

Warszawa, dnia 04 lutego 2009 r.

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

**wg
rozdzielnika**

znak: Tram/Tarchomin/02/2009

dotyczy: projektowanej trasy linii tramwajowej do Tarchomina

Szanowni Państwo!

Pragnę bardzo podziękować, za możliwość zapoznania się 02 lutego 2009 r. w siedzibie ZTM z materiałami dotyczącymi projektowanej linii tramwajowej od Trasy Mostu Północnego wzdłuż ul. Światowida do Winnicy. Mam nadzieję, że inwestycja ta zostanie jak najszybciej zrealizowana.

Po wnikliwym obejrzeniu obecnej dokumentacji projektowej przedstawiam poniżej uwagi, które mam nadzieję uproszą wiele kwestii związanych z budową trasy tramwajowej oraz dokończeniem budowy ul. Światowida.

Zasadniczo swoje uwagi podzieliłem na cztery grupy:

1. Uwagi dotyczące położenia, układu i elementów składowych końcowej pętli tramwajowej w Winnicy
2. Uwagi dotyczące przebiegu trasy tramwajowej na odcinku: TMP – ul. Światowida
3. Uwagi dotyczące problemu z lokalizacją pętli technicznej pomiędzy Trasą Mostu Północnego, a pętlą końcową w Winnicy.
4. Uwagi dotyczące docelowego kształtu ul. Światowida.

ad. 1

Po zapoznaniu się z szeregiem materiałów dotyczących lokalizacji pętli Winnica (począwszy od opracowania Faber Maunsell z 2006 r., poprzez studium wykonalności ul. Światowida z 2007 r, po koncepcję architektoniczno-przestrzenną przebudowy ul. Modlińskiej wykonywaną przez BP Baks Sp. z o.o. z 2008 r.) oraz informacjami o również potencjalnych problemach z lokalizacją dostatecznie dużej pętli zintegrowanej Winnica (w skład której wchodziłaby pętla tramwajowa i autobusowa z parkingiem P+R), a także z uwagi na fakt, że budowa linii tramwajowej, przebudowa ul. Modlińskiej, czy dokończenie budowy ul. Światowida jest lub będzie realizowane przez odrębne instytucje miejskiej, **wnioskuję o zorganizowanie zespołu koordynującego tę inwestycję.**

Zespół koordynujący powinien składać się z przedstawicieli:

Biura Drogownictwa i Komunikacji,

Biura Rozwoju Miasta,

Biura Koordynatora Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym,

Zarządu Transportu Miejskiego,

Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych,

Tramwajów Warszawskich,

Dzielnicy Białoleka m. st. Warszawy,

Przedstawiciela mieszkańców / organizacji społecznych (np. mojej osoby jako pomysłodawcy),

Zadaniem zespołu powinno być rozwiązywanie wszelkich niejasności związanych z projektowaniem linii tramwajowej do Tarchomina i Winnicy, dokończeniem budowy ul. Światowida (zwłaszcza odcinek: Leśnej Polanki - Modlińska), pracami projektowymi zmierzającymi do przebudowy ul. Modlińskiej w tym rejonie (przede wszystkim odcinek: Aluzyjna – Światowida/Mehoffera–BIS) oraz wyborem do realizacji wariantu pętli Winnica (wybrany z pośród co najmniej 3-4 wariantów). Warianty te powinny być analizowane pod kątem kryterium ich realizowalności, czyli np. zgodności z uchwalonymi mpzp (Winnica Południowa i Północna – oba plany z 2002 roku), możliwym wykorzystaniem szczególnych narzędzi przewidzianych prawem (np. specustawa)

Przesyłam koncepcje poglądowe pętli tramwajowej Winnica (2 warianty z podwariantami – załączniki nr 1 - 6). Proszę o ich przeanalizowanie.

W wariantach tych pętla tramwajowa została zlokalizowana w rezerwie (w dalszym ciągu obowiązującej !!!) dla stacji oporowej Dąbrówka (ważny mpzp Winnicy Płn, pomimo zmiany SU-iKZP; do tej pory nie przystąpiono do zmiany tego planu w tej części). Pętla w podwariantach („a” i „b”) wykorzystuje fragment terenu zajmowanego obecnie przez zachodnią jezdnię ul. Modlińskiej, aby dla celów projektowych nie ograniczać kształtu pętli tramwajowej szerokością terenu rezerwowanego dla stacji Dąbrówka. Ponieważ dla ul. Modlińskiej trwa przygotowanie do jej modernizacji, to nie powinno być problemem rozważenie umieszczenia pętli tramwajowej w pasie drogowym Modlińskiej. W podwariantach („a” i „b”) przewiduję wyniesienie zachodniej jezdni ul. Modlińskiej na estakadę, przystanki dla wysiadających byłyby częściowo pod estakadą. Dodatkowo tuż za ul. Anilinową odchodziłaby jednokierunkowa jezdnia boczna dla autobusów i samochodów mieszkańców, która przecinałaby tory tramwajowe – w moim zdaniem najbezpieczniejszym miejscu, gdzie widoczność byłaby najlepsza (zarówno dla motorniczego, jak i kierowcy, również dzięki temu, że zarówno tramwaj jak i samochód/autobus jechałyby w zasadzie naprzeciw siebie - raczej trudno nie zauważyć wtedy tramwaju, czy samochodu/autobusu). Na tej jezdni bocznej przystanek autobusowy powinien być przy peronach tramwajowych. Jeśli taka jezdnia byłaby niedopuszczalna, to pozostaje doprojektować przystanek autobusowy na proponowanej estakadzie. Są to podwarianty najdroższe.

W podwariantach „c” cała pętla lokalizowana jest poza jezdniami ul. Modlińskiej, jak najbliżej nich, zaś droga serwisowa ul. Modlińskiej wytyczona jest w taki sposób, aby obwodziła pętlę tramwajową i biegła wzdłuż nieprzekraczalnej linii zabudowy terenów: MW/U (MN) i MW/U/KS (MN), a torami tramwajowymi - byłyby to także droga do obsługi tych terenów – i dochodziła do ulicy Sprawnej. Przystanek autobusowy byłby na tej samej wysepce co wschodni przystanek tramwajowy dla wysiadających. Torowisko tramwajowe w całości przebiegałoby do ul. Światowida po zachodniej stronie ul. Modlińskiej (w odróżnieniu od podwariantów „a” i „b”)

We wszystkich wariantach lokalizacji pętli tramwajowej, przewiduję pętlę autobusową w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania przyszłej ul. Światowida z ul. Projektowaną (Dionizosa), gdzie w mpzp (Winnicy Południowej) teren przeznaczony był pod funkcje komunikacyjne KM/KS. Wszystkie warianty rozrysowane mają także układ istniejących ulic (Sprawnej, Poetów, Pochylej) poprzez które odbywałaby się obsługa terenów przyległych po zamknięciu niektórych wlotów ulic obecnie łączących się z ul. Modlińską, czy też przecięciu ul. Poetów przez przyszlą ul. Światowida.

We wszystkich podwariantach należy także nad pętlą tramwajową zbudować parking P+R wielopiętrowy, o wysokości co najmniej 12 m., który służyłby także za ekran dźwiękochłonny i "przeciwspalinowy" dla zabudowy MW/U/KS/(MN) na zachód od pętli tramwajowej - ochrona przed uciążliwościami pasa drogowego ul. Modlińskiej w tym fragmencie i bardzo wygodna przesiadka: samochód tramwaj. Z przystanku na estakadzie (podwarianty „b”) także przesiadka/zejście do P+R i potem schodami (windą) w dół do tramwaju nie byłaby uciążliwa dla mieszkańców. Wewnątrz na parterze parkingu mogłyby być zlokalizowane punkty usługowe, itp. miejsca do obsługi podróży.

na krańcu zachodniej strony rezerwy pod stacją metra, czyli pętla znalazłaby się w całości w pasie drogowym ul. Modlińskiej. Tory tramwajowe nie rozcinają terenu i także zaślepiłbym wloty Sprawnej i Poetów od Modlińskiej.

ad. 2

W każdym z proponowanych obecnie wariantów prowadzenia linii tramwajowej od TMP do ul. Światowida należy wybudować ul. Talarową (przebieg w przybliżeniu ustalony w projekcie mpzp Tarchomina), aby w jej pasie drogowym umieścić tramwaj. Ul. Talarowa jako inwestycja drogowa może w tym wypadku korzystać z wszelkich udogodnień przewidzianych prawem (np. specustawa) i nie musi być ściśle wyznaczona w terenie rezerwowanym pod nią w mpzp. W tym wypadku torowisko tramwajowe wzdłuż tej ulicy może być w zasadzie dowolnie umiejscowione.

ad. 3

Problem z lokalizacją pętli technicznej w rejonie ulic Ćmielowskiej/Botewa wynikający z potencjalnych problemów z pozyskaniem gruntu poza pasem drogowym ul. Światowida na potrzeby tej pętli, można rozwiązać poprzez budowę przedłużenia ul. Erazma z Zakroczymia pomiędzy ul. Ćmielowską, a ul. Botewa. Torowisko tramwajowe należy umieścić w jezdni ulic: Botewa, Erazma z Zakroczymia i Ćmielowskiej. **Jednocześnie realizację pętli Ćmielowska należy brać realnie pod uwagę tylko w przypadku realizacji całości linii tramwajowej (tj. wraz zakończeniem linii tramwajowej w Winnicy). Jeśli linia tramwajowa, choćby etapowo (np. na okres 3 lat wg planów, co w praktyce oznaczać będzie na dziesięciolecia) ma się kończyć na Tarchominie, należy ją zakończyć na północ od ulicy Mehoffera w miejscu proponowanym przez Dzielnicę Białoleka, a tym samym zrezygnować z pętli Ćmielowska.**

ad. 4

W projekcie zakłada się zbudowanie ul. Światowida jako ulicy o dwóch jezdniach po 3 pasy ruchu każda, przy czym w obrębie skrzyżowań nie następuje poszerzenie ulicy o dodatkowy pas, np. dla lewoskrętów. Ponadto wstępna koncepcja ulicy Światowida zakłada umieszczenie co kilkaset metrów powierzchni wyłączonych z ruchu, poprzez zamalowanie fragmentu jezdni oznakowaniem poziomym P-21. Przystanki tramwajowe w większości przewidywane są za skrzyżowaniami.

Liczba pasów ruchu w jednym kierunku na każdej ulicy powinna być warunkowana prognozą ruchu na tej ulicy. W przypadku ulicy Światowida układ 2 x 3 jest powieleniem dawnych założeń (występujących m.in. w Miejscowym Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy z 1992 r., gdzie ul. Światowida przewidywano jako drogę KUZ 2/3 bez linii tramwajowej). Wprowadzenie w ostatnim czasie do planów miasta, linii tramwajowej wzdłuż ulicy Światowida, powoduje, że układ 2 x 3 jest przewymiarowany. Ulica Światowida pełni wyłącznie rolę kręgosłupa komunikacyjnego osiedli Tarchomin i Nowodwory i w związku z tym występuje na niej jedynie ruch lokalny. W przyszłości sytuacja nie ulegnie zmianie, chociażby ze względu na przebieg ul. Światowida (nie prowadzi do centrum, tylko na wschód) i bliskie sąsiedztwo ul. Modlińskiej (główna ulica tranzytowa zachodniej Białoleki).

W związku z powyższym proszę o rozważenie docelowego układu ulicy Światowida jako ulicy o przekroju 2 x 2 z poszerzeniem do 3 pasów ruchu na wlotach w rejonie skrzyżowań z ulicami poprzecznymi, przy zachowaniu jej szerokości w liniach rozgraniczających. Niestety Studium przebiegu ul. Światowida od ul. Mehoffera do ul. Modlińskiej z 2007 r. nie analizuje takiego układu.

Przy proponowanym układzie ulicy (2 x 2) należy rozwiązać problem z dotychczasową szerokością istniejącej (zachodniej) jezdni ul. Światowida, która w zależności od miejsca ma 10,1 – 10,3 m. szerokości na odcinkach między skrzyżowaniami). W tym zakresie proponuję, aby pozostały fragment po wyznaczeniu dwóch pasów ruchu (szerokość min. 3,5 m. jak dla ulic klasy Z – zgodnie z rozporządzeniem) został przeznaczony na pas postojowy o szerokości ok. 3 m., gdzie dopuszczalne byłoby parkowanie równoległe do krawężnika. Podobnie należy zbudować drugą jezdnię ulicy Światowida. W ten sposób zapewnić można dodatkowe miejsca parkingowe, których po uchwaleniu mpzp Tarchomina i realizacji tegoż planu może zacząć brakować zwłaszcza przy blokach spółdzielczych.

Należy pozostawić przynajmniej jedno z istniejących przejść dla pieszych na odcinku: Ćmielowska – Mehoffera (ze wskazaniem na przejście z sygnalizacją) oraz istniejące przejście na odcinku: Stefanika – H. Ordonówny. Przejścia dla pieszych poza skrzyżowaniami powinny być dzielone, aby maksymalnie utrudnić przekroczenie ul. Światowida (o jezdniach z 2 pasami ruchu) z torowiskiem

biegiem. Układ przejść przez poszczególne fragmenty pasa drogowego ul. Światowida powoduje, że pieszy idąc w kierunku przejścia przez tory tramwajowe idzie naprzeciw tramwaju, mając nadjeżdżający tramwaj przed sobą. Wówczas nie byłoby potrzeby wyposażania takich przejść w sygnalizację świetlną. W pobliżu przejść dla pieszych pas postojowy kończyłby się. Podobnie w rejonie skrzyżowań: pas postojowy kończyłby się, pasy ruchu zbliżałyby się do zewnętrznych krawężników, tworząc miejsce pod pas do lewoskrętu; tuż za skrzyżowaniem znajdowałyby się 2 zamiast obecnie proponowanych 3 pasów ruchu – peron przystankowy kryje jeden, lewy pas ruchu przez co uniemożliwia się ew. wyprzedzanie z pasa do lewoskrętu (propozycje te zostały zobrazowane w załączniku nr 7, zatoki autobusowe pozostają bez zmian, pomimo nie ujęcia ich w załączniku). Zmniejszenie liczby pasów wylotowych ze skrzyżowań (z 3 do 2) wpłynęłoby także na programy sterujące sygnalizacją świetlną na tych skrzyżowaniach i być może ułatwiłoby zastosowanie priorytetów dla tramwajów (ze względu na np. możliwe skrócenie cyklu sygnalizacji świetlnej)

Załączniki:

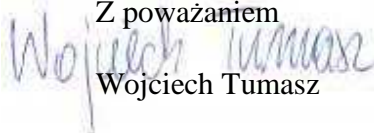
- 1–6. Warianty lokalizacji pętli Winnica/Dąbrówka
7. Przekrój jezdni ulicy Światowida.

Otrzymują:

Biurowo Drogownictwa i Komunikacji – dyr. Mieczysław Reksnis
Biuro Koordynatora Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym – dyr. Wiesław Witek
Zarząd Transportu Miejskiego – dyr. Leszek Ruta,
Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych – dyr. Anna Piotrowska
Tramwaje Warszawskie – prezes Krzysztof Karos
Burmistrz Dzielnicy Białołęka – p. Jacek Kaznowski

Do wiadomości

Prezydent Miasta Warszawy – p. Hanna Gronkiewicz-Walc

Z poważaniem

Wojciech Tumas