

Przebieg spotkania, które odbyło się w Urzędzie Dzielnicy Białołęka w dniu 03 grudnia 2009 r. w godzinach porannych.

Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele:

GDDKiA (p. Bartłomiej Ratyński) i Transprojektu Warszawa (p. Zenon Dobaczewski),
BKLiRwPD (p. Paweł Wyrzykowski),
BDiK (p. Mieczysław Reksnis),
BAiPP (p. Ludmiła Cholińska),
ZTM (p. Jacek Selenta),
TW (p. Grzegorz Madrjas i Robert Grzywacz),
ZMID nie przybył

Spotkanie rozpoczął Burmistrz Dzielnicy – Jacek Kaznowski, a następnie przekazał prowadzenie swojemu zastępcy – Piotrowi Smoczyńskiemu.

Przedstawiciele dzielnicy zadali obecnym na Sali szereg pytań, m.in.:

1. Jaki jest stan zaawansowania przebudowy węzła Modlińska i czy uwzględnienie trasy tramwaju w węźle mocno koliduje z pracami?

GDDKiA i Transprojekt Warszawa: Obecnie w ramach rozpoczętego etapu remontu Trasy Toruńskiej przebudowywane są niektóre łącznica węzła Modlińska, te które nie kolidują z linią tramwajową. Z trasą tramwaju kolidują łącznice:

- a) Marki – Jagiellońska (przewidujemy na niej roboty nawierzchniowe, konstrukcja spełnia parametry i nie wymaga przebudowy)
- b) Modlińska – most Grota/Marki (j.w.)
- c) Jagiellońska – most Grota (przewidujemy na niej prace remontowe o nieco większym zakresie niż tylko remont nawierzchni, ale nie ingerujemy w ustrój nośny)

Wszystkie łącznice remontowane byłyby podczas drugiego etapu (po 2011 r.) przebudowy Trasy Toruńskiej. Przewidywany czas wykonywania prac na łącznicach: ok. 2 tygodnie. Wówczas byłyby one wyłączone z ruchu. Konkretnym terminem wyłączeń nie dysponujemy – te informacje określi Wykonawca drugiego etapu przebudowy Trasy

2. Czy miasto prowadzi prace nad tramwajem wzdłuż Modlińskiej?

BDiK: W ramach rozbudowy ul. Modlińskiej przewidziana jest linia tramwajowa.

3. Kto budował linię tramwajową wzdłuż Modlińskiej?

TW: Nie mamy budowy tramwaju wzdłuż Modlińskiej w umowie wieloletniej zawartej z miastem. Abyśmy mogli zbudować tę linię, niezbędne byłoby jej finansowanie. Minimum, to zapewnienie ze strony miasta gwarancji zwrotu kosztów – jako aneks do obecnej umowy.

BDiK: Linia tramwajowa musiałaby być finansowana przez miasto.

4. Ile czasu będzie trwać uzyskanie niezbędnych do budowy tramwaju pozwoleń i kto będzie je wydawał?

BAiPP: Nie wiemy dokładnie ile czasu trwałyby procedury wydawania wszelkich pozwoleń na budowę linii tramwajowej. Wstępnie można ocenić, że co najmniej rok.

BDiK: Ze względu na to, że jest to droga krajowa, to wszelkie decyzje będzie wydawał prawdopodobnie wojewoda.

GDDKiA: Dla nas istotne jest, abyśmy otrzymali projekt budowlany zamienny z pozwoleniem budowlanym na jego realizację w miejsce obecnego projektu i pozwolenia, którymi dysponujemy. Ale takie pozwolenie poprzedzać powinna cała procedura środowiskowa dla tramwaju wzdłuż ul. Modlińskiej

5. Jaki byłby koszt budowy linii tramwajowej?

Burmistrz Dzielnicy Białołęka: Koszty musiałyby się znaleźć w WPI – będziemy się o to starać.

BDiK: Musielibyśmy zamówić koncepcję wyprowadzenia tramwaju z węzła, aby rozstrzygnąć o optymalności trasy względem różnych czynników (przebieg – kolizje, koszty, itp.), wówczas będą znane kwoty do umieszczenia w WPI. Poprzednie analizy są już nieaktualne.

GDDKiA: Deklarujemy gotowość realizacji przebudowy w oparciu o zamienny projekt budowlany, pod warunkiem akceptowalności kosztów z tego wynikających.

6. Jak bardzo zaawansowany jest projekt rozbudowy ul. Modlińskiej prowadzony przez ZMID (projektant BP BAKS Sp. z o.o.)?

BDiK: Nie ma przedstawicieli ZMID, więc nie jestem w stanie podać na jakim etapie są prace zmierzające do rozbudowy ul. Modlińskiej.

Obecny na spotkaniu Wojciech Tumasz:

Ad. 4: Budowa tramwaju wzdłuż Modlińskiej sprowadza się do zaprojektowania i zbudowania odcinka o długości ok. 250 m w samym węźle. Prawdopodobnie wszelkie decyzje dotyczące tego krótkiego odcinka linii tramwajowej wydawałby wojewoda, jako organ, który wydawał wszystkie dotychczasowe decyzje dotyczące węzła Modlińska. Wojewoda musiałby odpowiedzieć na pytanie, czy trasa tramwajowa wewnątrz węzła drogowego oddziaływałaby znacząco na środowisko w stosunku do oddziaływania na środowisko jakie wywierałby sam węzeł drogowy? Nie sądzę, aby dla takiego kawałka inwestycji uzasadnione byłoby wydanie decyzji środowiskowej.

Ad. 5 Koszt inwestycji oraz koszt społeczny realizacji tramwaju zależy od tego, czy tramwaj zbudowałoby w trakcie przebudowy węzła (lepiej), czy po przebudowie węzła. W trakcie przebudowy węzła na dość długi okres czasu (prawdopodobnie rok) wyłączane będą jezdnie mostu Grota z ruchu, a wraz z nimi odpowiednie łącznice kolidujące z tramwajem. Jeśli po przebudowie węzła i mostu Grota trzeba by było ponownie zamknąć łącznice, to koszt takich działań byłby o rząd wielkości wyższy niż prowadzenie robót przy tramwaju w czasie przebudowy węzła.

Ad. 6 Z dostępnych mi informacji wynika, że Decyzja Środowiskowa dla przebudowy ul. Modlińskiej uprawomocniła się 17 listopada 2009 r. Obecnie ZMID powinien przygotowywać się do uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji.

GDDKiA: Czy znane są plany rozwoju sieci drogowej dla dzielnicy Białołęka (np. te dotyczące Traktu Nadwiślańskiego)?

BDiK: Tak, istnieje Studium miasta, a obecnie prowadzimy zaawansowane prace studialne dotyczące przebiegu Trasy Olszynki Grochowskiej.

Wojciech Tumasz: W 2006 r. ówczesny ZDM zlecił wykonanie Studium Wykonalności Traktu Nadwiślańskiego. Opracowanie takie otrzymał i wynika z niego, że do 2016 r. budowa Traktu Nadwiślańskiego (odc. Most Gdański – ul. Myśluborska) nie ma uzasadnienia ekonomicznego i ruchowego (przewidywane natężenie ruchu w szczycie to ok. 1200 poj/h). Opracowanie kończy konkluzja, że do tematu należy powrócić za kilka(naście) lat.

Na tym spotkanie zakończono.

Notował: Wojciech Tumasz – radny dzielnicy Białołęka www.radny.com.pl