Łowicka czeka na decyzję wojewody. Co dzieli inwestycję w Skierniewicach od rozpoczęcia budowy?

data aktualizacji: 2026.11.02 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



Przebudowa ma ułatwić wjazd do Skierniewic od strony autostrady A2. Postępowanie ZRID obejmuje odcinek drogi krajowej nr 70 -- łącznie 966 metrów głównej trasy. Do tego dochodzą fragmenty ulic łączących się ze skrzyżowaniem. (fot.arch)

Łowicka czeka na decyzję wojewody, a kierowcy – na datę rozpoczęcia budowy. Nowy termin rozpatrzenia sprawy to 30 listopada 2026 roku; największe wydatki miasto planuje na lata 2027–2028. Badania pokazują kolejki samochodów i przekroczenia norm hałasu. Pozostaje też pytanie o rondo przy Armii Krajowej: dlaczego wybrano je zamiast rozbudowy skrzyżowania ze światłami, którą zalecała wcześniejsza analiza ruchu?

Wniosek prezydenta Skierniewic o ZRID, czyli zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, złożono 29 maja, a formalnie uzupełniono 31 sierpnia tego roku. Wojewoda podpisał obwieszczenie 15 października; do publicznej wiadomości podano je 20 października. Urząd wyjaśnia, że potrzebuje więcej czasu na skuteczne zawiadomienie stron postępowania oraz sprawdzenie dokumentów, także pod względem prawnym.

30 listopada nie wyznacza dnia rozpoczęcia budowy ani nie daje pewności, że decyzja będzie dla miasta pozytywna. ZRID ma między innymi zatwierdzić projekt i podziały nieruchomości, a także określić, jaki teren będzie potrzebny do realizacji drogowej inwestycji.

Zanim wykonawca wejdzie na plac budowy, miasto musi uzyskać zezwolenie, a także przygotować i

podpisać umowę na roboty. Specustawa drogowa dopuszcza nadanie ZRID tak zwanego rygoru natychmiastowej wykonalności. Oznacza to, że w takim przypadku z budową nie trzeba czekać do końca postępowania odwoławczego. To, jak podczas prac będzie można przejechać, powinien określać projekt organizacji ruchu na czas budowy. Miasto wymagało go już przy zamawianiu dokumentacji.

Największe wydatki w latach 2027–2028

W wieloletniej prognozie finansowej miasta na całe zadanie zapisano 10 897 232,15 zł. Przedsięwzięcie rozpisano na lata 2021–2028. Wydatki na ten rok to niewiele ponad pół miliona złotych, na 2027 i 2028 rok po 5 mln zł.

Blisko 10,9 mln zł to więc suma zaplanowana na całe przedsięwzięcie. Ile będą kosztowały same roboty, pokarze dopiero umowa z wykonawcą.

Projektanta – pracownię z Kielc -- miasto wybrało jesienią 2023 roku. Drogowa Pracownia Projektowa Jarosław Białek zaoferowała cenę 598 tys. zł brutto: 578 tys. zł za dokumentację i 20 tys. zł za nadzór autorski, czyli czuwanie projektanta nad realizacją jego projektu. Zamówienie obejmowało projekty, badania, uzgodnienia i uzyskanie decyzji potrzebnych do przeprowadzenia inwestycji.

Prawie kilometr krajówki i odcinki bocznych ulic

Przebudowa ma ułatwić wjazd do Skierniewic od strony autostrady A2. Postępowanie ZRID obejmuje odcinek drogi krajowej nr 70 -- łącznie 966 metrów głównej trasy. Do tego dochodzą fragmenty ulic łączących się ze skrzyżowaniem.

Opis przedsięwzięcia dołączony do decyzji określającej środowiskowe warunki inwestycji wymienia około 225 metrów Armii Krajowej, 163 metry Nowego Światu i około 60 metrów dalszej Łowickiej, będącej na tym odcinku drogą powiatową. Przewiduje rondo turbinowe o zewnętrznej średnicy 40–50 metrów, chodniki szerokie na dwa metry oraz drogę dla pieszych i rowerów o szerokości 3–4 metrów.

Program funkcjonalno-użytkowy, czyli dokument z wymaganiami miasta wobec projektanta, wskazywał preferowane rozwiązanie: jedną jezdnię z dwoma zasadniczymi pasami, po 3,5 metra, i środkowym przejezdnym pasem o szerokości 3–3,25 metra. Ten ostatni ma służyć skręcającym w lewo do posesji i zjazdów publicznych.

Przewidziano także przebudowę sieci, odwodnienie, oświetlenie, doświetlenie przejść, monitoring przy skrzyżowaniu, ochronę przed hałasem i zieleń.

Opis przedsięwzięcia przewiduje rozbiórkę dwóch budynków mieszkalnych i jednego gospodarczego. Decyzja środowiskowa nakazuje posadzenie co najmniej 132 drzew i 230 m² krzewów. Minimum 28 drzew ma rosnąć w pasie drogowym. Pozostałe nasadzenia przewidziano poza terenem inwestycji, w odległości do 2,5 kilometra.

Teren objęty wnioskiem o ZRID sięga też Mokrej Prawej. Rada miasta zgodziła się, by miasto przejęło od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wykonanie zadania na tym odcinku.

Zasady przygotowania, realizacji i finansowania ma określić porozumienie miasta ze Skarbem Państwa, reprezentowanym przez GDDKiA.

Kamery zarejestrowały ponad 19 tysięcy przejazdów

Przygotowanie dokumentacji poprzedziły badania natężenia ruchu, skrzyżowanie Łowicka–Armii Krajowej–Nowy Świat obserwowano przez całą dobę, pozostałe punkty wzdłuż DK70 w porannym i popołudniowym szczycie. Wyniki znalazły się w opracowaniu Transeko z marca 2023 roku.

Na całym skrzyżowaniu z Armii Krajowej naliczono 19 379 przejazdów. Między 7.15 a 8.15 było ich 1663, a od 16 do 17 – 1603. Na podstawie tego badania autorzy oszacowali również, że na przeciętną dobę roku przypadało 18 091 pojazdów. Wszystkie te liczby obejmują sumę ruchu wjeżdżającego na skrzyżowanie ze wszystkich stron, nie sam odcinek Łowickiej. Nie mówią natomiast, jaka część pojazdów jedynie przejeżdżała przez miasto, a jaka obsługiwała miejscowe dojazdy.

Rano kolejki od strony granicy miasta, Armii Krajowej i Nowego Światu przekraczały 150 metrów. Przy dojeździe od centrum dochodziły do 100 metrów. To obraz dnia badania w 2023 roku, nie pomiar z jesieni 2026 roku.

Transeko porównało w komputerowej symulacji różne rozwiązania dla całego badanego ciągu drogowego, przyjmując ruch prognozowany na 2043 rok. Przy Łowickiej i Armii Krajowej autorzy zalecali sygnalizację świetlną oraz dodatkowe pasy do skrętu w lewo na obu wlotach DK70. Rondo turbinowe proponowali przy Wyszyńskiego i Szarych Szeregów.

W wariantach z rondem przy Armii Krajowej symulacja przewidywała rano na Nowym Świecie kolejkę o średniej długości około 140–150 metrów. Przy rozbudowanym skrzyżowaniu ze światłami średnie długości kolejek na poszczególnych dojazdach nie przekraczały w modelu 45 metrów. Tyle wynikało z obliczeń dla układów i założeń przyjętych w tamtym opracowaniu.

W decyzji środowiskowej z lutego tego roku znajdujemy już wybór ronda turbinowego. Według uzasadnienia ma ono ograniczać prędkość, poprawiać bezpieczeństwo, umożliwiać przejazd większej liczby pojazdów i zapewniać płynniejszy ruch niż skrzyżowanie ze światłami, pasami kierunkowymi i wyspami rozdzielającymi ruch.

Końcowe zalecenie pozwalało zrezygnować z estakady przy Szarych Szeregów. We wszystkich badanych wariantach na 2043 rok przewidywali jednak popołudniowe kolejki o średniej długości około 400 metrów na dojeździe ulicą Wyszyńskiego od centrum do skrzyżowania z Widokiem.

Hałas zmierzono także nocą

O tym, jak głośno było przy Łowickiej, mówią miejskie strategiczne mapy hałasu, opracowane w listopadzie 2021 roku. Na ich potrzeby od 7 do 9 września akredytowane laboratorium mierzyło dźwięk, liczbę i prędkość pojazdów oraz warunki pogodowe.

W punkcie przy Łowickiej 121 zanotowano 69,5 dB w dzień, 68 dB wieczorem i 65 dB w nocy. To wartości tak zwanego równoważnego poziomu dźwięku, czyli uśrednionego poziomu hałasu w badanej porze doby. Mapa pokazała przekroczenia norm po obu stronach analizowanego odcinka

drogi. Dla wskaźnika oceniającego hałas w dłuższym okresie, łącznie w dzień, wieczorem i nocą, wynosiły one 1–15 dB, a dla wskaźnika nocnego 1–10 dB. Największe przekroczenia dotyczyły niewielkich fragmentów tuż przy granicy pasa drogowego.

Osobna analiza akustyczna z 2023 roku patrzyła już w przyszłość. Na podstawie danych o ruchu oraz modelu drogi i zabudowy obliczano, jak głośno może być w 2043 roku. Autorzy badania przyjęli, że samochody poruszają się z prędkością 50 km/h. Uznali, że należy postawić ekrany dźwiękochłonne. Ówczesna koncepcja przewidywała ich 20, o łącznej długości około 1165 metrów i wysokości 4–5 metrów. Uwzględniała też rozwiązania, dzięki którym osłony zachowywałyby ciągłość przy wjazdach na posesje.

Warunki obecnej inwestycji określa decyzja środowiskowa z 2026 roku. Wymaga ekranów i sprawdzenia skuteczności zabezpieczeń przed hałasem po upływie pół roku od oddania drogi do użytkowania – w ramach tak zwanej analizy porealizacyjnej. Akredytowane laboratorium ma wtedy wykonać pomiary w terenie, w 11 wskazanych miejscach. Decyzja określa także godziny uciążliwych akustycznie prac budowlanych: od 6 do 22. Wyjątkiem są roboty, których ze względów technologicznych nie można przerwać.

Park handlowy, w miejscu dawnego Tesco, otwarto dla klientów 23 października 2025 roku, więc pomiar z lutego 2023 roku nie mógł objąć jego rzeczywistych dojazdów, autorzy późniejszej symulacji uwzględnili natomiast planowaną galerię. W prognozie dla galerii przy Liska wpisano 130 dojazdów i 110 wyjazdów w popołudniowej godzinie szczytu.

Przy Widoku jest już osobna umowa

Przebudowa skrzyżowania Widok–Wiadukt–Wyszyńskiego to osobne zadanie. Wykonawca ma poszerzyć jeden z wlotów, zmienić wyspę dzielącą i dostosować sygnalizację wraz z oprogramowaniem.

Kierowcy na Łowickiej wciąż czekają na harmonogram robót. O przebudowie Wyszyńskiego do skrzyżowania z Wiaduktem mowa w jeszcze odleglejszej perspektywie.

Podczas sesji 29 października Dariusz Boguszewski, naczelnik Biura Planowania Przestrzennego i Planowania Inwestycji, poinformował o dwóch koncepcjach tego przedsięwzięcia. Jak wyjaśniał, powstały na podstawie pomiarów i prognoz ruchu. Przewidują rozwiązania z wiaduktami oraz drogami serwisowymi, zapewniającymi dojazd do posesji przy głównej trasie.

Sto kilkadziesiąt milionów złotych – na tyle naczelnik oszacował koszt tej inwestycji. Wskazywał też na konieczność wykupienia kilku hektarów gruntów.

„Wiemy, że tych pieniędzy w tej chwili nie ma” – mówił. Jak podkreślił, zadania nie wpisano do programu inwestycyjnego, a według informacji przekazywanych przez władze miasta nie da się go zrealizować w najbliższych latach.

Te słowa padły podczas dyskusji o rozpoczęciu prac nad planem miejscowym, który ma określić zasady zabudowy terenu między Łowicką a Wyszyńskiego. Z uzasadnienia projektu uchwały wynika, że właściciele gruntów zabiegają o możliwość budowy budynków mieszkalnych z trzema kondygnacjami nadziemnymi, licząc parter, i poddaszem. Obowiązujący tam plan dopuszcza do dwóch kondygnacji i wysokość nieprzekraczającą 9 metrów. Radni zdecydowali o rozpoczęciu prac nad planem.

Źródło:
https://skierniewice.eglos.pl/aktualnosci/item/45816-lowicka-czeka-na-decyzje-wojewody-co-dzieli-inwestycje-w-skierniewicach-od-rozpoczecia-budowy