



**Rada Dzielnicy Białoleka
m. st. Warszawy**

ul. Modlińska 197, pok. 123, 03-122 Warszawa,

tel. (22) 51 03 110, fax (22) 676 69 14, bialoleka.wor@um.warszawa.pl, www.bialoleka.waw.pl

Warszawa, 29 kwietnia 2014 r.

Wojciech Tumas
radny dzielnicy Białoleka
wojtum@gazeta.pl

Wydział Obsługi Rady Dzielnicy Białoleka
ul. Modlińska 197, pok. 123
03 – 122 Warszawa

www.radny.com.pl

Sz. P. Łukasz Puchalski
Dyrektor ds. Inwestycji
Zarząd Transportu Miejskiego
w Warszawie
ul. Żelazna 61
00 – 848 Warszawa

znak: Tram/Tarchomin/44/2014

Dotyczy: budowanej trasy linii tramwajowej do Tarchomina (etap realizacji trasy do ul. Mehoffera).

Szanowny Panie Dyrektorze !

Dziękuję Panu za spotkanie 24 kwietnia br w sprawie realizacji linii tramwajowej do Winnicy (etap do ul. Mehoffera) oraz przede wszystkim rozbudowy ul. Światowida (wg obecnych planów i zatwierdzonych dokumentów) do przekroju 2 x 3.

Poniżej zamieszczam relacje z tego spotkania. Tematami były kwestie:

1. Dąb w pobliżu ul Stefanika.
2. Skrzyżowanie z ul. Myśliborską.
3. Priorytet dla tramwajów.
4. Przekrój ul. Światowida (2 x 3).

Ustalenia:

Ad. 1 Dąb w pobliżu ul Stefanika.

Z poprzednio branych pod uwagę rozwiązań:

- a) zmiana geometrii jezdni ul. Światowida (miejscowe przybliżenie do torowiska)
- b) przesadzenie drzewa
- c) miejscowe przeprojektowanie drogi rowerowej
- d) miejscowe przeprojektowanie drogi rowerowej i chodnika
- e) wycinka drzewa

zostały opcje: c), d) i e)

Opcja e) jest ostatecznością, jeśli jednak mimo próby przeprojektowania drogi rowerowej (ominięcie drzewa „okrakiem” lub przybliżenie do chodnika po wschodniej stronie i miejscowe wykonanie ciągu pieszo-rowerowego) okaże się, że korzenie drzewa będą tak mocno kolidować z korytem jezdni ul. Światowida (aby wykonać jezdnię – w tym miejscu szerokości 2 pasów ruchu – należy wybrać grunt na głębokość 60 – 70 cm) oraz odwodnieniem jezdni ul. Światowida (konieczność wykonania kanału o średnicy DN400 na głębokości ok. 1,5 m, co w praktyce oznacza wykop o szerokości 1,5 m i ok. 2 m głębokości), że wykonanie jezdni w praktyce pozbawi drzewo sporej objętości korzeni i spowoduje, że drzewo zacznie zamierać. Samo podcięcie gałęzi (2 średniej wielkości konary), aby zgodnie z art. 54 Rozporządzenia ministra w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz 430) uzyskać stosowną skrajnię jezdni ul. Światowida (4,6 m) i drogi rowerowej (2,5 m) nie jest problemem.

Ponieważ prace przy tym fragmencie ul. Światowida mogą rozpocząć się najwcześniej za 10 – 12 miesięcy, to jest też tyle czasu na sprawdzenie, jaki jest system korzeniowy tego Dębu. W ramach prac ZTM rozezna się w sprawie „spornego” drzewa.

Ad. 2 Skrzyżowanie z ul. Myśluborską.

Obecne korki (długości ok. 350 m) na ul. Światowida tworzą się przez to skrzyżowanie, a właściwie przez niewydolny prawoskręt (Światowida – Myśluborska), który przecinają pasy na jezdni w poprzek ul. Światowida i ul. Myśluborskiej. Jak jest zielone dla ul. Światowida na wprost, to kierowcy są przyhamowywani przez pieszych mających zielone na przejściu przez Myśluborską, a jak jest zielone dla Myśluborskiej i świeci się strzałka warunkowa dla prawoskrętu, to samochody są przyblokowane przez pieszych przechodzących przez ul. Światowida. Taka sytuacja trwa ok. 45 min (7:30 – 8:15) w porannym szczycie, gdy pieszych jest szczególnie dużo, bo idą z dziećmi przez skrzyżowanie do pobliskiej szkoły nr 314 lub na przystanek autobusowy. Sytuację poprawić może wydłużenie strzałki do skrętu w prawo o kilka sekund, w czasie gdy jest kilkusekundowy moment, w którym jadący ul. Myśluborską od północy mają już czerwony sygnał, a jadący od południa mają jeszcze sygnał zielony (w tym czasie piesi nie chodzą przez pasy, a prawoskręt nie ma zielonej strzałki !).

Przebudowa ul. Światowida do 2 x 3 nie rozwiąże problemu, bo nadal do skrętu w prawo będzie jeden pas ruchu i nadal ustawiać się na nim będzie kolejka pojazdów. Z tym, że przynajmniej nie będą blokować jadących na wprost, ale mogą się pojawić kierowcy – u nas to w zasadzie pewnik – którzy nie będą czekać w kolejce na prawoskręcie, tylko skręcają w prawo z pasa przeznaczonego do jazdy na wprost i zagrożą pieszym przechodzącym pasami przez Myśluborską.

Układ 2 x 2 pasy ruchu zapewnia te same polepszenie warunków ruchu na tym skrzyżowaniu (brak blokowania jadących na wprost) i może wyeliminować niekorzystne zachowania kierowców skręcających z pasa do jazdy na wprost, gdy na wlocie ul. Światowida układ 2 pasów przed skrzyżowaniem rozdzieli się w taki sam sposób, jak to jest obecnie (po jednym pasie dla każdego kierunku ruchu z ewentualnym dopuszczeniem jazdy prosto z pasa do lewoskrętu – w lewo ze Światowida w Myśluborską: zachód – północ, praktycznie i tak nikt nie skręca).

Ad .3 Priorytet dla tramwajów.

Zostanie wdrożone takie rozwiązanie sterowania sygnalizacją świetlną, aby tramwaj miał maksymalny priorytet. Ale... Jeśli Światowida będzie miała układ 2 x 3 z poszerzeniem na skrzyżowaniach (wloty Światowida w stronę Modlińskiej) do 4 pasów ruchu, to funkcjonowanie priorytetu będzie bardzo utrudnione. Podałem wyliczenia: 3 pasy ruchu nowej jezdni (10,5 m), pasa dzielący jezdnię i torowisko (co najmniej 2 m), torowisko (8 m), przystanek tramwajowy (4,5 m) i 4 pasy ruchu starej jezdni (14 m) to razem 39 m i w związku z tym pieszy, aby pokonać tę odległość będzie potrzebował co najmniej 30 s. sygnału zielonego ciągłego (idzie z prędkością 1,3 m/s) + 4-5 s. sygnału zielonego migającego i ok. 11 s. czasu na ewakuację, co daje łącznie 45 s. czasu, w którym tramwaj nie dostanie priorytetu – sygnału zezwalającego na wjazd, bo jakby dostał, to by musiał zatrzymać ruch pieszych np. w połowie drogi przez całą ul. Światowida; na pasie rozdziału przed torami (a tego się nie zastosuje z uwagi na ochronę pieszych – najsłabszych uczestników ruchu).

Dla układu 2 x 2 odchodzi nam 7 m szerokości jezdni ul. Światowida (pieszym na skrzyżowaniu zostanie ok. 32 m do pokonania) i tym samym odpowiednie czasy dla pieszych to: 25 s. sygnału zielonego ciągłego, 4-5 s. sygnału zielonego migającego i ok. 8 s. czasu na ewakuację, co daje łącznie 37 s. czasu, w którym tramwaj nie dostanie priorytetu. Zatem robiąc układ 2 x 2 powodujemy, że tramwaj będzie mógł mieć częściej przydzielany priorytet niż przy układzie ul. Światowida 2 x 3. Tak o to Światowida 2 x 3 „spowolni w naturalny sposób” tramwaje.

Ad. 4 Przekrój ul. Światowida (2 x 3).

Obecny projekt Światowida 2 x 3 ma wszelkie uzgodnienia, pozwolenia i zapewnione finansowanie (decyzją Rady Warszawy na wniosek Prezydenta). Po analizie za i przeciw budowy Światowida 2 x 3 wyszło, że 2 x 3 to za dużo, bo żadna z prognoz ruchu (są w Raporcie Oddziaływania na Środowisko) nie przewiduje ruchu (i to w 2031 roku) dla którego zasadne byłoby budowanie 2 x 3 pasów ruchu ul. Światowida. Prognoza ruchu (maksymalnie 37 tys. pojazdów na dobę na ul. Światowida: cała szerokość, czyli ok. 19 tys. pojazdów w jednym kierunku na dobę, co odpowiada 1900 poj. na godzinę szczytu) uzasadnia jedynie ulicę o szerokości 2 x 2. Z tym że to maksymalna prognoza. Rzeczywista przewiduje do 1500 poj w szczycie, a to jest tylko o ok. 300 poj. więcej niż obecnie w szczycie. Tramwaj ma spowodować zmniejszenie ruchu na Światowida i może nawet wyjść, że 2 x 2 to za dużo.

Panie Dyrektorze,

W poprzednich latach aparat urzędniczy ZTM nie słuchał argumentów i w efekcie osiągnął cel jakim jest przekrój 2 x 3 ul. Światowida, co obecnie skutkuje coraz większym niezadowoleniem społecznym. Ludzie do tej pory wiedzieli o inwestycji jedynie tyle, że będzie budowany tramwaj. Wycinka drzew w pasie drogowym ul. Światowida spowodowała, że wiele osób zadaje sobie pytanie po co ul. Światowida ma mieć aż 3 pasy ruchu w jednym kierunku. Z pewnością jest wyjście z tej sytuacji, zwłaszcza że budowa ulicy nie jest warunkiem uruchomienia tramwaju.

W korespondencji do mnie pojawiły się także głosy dotyczące konieczności zorganizowania spotkania w dzielnicy, którego głównym tematem byłaby rozbudowa ul. Światowida. Takie spotkanie możliwe byłoby 16 maja 2014 r. w Urzędzie Dzielnicy (została przeze mnie wstępnie zarezerwowana sala konferencyjna) w godz. 18:00 – 20:30. Czy w proponowanym terminie byłaby możliwość uczestnictwa przedstawicieli ZTM?

Wojciech Tumaś
Wojciech Tumaś