalej niż w wariantie podstawowym tzn. aż do węzła „MORY” (z istniejącą drogą nr 2 i przewidywanym przedłużeniem Trasy Armii Krajowej) i doprojektowanie do tego układu dodatkowego - nieatrakcyjnego odgałęzienia o charakterze dalekiej obwodnicy.

Zaden szanujący się fachowiec z dziedziny planowania układów komunikacyjnych nie zaproponowałby takiego rozwiązania w przypadku miasta wielkości Warszawy. A jeżeli już zostało ono narysowane (np. jako jeden z licznych nierealnych wariantów jakie często szkicuje się poszukując rozwiązań optymalnych), to na pewno stratą czasu i pieniędzy było obliczanie wielkości prognozowanego ruchu dla takiego rozwiązania.

Możliwe, że był to błąd w sztuce, który może zdarzyć się każdemu, ale wielokrotne używanie tego błędu jako koronnego argumentu przeciwko jakimkolwiek próbom poszukiwania kompleksowych rozwiązań racjonalnych jest działaniem nieuczciwym ze strony Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad.

Podobnie, nieuczciwa jest propozycja uzgodnienia przez MOŚZNiL odcinka do węzła „KONOTOPA”. Nie ma też podstaw do używania wybranych fragmentów propozycji z wariantu społecznego oraz ze zwycięskiej pracy konkursowej zespołu pod kierunkiem prof. Zygmunta Ziobrowskiego jako argumentów przemawiających za takim rozwiązaniem.

Doprowadzenie autostrady do granic Warszawy od zachodu, bez koniecznych dodatkowych rozwiązań umożliwiających rozprowadzenie ruchu jest najgorszym rozwiązaniem jakie mogłoby spotkać stolicę.

Analizy tego typu nie powinny być sztucznie ograniczane do obszaru jednego województwa, lecz obejmować swym zakresem cały obszar możliwego wariantowania przebiegu autostrady. Wśród analizowanych wariantów powinien także znaleźć się wariant forsowany przez ABiEA ale w wersji poprawionej pod względem rozwiązań technicznych i funkcjonalnych.

Do tak uproszczonej oceny porównawczej wariantów wystarczający byłby stopień szczegółowości określenia przebiegu autostrady przyjęty w studium opracowanym dla wariantu społecznego, t.j. skala 1:50 000 z wyznaczonymi miejscami węzłów autostradowych. Mniej istotna jest dla tych potrzeb lokalizacja miejsc obsługi podróżnych.

Analiza powinny być objęte trasy autostrady i głównych dróg rozprawdzających, stanowiących trzon warszawskiego węzła drogowego (drogi ekspresowe).

Zresztą argumenty przeciwko takiemu rozwiązaniu znajdujemy w materiałach ABiEA, a mianowicie: w uzasadnieniu do „Wniosku o wydanie wskazania lokalizacyjnego ...” z lipca 1996r. w rodz. 41 na str 5 czytamy:

(...) „Jak z tego wynika, jednym z podstawowych problemów funkcjonowaniu autostrady, jest rozproszanie ruchu dojeżdżającego do Warszawy autostradą od jego celów podróży w mieście (...)” W tej sprawie istnieje pełna zgodność wszystkich, którzy tematem kiedykolwiek się zajmowali.

Natomiast w „Studium przebiegu autostrady ...” według wariantu społecznego oraz w zwycięskiej, krakowskiej pracy konkursowej dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy autorzy bardzo podobnie sformułowali cele do osiągnięcia - sprawne wprowadzenie do Warszawy i rozproszanie ruchu z autostrady, oraz z innych dróg krajowych. Zbieżne są np. w obu opracowaniach propozycje rozdzielania możliwie daleko od Warszawy obecnie zbiegających się w Jankach dróg krajowych nr 7 i nr 8.

Z analizy opracowania zespołu krakowskiego oraz przebiegu dyskusji w dniu 20 marca 1997r. (Bemowo, jako zachodnia brama stolicy) wynika jednoznacznie, że zbyt pochopne jest stwierdzenie ABiEA na 6 str. w „Uzasadnieniu przyjętych wariantów ...” jakoby zespół pod kierunkiem prof. Z. Ziobrowskiego zakładał (□) „doprowadzenie autostrady do granic zachodnich Warszawy (...)”.

Opracowanie zespołu krakowskiego o bardzo ogólnym charakterze (jest to zaledwie „Koncepcja studium uwarunkowań...”) pokazuje jedynie zasadę wprowadzenia ruchu z autostrady, a nie autostrady do Warszawy. Samą autostradę proponują przeprowadzić na północy, poza granicami Puszczy Kampinoskiej (co prof. A. Rudnicki jednoznacznie potwierdził w czasie dyskusji). Należy też pamiętać o tym, że w opinii sądu konkursowego znalazła się tylko jedna uwaga krytyczna do tej pracy: „(...) Dyskusyjne jest prowadzenie autostrady A-2 po północnej granicy województwa warszawskiego (...)”.

Głównym założeniem funkcjonalnym zespołu krakowskiego (z którym w ok. 95% zbieżna jest propozycja zawarta w programie „Bemowo 2002+”), jest rozproszanie ruchu kołowego wjeżdżającego do Warszawy od zachodu za pośrednictwem nowej obwodnicy gminy Warszawa-Centrum utworzonej z połączenia Trasy Armii Krajowej z lewobrzeżną Trasą NS.

Autorzy przede wszystkim nie widzą autostrady w granicach Warszawy, a propozycja jej dalekiego przebiegu północnego ma charakter bardzo ogólny, ponieważ wykraczała poza obszar opracowania konkursowego.

Niezależnie od oceny wielkości prognozowanego ruchu i wynikających z tego oczekiwań ekonomicznych bardzo istotny, często przywoływany jest problem waloryzacji konfliktów z wartościowymi elementami środowiska w różnych wariantach przebiegu autostrady. Celowo zwracam uwagę na elementy wartościowe, ponieważ typowy (można rzec standardowy) negatywny wpływ autostrady na środowisko jest dość dobrze rozpoznany i godząc się na budowę autostrad w Polsce godzimy się równocześnie na ich negatywne skutki i oczekujemy, że planowane korzyści przynajmniej je zrekompensują.

Uważam, że na etapie wyboru wariantu przed przygotowaniem wniosku lokalizacyjnego wystarczyłaby pełna identyfikacja i ocena konfliktów z elementami - obszarami o wartościach większych niż przeciętne. Porównanie ocen wpływu na środowisko wykonanych przez BPRW dla północnego i południowego przebiegu autostrady w Warszawie potwierdza jak nieistotne są różnice w przypadku wariantów przebiegających w terenach porównywalnych. Pewne znaczenie może w tej sytuacji jedynie znaczna różnica długości tras.

Ze względów praktycznych i finansowych proponuję aby szczegółowy elaborat oceny wpływu na środowisko opracowany został dopiero dla wariantu wybranego jako istotny i konieczny element wniosku o udzielenie wskazania lokalizacyjnego.

Na etapie analizy i wyboru wariantów wszystkie materiały i oceny muszą być w pełni porównywalne. Oznacza to, że każdy z wariantów, a więc także wnioskowany przez ABiEA powinny być opracowane w porównywalnym zakresie i stopniu szczegółowości dla całego odcinka od Strykowa do Siedlec.

Przy okazji wskazane byłoby urealnienie pod względem technicznym i funkcjonalnym wariantu przebiegu przez Warszawę.

Z analizy parametrów technicznych tego przebiegu proponowanego przez Warszawę wynika (co zresztą przyznają sami autorzy opracowania), że rozwiązania techniczne (liczba jezdni i węzły) przedstawione w koncepcji BPRW są nierealne przy próbie zachowania parametrów autostrady. Dlatego też m.in. w ostatnich publikacjach firmowanych przez ABiEA pojawia się pojęcie „autostrada miejska”, nieznane w obowiązujących w Polsce przepisach prawnych (ustawa o drogach publicznych, ustawa o autostradach płatnych, rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych), oraz w wytycznych dla projektantów rozwiązań drogowych (Wytyczne projektowania ulic - WPU, Wytyczne projektowania dróg I i II klasy technicznej - WPD-1).

Oznacza to, że fachowcy z Agencji mają świadomość faktu, iż koncepcja opracowana przez BPRW jest technicznie nierealna i faktycznie potwierdzają tezę postawioną po raz pierwszy przeze mnie w ubiegłorocznej opinii. Być może dlatego ABiEA tak gorąco zabiega ostatnio o ograniczenie zakresu budowy autostrady do węzła „KONOTOPA”. Szkoda tylko, że te zabiegi i związane z nimi oferty nie są formułowane w sposób pełny i uczciwy.

Urealnienie koncepcji przebiegu autostrady przez Warszawę możliwe jest na 2 sposoby:

- ☐ Co najmniej dwukrotnie zmniejszenie liczby węzłów z trasami poprzecznymi, ale wówczas nieaktualny staje się główny argument - włączenie autostrady do obsługi miasta.
- ☐ Wybudowanie na nieomal całym odcinku przebiegu w granicach Warszawy dodatkowych 2 jezdni dla ruchu lokalnego. Wówczas nieco inne będą wyniki oceny wpływu na środowisko i znacznie większe będzie zajęcie terenu pod autostradę.

4. WSTĘPNA KLASYFIKACJA WARIANTÓW

W materiałach przekazanych przez ABiEA znajduje się mapa z inwentaryzacją wszystkich dotychczas znanych propozycji przebiegu autostrady A-2 w pobliżu Warszawy. Niestety, materiał ten powiela dotychczasowe błędy w sposobie myślenia o roli autostrady w obsłudze Warszawy i sposobie rozprowadzenia ruchu docelowego w obszarze aglomeracji:

- ☐ Ogranicza porównanie wariantów jedynie do obszaru województwa warszawskiego.
- ☐ Nie prezentuje wariantów kompleksowo, wraz z całym systemem rozprowadzenia ruchu w aglomeracji.

Niemniej analizując przedstawiony materiał oraz obowiązujące dokumenty należy przyjąć, że ze względów formalnych mogą być brane pod uwagę 3 warianty przebiegu:

- 1) Przez południową część Warszawy według koncepcji BPRW.
- 2) Na południe od Warszawy według studium SIGMA-SYSTEM
- 3) Na północ od Kampinoskiego Parku Narodowego według koncepcji studium uwarunkowań (...) zespołu pod kierunkiem prof. Zygmunta Ziobrowskiego.

Są to jedynie warianty, które mają jakąkolwiek delegację formalną, przy czym każdy inną.

Wariant 1) według BPRW ma najbardziej niejednoznaczny stan formalno-prawny. Był on obowiązujący do 1992r. z mocy prawa lokalnego jakim był wówczas

uchwalony w 1982r. Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. W 1992r. Rada Warszawy uchwalając Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, wyłączyła z jego zakresu ustalenia dotyczące systemu transportowego zalecając jego weryfikację w ciągu 2 lat. Do czasu zakończenia weryfikacji ustalenia planu dotyczące m.in. podstawowego układu drogowego mają nieokreślony stan prawny i są wątpliwości co do tego czy obowiązują. Jednak dla uniknięcia dodatkowych problemów nikt dotychczas nie podnosił tej sprawy.

Weryfikacja, na poziomie materiałów stanowiących podstawy do decyzji została zakończona w ubiegłym roku. Jednak żadne decyzje w tej sprawie nie zostały dotychczas podjęte i prawdopodobnie nie zostaną podjęte ponieważ:

- ☐ Obecny plan traci ważność w 1999r.
- ☐ Zgodnie z decyzją NSA, Rada m.st. Warszawy nie ma prawa do uchwalania planów. Prawo takie mają poszczególne gminy.
- ☐ W skali miasta przystąpiono do opracowania studium uwarunkowań, którego wynikiem mają być ustalenia wiążące do planów miejscowych uchwalanych przez gminy. Wybrana w drodze konkursu koncepcja studium (zespół pod kierunkiem prof. Zygmunta Ziobrowskiego) nie przewiduje przebiegu autostrady w granicach Warszawy.
- ☐ Wszystkie gminy warszawskie oprócz jednej (Warszawa Włochy), przez które przebiegać ma autostrada zaopiniowały to rozwiązanie negatywnie.

Wariant 2) wg SIGMA-SYSTEM ma obecnie największe poparcie gmin i w związku z tym największe szanse zaakceptowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Bezpośrednio popierany jest przez 8 gmin, które przystąpiły do porozumienia i sfinansowały opracowanie studium przebiegu autostrady. Ma on też zagwarantowane poparcie conajmniej 4 gmin warszawskich (piąta gmina Warszawa-

Ursynów należy do porozumienia) i Rady m.st. Warszawy. Nie został też wykluczony a jedynie odsunięty do drugiego etapu w opinii Sejmiku Samorządowego Województwa Warszawskiego. Jak wynika z nieoficjalnych informacji uzyskanych w Komitecie Porozumienia z dnia 2 lipca 1996r. (...) wariant ten popiera obecnie conajmniej kilkanaście gmin leżących na przyszłej trasie autostrady.

Wariant 3) wg zespołu pod kierunkiem prof. Zygmunta Ziobrowskiego jest w najmniejszym stopniu rozpoznany. Jest on jednak rozwiązaniem wyjściowym do opracowania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy w wyniku którego powstaną ustalenia wiążące m.in. także w sprawach podstawowego układu drogowego stolicy. Prace nad studium mają być zrealizowane do końca 1998r.

Mimo zastrzeżeń do rozwiązania przebiegu autostrady zgłoszonych już na etapie rozstrzygnięcia konkursu, obecnie jest to wariant o najbardziej jednoznacznym statusie prawnym. Jego zmiana lub korekta może nastąpić jedynie w drodze opinii i uzgodnień akceptowanych przez autorów oraz Zarząd i Radę m.st. Warszawy w porozumieniu z zainteresowanymi gminami. Proces ten powinien być zakończony w ciągu półtora roku.

5. WNIOSKI

- 1) Dotychczasowe materiały i opracowania nie dają podstaw do twierdzenia, że przebieg autostrady A-2 przez Warszawę jest jedynym racjonalnym i zgodnym z prawem rozwiązaniem.
- 2) Negatywne wyniki i oceny rozwiązania doprowadzającego autostradę do Warszawy z dodatkowym odgałęzieniem poza granicami miasta stanowią koronny argument przeciwko rozwiązaniu alternatywnemu proponowanemu przez ABiEA (realizacja autostrady tylko do granic Warszawy).
- 3) Rozstrzygnięcie trwających ponad 3 lata dyskusji na temat przebiegu autostrady w rejonie Warszawy wymaga wykonania odpowiednich analiz porównawczych dla przynajmniej 3 wariantów omówionych w pkt. 4 niniejszej opinii.

mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz

LEGENDA O POWSTANIU NAZWY GÓRY ŚWIĘTOKRZYSKIE

Dawno, dawno temu, kiedy lasy były pełne dzikich zwierząt i ogromnych starych drzew, wydarzyła się ciekawa historia, która dała nazwę naszym Góróm Świętokrzyskim.

Było to za panowania Bolesława Chrobrego około 1000 lat temu. Król Bolesław zaprosił do Polski swojego krewnego, węgierskiego królewicza Emeryka. Młodzieniec przed daleką podróżą otrzymał od swego ojca oprawiony w złoto krzyż z relikwiami Krzyża Świętego (relikwie to przedmioty, które miały styczność z osobami świętymi). Kawaleczki krzyża, na którym zmarł Jezus miały chronić go przed złymi przygodami w obcym kraju.

Polscy rycerze przywitali gościa u granic Polski i wyruszyli z nim do Kielc na spotkanie z Bolesławem Chrobrym.

Na cześć królewicza Emeryka urządzono wspaniałe polowanie. Dziesiątki wojów, setki naganiaczy, sfory myśliwskich psów ruszyły w knieję. Myśliwi podążali w stronę najwyższych gór. Nagle wśród gęstwiny leśnej, królewicz Emeryk spostrzegł wielkiego jelenia. Spiął konia ostrogami i popędził za zwierzem. Jeleń uciekał przez dziki bór, kluczył między drzewami, chcąc zgubić pościg. Jeździec i koń byli już zmęczeni. I oto los przyszedł Emerykowi z pomocą. Jeleń wpadł w gęste zarośla, a jego

rozłożyste rogi zaplątały się w gałęziach jak w pułapce. Królewicz uradowany wy dostał z kołczana strzałę, napiął łuk i wyce lował w płowy bok swojej zdobyczy.

Wtedy stało się coś dziwnego. Jeleń odwrócił łeb w stronę myśliwego i Emeryk ujrzał pomiędzy wieńcami wspaniałych ro gów otoczony nieziemskim blaskiem krzyż. Światło bijące z krzy- ża oślepiło na chwilę królewicza. Młodzieniec ukląkł na kolana i złożył ręce do modlitwy. Uznał to zdarzenie za znak od Boga. Jeleń nagle zniknął. Królewicz złożył przysięgę, że w miejscu cudownego zjawiska wybuduje klasztor i zostawi w nim otrzy- mane od ojca relikwie Krzyża Świętego. Obietnicy dotrzymał i wkrótce wzniesiono zabudowania klasztorne, na wzgórzu na- zwanym na pamiątkę Świętym Krzyżem. Otaczające klasztor gó- ry od tej pory noszą nazwę Świątokrzyskich. W klasztorze pozo- stał relikwiarz ofiarowany przez królewicza Emeryka. Zaś jeleń z krzyżem w rogach jest do dziś symbolem Gór Świątokrzyskich.

O POWSTANIU KIELC

Przed ponad 900 laty w miejscu gdzie dziś leży stolica województwa - Kielce - szumiały potężne stare drzewa, a w gęstwinie kryły się dzikie zwierzęta. Nieprzebrane lasy przyciągały myśliwych. Nie stronił od tej rozrywki także i młody książę Mieszko, syn Bolesława Śmiałego.

Pewnego letniego wieczoru, w pogoni za zwierzyną, Mieszko zgubił swoich kompanów i wyjechał na nieznaną polanę. Głosem rogu próbował zwołać rozproszoną drużynę, ale na próżno. Zrezygnowany postanowił nocować w puszczy. Ułożył się na miękkim mchu i wkrótce zapadł w głęboki i dziwny sen. Śnił, że w lesie napadli go zbójcy. Mieszko dzielnie walczył i odparł wrogów. Tylko jeden z nich pozostał i poddał się księciu. Zmęczony Mieszko poczuł silne pragnienie i rozglądał się wokoło za leśnym strumieniem. Wtedy zbójca podał mu miedzianą butelkę. W butelce tej był gorzki i piekący płyn. Książę skosztował łyk, a potem wypluł i zapragnął jak najszybciej wypłukać usta wodą. Jednak w pobliżu wody nie było. Wówczas Mieszko spostrzegł, pośród młodych drzew wielką jasność. Jasność przybrała postać św. Wojciecha, zamęczonego przez Prusaków za krzewienie wiary. Mieszko ukląkł, a święty pastorałem (laską) nakreślił na trawie krętą linię. Tym śladem popłynął

strumień zimnej, źródlanej wody, która ugasiła pragnienie księcia i zmyła smak trucizny z jego ust.

Tak zakończył się ten dziwny sen - Mieszko wypoczęty wstał z leśnego posłania i ujrzał nieopodal szumiący strumień. Woda w nim była smaczna i przejrzysta, taka jak we śnie. Poczuł przypływ nowych sił. Ujął w dłonie bawoli róg i zadął. Rychło z gęstwiny puszczańskiej wyłonili się uradowani towarzysze księcia. Odjeżdżając z polany Mieszko zauważył leżące niedaleko miejsca nocnego odpoczynku ogromne, białe kły nieznanego zwierza. Wracając do obozu zamyślony, a po przybyciu na miejsce oświadczył wszystkim, że na polanie wybuduje gród z kościołem.

Niedługo potem zbudowano w sercu puszczy osadę. Na polanie postawiono kościół pw. św. Wojciecha, a strumień z którego woda przywróciła księciu siły nazwano Silnicą. Osadę zaś nazwano Kielce - na pamiątkę znalezionych tajemniczych kłów. Jeden z nich, długości trzech łokci wisiał długo w morderzewiowym kościele. Po latach, przy budowie nowej świątyni, kiel uległ zniszczeniu.

O SABATACH CZAROWNIC I POWSTANIU GOŁOBORZA

Nad Górami Świętokrzyskimi, wysoko w chmurach króluje dumny szczyt Łysej Góry. W miejscu tym - jak mówią ludowe przekazy - odbywały się spotkania czarownic - zwane sabatami. Podczas tych zjazdów diabły i czarownice odprawiały tajemne gusła, trwała piekielna zabawa i tańce. Nikt z ludzi nie śmiał się tam zbliżyć. Szatańskie śmiechy, straszne zaklęcia i upiorny wygląd uczestników sabatu mógł śmiertelnie przerazić.

Czarownice żyły wśród mieszkańców okolicznych wsi. Wyglądały jak zwykłe kobiety. Tylko nocą, kiedy wśród jodeł szalała wichura i pioruny rozświećlały ciemność, diabelskie siostry wsiadały na miotły i po wypowiedzeniu zaklęcia:

"plot nie plot

las nie las

wieś nie wieś

biesie nieś"

przenosiły się na szczyt Łysej Góry.

Ludzie zawsze obawiali się czarownic. Potrafiły one zsylać na ludzi i zwierzęta choroby i śmierć, odbierać krowom mleko, wywoływać burze, zatrutować żywność i wodę, odbierać miłość mężów i narzeczonych. Kiedy na Łysej Górze wzniesiono klasztor (od tego czasu zaczęto nazywać to wzniesienie Górą Święte-

go Krzyża, bicie dzwonów i modlitwy mnichów przeszkadzały złym mocom.

Pewnej nocy diabły wyrwały z piekła ogromny głaz, wyleciały na ziemię otworem zwanym dziś Jaskinia Piekło (pod Gałęzicami k/Chęcin) i ruszyły w stronę klasztoru. Zmęczone dźwiganie ciężaru przysiadły na chwilę na Górze Klonówce. Wtedy od wsi dobiegło pianie koguta - wstawał świt i diabelskie siły traciły moc. Ogromny głaz, wypuszczony z szatańskich szponów spoczywa do dziś na tym miejscu i nazwany został Diabelskim Kamieniem.

Rozgniewany Lucyfer wysłał ponownie swoich poddanych na Św. Krzyż, nakazując im zburzenie klasztornych zabudowań. Tym razem diabły niosły kamienie w płachcie. Były już blisko celu, gdy śpiące na klasztornym podwórku gęsi zbudzone łopotem i gwarem w powietrzu, zagegały na alarm. Hałas wyrwał ze snu jednego z zakonników, który uderzył w dzwon, myśląc że nadszedł czas na poranną modlitwę. I znów nie udał się diabelski podstęp. Diabły oghuszone biciem dzwonów upuściły płachtę i potężne kamienie posypały się na zbocze góry. Leżą tam do dziś, rozbite na kawałki. Tak powstało gołoborze.

Chcąc odwiedzić miejsca związane z tą legendą będziemy musieli podzielić naszą wyprawę na trzy etapy - do Jaskini Piekło, na górę Klonówkę i na Święty Krzyż.

BĘDZIE ZMIANA ADRESU

Już wkrótce, po sfinalizowaniu wszystkich formalności i zaakceptowaniu warunków przez Zarząd KLiR, zmieni się adres naszego biura. Już teraz może to być roboczy punkt kontaktowy (z korespondencją włącznie)

ul. Wilcza 33

(róg Marszałkowskiej)

00-544 WARSZAWA

tel. 629-97-29

(będą też inne numery tel.)

Po zakończeniu wszystkich formalności będzie oficjalny komunikat.

