

Prac. Rady
UR

24.07.08

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Urząd Dzielnicy Białołęka
Wydział Obsługi Rady Dzielnicy Białołęka
Wpłynęła dnia 24.07.2008 56/08
Nr sprawy W.D.O.R.-K/130/08
Podpis

56/08
JD-W-UR-BA-0063-1-508

ODDZIAŁ W WARSZAWIE

TELIMINGA 20, 03-808 WARSZAWA

Warszawa, dnia 2008-07-

GDDKIA O/WA-P.2.2.K/8/13-04/9/2008

- kom. inwestycyjna 24/07/08
P.T.

POLECONY

URZĄD MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY
URZĄD DZIELNICY BIAŁOLEKA
WYDZIAŁ ORGANIZACYJNY
dla DZIELNICY BIAŁOLEKA

Wpłynęła dnia 24.07.08
Nr sprawy 131/08

**Burmistrz Dzielnicy Białołęka
Miasta Stołecznego Warszawy
ul. Modlińska 197
03-122 Warszawa**

Dotyczy: przebudowy Trasy Armii Krajowej na odcinku Al. Prymasa Tysiąclecia
- ul. Piłsudskiego w Markach – postulatów Urzędu Dzielnicy Białołęka

W związku z otrzymanym z Urzędu Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy pismem UD-II-WIR-KKR-5541-1-7-08 z dn. 21.01.2008 r. zawierającym uwagi Komisji Inwestycyjnej Rady Dzielnicy Białołęka (wycinek protokołu), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie przedstawia swoje stanowisko w tej sprawie.

Uprzejmie wyjaśniamy, że przedmiotem projektu przebudowy Trasy Armii Krajowej na odcinku Al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Piłsudskiego w Markach do parametrów drogi klasy S jest dostosowanie w/w trasy do wymagań które musi spełnić droga ekspresowa. Uwagi od 1 do 4 dotyczą inwestycji znajdującej się na etapie prac studialnych i przygotowywanych przez Tramwaje Warszawskie oraz nie są związane z zadaniem GDDKIA. W toku spotkań z przedstawicielami Urzędu Dzielnicy Białołęka została uzyskana pozytywna opinia strony samorządowej dla przedstawionych, bądź skorygowanych w wyniku dyskusji rozwiązań projektowych. W związku z uzyskaniem akceptacji przedstawicieli reprezentujących Prezydenta Warszawy oraz innych organów wymienionych w art. 5.1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, rozwiązania te zostały złożone do Wojewody Mazowieckiego jako załączniki do wniosku lokalizacyjnego.

Poniżej przedstawiamy stanowisko Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i TRANSPROJEKTU-WARSZAWA odnośnie poszczególnych uwag Komisji Inwestycyjnej Rady Dzielnicy Białołęka dołączonych do otrzymanego pisma:

1. odnośnie uwagi nr 1 w brzmieniu „Uwzględnienie przy przebudowie łącznicy relacji Modlińska – most i Modlińska – Marki konieczność podniesienia istniejącej jezdni o ok. 1m; jednocześnie wykonanie odpowiedniej przebudowy wyjazdu z jednostki Straży Pożarnej przy ul. Modlińskiej na tę ulicę poprzez podniesienie tego wyjazdu od budynku Straży do jezdni lub poprzez wyprowadzenie wyjazdu ze Straży (pod istniejącą łącznicą) do rejonu skrzyżowania ul. Modlińskiej z ulicą prowadzącą do placu manewrowego nauki jazdy (uliczka w odl. 70 m od ul. Elektronowej) – zał. nr 3”.

WYSŁANO
dnia 24.07.2008 M

Podstawowe prace jakie przewidziane są do wykonania dla łącznicy relacji Modlińska – most i Modlińska - Marki na wskazanym przez Komisję odcinku to wzmocnienie bądź wymiana nawierzchni i remont przejścia dla pieszych (wymiana izolacji konstrukcji itp.). Nie przewiduje się także przebudowy wjazdu/ wyjazdu do jednostki straży pożarnej. Zakres prac związanych z uwzględnieniem postulatów Komisji Inwestycyjnej odbiega od przedmiotu inwestycji GDDKiA. Należy zaznaczyć, że inwestycja związana z dostosowaniem Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi klasy S nie ingeruje w układ węzła drogowego i sposób rozwiązania kolizji planowanej linii tramwajowej z istniejącym układem komunikacyjnym jest ewidentnie zadaniem projektantów inwestycji miejskiej. Uzgodnienia powzięte na spotkaniu Zespołu ds. współpracy m. st. Warszawy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie ustalania przebiegu tras szybkiego ruchu przez m.st. Warszawę oraz ich powiązania z istniejącym układem komunikacyjnym miasta w dn. 22.05.2007 r., przewidują zaopiniowanie przez GDDKiA projektu linii tramwajowej i o ile zaproponowany przebieg nie będzie kolidował z rozwiązaniami komunikacyjnymi przyjętymi dla drogi ekspresowej będzie możliwa jej lokalizacja w obszarze węzła.

Ponadto wskazujemy na konsekwencje jakie niesie ze sobą omawiany postulat; podniesienie niwelety łącznicy wymagałoby: przebudowy łącznicy Tarchomin – Most Grota na długości ok. 350 m, budowy nowego obiektu w miejsce istniejącego, przebudowę łącznicy Modlińska – Marki na długości ok. 130m, w związku z brakiem skrajni pionowej rozbiórki i budowę nowego obiektu długości ok. 400 m w ciągu łącznicy Żerań – Most Grota. Przy braku precyzyjnych danych dla linii tramwajowej, należy się liczyć z tym, że wybudowany obiekt inżynierski obok wyższych kosztów związanych z wykonaniem niezbędnych zapasów (zarówno rozpiętości jak i wysokości w świetle), mógłby w efekcie być niewykorzystany zgodnie z zakładanym przeznaczeniem – w przypadku zlokalizowania linii tramwajowej w innym miejscu w planie lub na innym poziomie wysokościowym. W związku z powyższym, propozycja przeprowadzenia pod łącznicą przejazdu dla wozów straży pożarnej oraz stworzenia rezerwy dla linii tramwajowej przy braku zdefiniowanych podstawowych parametrów projektowych jej przebiegu przez obszar węzła, wydaje się zdecydowanie przedwczesna.

2. odnośnie uwagi nr 2 w brzmieniu „Przeniesienie wjazdu na most Grota z ul. Jagiellońskiej z jej lewej strony (jak to jest obecnie), na prawą tak aby zjazdy i wjazdy na trasę odbywały się tylko z prawej strony ul. Jagiellońskiej, co jest powszechnie przyjętą praktyką” oraz uwagi nr 3 w brzmieniu: „W związku z postulatem podniesienia łącznicy z ul. Modlińskiej na most i w kierunku Marek o ok. 1 m sugeruje się podobne podniesienie estakady prowadzącej z ul. Jagiellońskiej na most Grota”.

Uprzejmie informujemy, że zakres prac związanych z inwestycją GDDKiA przewiduje jedynie remont obiektu i wymianę nawierzchni przy zachowaniu obecnych parametrów łącznicy zarówno w planie jak i w przekroju podłużnym. Należy wziąć pod uwagę, że realizacja tego postulatów wiąże się z wyburzeniem istniejącego obiektu inżynierskiego długości ok. 400 m położonego w ciągu łącznicy. Wstępna analiza uwzględniająca obecny układ węzła i uwarunkowania lokalne wskazuje na poważne trudności techniczne związane ze zmianą sposobu wjazdu na łącznicę. W związku z powyższym postulat opiniujemy negatywnie.

3. odnośnie uwagi nr 4 w brzmieniu „Uwzględnienie zmiany kształtu jezdni zjazdowej z Trasy Toruńskiej w kierunku ul. Jagiellońskiej w taki sposób, aby prowadziła ona do wspomnianego już wcześniej skrzyżowania ul. Modlińskiej z ul. prowadzącą do placu manewrowego”.

Przebudowa łącznicy w sposób zgodny z postulatem, a więc realizacja skrzyżowania w ciągu łącznicy w związku z podłączeniem pętli autobusowej i zjazdu do jednostki straży pożarnej jest rozwiązaniem niebezpiecznym i sprzecznym z przepisami technicznymi (§ 82 ust.3 oraz § 165 rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Ponadto w sposób istotny zmienia charakter tej łącznicy zmieniając sposób jej podłączenia do ul. Modlińskiej. Zwracamy uwagę, że w związku z planowaną budową Mostu Krasińskiego prognozowane obecnie obciążenie ruchem tej łącznicy (ok. 500 poj./godzinę szczytu porannego) może znacznie wzrosnąć.

4. **odnośnie uwagi nr 5** w brzmieniu „Uwzględnienie w decyzji lokalizacyjnej zapisu o pozostawieniu w węźle Trasy Olszynki Grochowskiej z Trasą Toruńską rezerwy pod linię tramwajową w ciągu ul. Św. Wincentego – Trasa Olszynki Grochowskiej zgodnie z uchwałą Rady Dzielnicy Białoleka o nr N/VII/40/07 z dnia 10 kwietnia 2007 r.”

Uprzejmie przypominamy, że na spotkaniu w dniu 18.04.2007 r. z udziałem przedstawicieli m. st. Warszawy ustalono, że w związku z brakiem precyzyjnego umiejscowienia przebiegu linii tramwajowej (brak jest jej nawet w projekcie mpzp) i w związku z uwarunkowaniami lokalnymi (brak miejsca po stronie centrum handlowego, rezerwat po stronie wschodniej ul. Głębockiej) nie będzie ona uwzględniona w rozwiązaniach związanych z drogą ekspresową.

5. **odnośnie uwagi nr 6** w brzmieniu „Uwzględnienie na jezdniach bocznych Trasy Toruńskiej lokalizacji przystanków autobusowych rejonie nowowynbudowanej kładki dla pieszych prowadzącej do pętli na Bródnie”.

Uprzejmie wyjaśniamy, że na wysokości wymienionej w postulatcie kładki pieszo-rowerowej nie przewiduje się budowy jezdni bocznej po stronie południowej trasy głównej. Obowiązujące przepisy w zakresie dotyczącym odległości pomiędzy zjazdem i wjazdem na jezdnie główna drogi ekspresowej (§166 ust.2 rozporządzenia MTiGM) oraz uwarunkowania lokalne związane z istniejącym zagospodarowaniem terenu, uniemożliwiają realizację tego postulatu. Pragniemy przypomnieć, że w związku z wcześniejszym wystąpieniem Burmistrza Dzielnicy Białoleka (pismo znak: UD.II.WIR.AM.7040-139B/07 l.dz. 7471/07 z dn. 12.11.2007 r.) TRANSPROJEKT-WARSZAWA analizował możliwość urządzenia w tym rejonie przystanków autobusowych zlokalizowanych przy jezdniach głównych. Analiza wykazała, że taka lokalizacja jest również spreczna z obowiązującymi przepisami (§113.7 pkt. 5 rozporządzenia MTiGM).

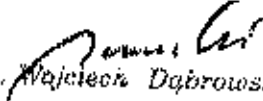
6. **odnośnie uwagi nr 7** w brzmieniu „Należy uwzględnić w pasie drogowym przyszłej Trasy S8 (np. przy obu jezdniach na odc. węzeł Marki – węzeł IKEA) lokalizację parkingów służących do ważenia pojazdów ciężarowych za pomocą przenośnych wag obsługiwanych przez uprawnione do tego celu służby”.

Uprzejmie wyjaśniamy, że sprawa lokalizacji parkingów służących do ważenia pojazdów ciężarowych nie leży w gestii Urzędu Dzielnicy Białoleka. Zgodnie z dotychczasowymi uzgodnieniami lokalizacja miejsc kontroli pojazdów jest przedmiotem uzgodnień GDDKiA z uprawnionymi do tego służbami t.j. Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego.

Reasumując, stanowisko Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie i biura „Transprojekt Warszawa” wynika z ustaleń końcowych jakie zapadły w wyniku spotkań z przedstawicielami Prezydenta Warszawy na etapie opiniowania materiałów do wniosku o ustaleniu lokalizacji drogi ekspresowej S-8. Ujęcie realizacji postulatów przedstawionych przez Komisję Inwestycyjną Rady Dzielnicy Białołęka w ramach prac związanych z dostosowaniem Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej opiniujemy negatywnie.

Z poważaniem

DYREKTOR ODDZIAŁU


inż. Wajciech Dąbrowski

Do wiadomości

1. Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy Pan Jacek Wojciechowicz
00-950 Warszawa pl. Bankowy 3/5, pok. 127
 2. Pan Mieczysław Reksnis Biuro Drogownictwa i Komunikacji
00-382 Warszawa ul. Solec 48
 3. PD a/a
-