

Warszawa, dnia 22 października 2010 r.

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

Sz. P. Leszek Ruta
Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego
ul. Senatorska 37
00 – 099 Warszawa

znak: Tram/Tarchomin/11/2010

dotyczy: projektowanej trasy linii tramwajowej do Tarchomina (etap przygotowania wniosku o ZRiD)

Szanowny Panie Dyrektorze !

W związku z przeprowadzanymi w dzielnicy Białołęka spotkaniami z mieszkańcami, a tym samym możliwością zapoznania się z najnowszymi rozwiązaniami dla inwestycji „tramwaj na Tarchomin”, proszę o uwzględnienie następujących uwag w projekcie:

1. Należy zaślepić wyjazd z rejonu ul. Śreniawitów na ul. Światowida (załącznik nr 1).

Projektowany wyjazd z okolic budynków przy Śreniawitów na ul. Projektowaną 1 (Talarowa) w zupełności powinien wystarczyć do obsługi tego obszaru. Drugi wyjazd z okolic tego osiedla prowadzi do skrzyżowania ul. Myśliborskiej z ul. Porajów. Utrzymanie wyjazdu wprost na ul. Światowida jest moim zdaniem niezgodne z Rozporządzeniem Ministra w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430).

2. Należy zamienić lokalizację ciągu pieszego z drogą rowerową przy ul. Światowida (odc. Projektowana 1 – przystanek Myśliborska01 (załącznik nr 1).

Obecne położenie drogi rowerowej, tj. bliżej osiedla – chodnik dalej od osiedla, będzie przyczyną korzystania z drogi rowerowej przez pieszych. Sytuacja taka ma miejsce np. na drodze rowerowej wzdłuż ul. H. Ordonówny (odc. Światowida – Strumykowa), która to droga jest bliżej osiedla i piesi chętniej korzystają z tego ciągu niż z chodnika przeznaczonego dla siebie (chodnik jest bliżej ulicy – dalej od osiedla).

3. Należy zaprojektować chodnik od parkingu przy Lidlu do przejścia dla pieszych przez ul. Światowida (załącznik nr 2 – kolor brązowy).

Należy unikać zmuszania pieszych do przechodzenia chodnikami dookoła w drodze pomiędzy celami podróży (tu: skrzyżowanie – wejście do popularnego sklepu).

4. Należy istniejący przebieg przy skrzyżowaniu ul. Światowida z ul. Mehoffera (prowadzący od budynków przy ul. Erazma z Zakrocymia) zastąpić chodnikiem (załącznik nr 3 – kolor brązowy).

Brak krótkiego fragmentu chodnika w tym miejscu spowoduje powstanie przebiegu po zrealizowaniu inwestycji, którym mieszkańcy będą szli do skrzyżowania ul. Światowida / ul. Mehoffera ze względu na to, że jest to najkrótsza droga dojścia.

5. Należy istniejące przepedty zastąpić chodnikami (załęcznik nr 4) oraz doprojektować ciąg pieszy wzdłuż ogrodzenia osiedla (załęcznik nr 5).

W obu przypadkach dodatkowe chodniki wyeliminuję istnienie przepedtów i tworzenie się nowych, po zrealizowaniu inwestycji.

6. Należy na ul. Stefanika w stronę ul. Strumykowej wykonać zatokę autobusową (załęcznik nr 5).

Zatoka autobusowa będzie niezbędna w przyszłości, gdy ul. Stefanika zostanie przebita od skrzyżowania a ul. Strumykową do ul. Mehoffera i dalej jako ul. Talarowa będzie ważnym ciągiem komunikacyjnym osiedli Nowodwory i Tarchomin.

7. Należy zaślepić wyjazd z rejonu nieruchomości Światowida 61 (skrzyżowanie na prawe skrety) i zastąpić go rozbudową trójwylotowego skrzyżowania ul. Światowida z ul. Strumykową do skrzyżowania czterowylotowego (załęcznik nr 6).

Brak takiego rozwiązania spowoduje duże obciążenie skrzyżowania ul. Światowida z ul. Strumykową – kierowcy chcący dojechać do drogi serwisowej, z której wjeżdżają na liczne osiedla będą zawracać na skrzyżowaniu z ul. Strumykową. Zaślepienie wjazdu przy nieruchomości Światowida 61 wyeliminuje tę relację zastępując ją relacją w lewo.

W celu umożliwienia zjazdu kierowców z kolejnego „małego skrzyżowania czterowylotowego”, które wykształci się w odległości ok. 12 m, należy to małe skrzyżowanie oznakować drogą z pierwszeństwem przejazdu dla skręcających w lewo (relacja wschód – południe). Ponadto takie rozwiązanie nawiązuje do planowanego w dawnym mpzp (z 1992 r.) przedłużenia ul. Strumykowej przez ul. Światowida do ul. Odkrytej.

8. Należy doprojektować parkingi dla rowerów na pętlach tramwajowych: Winnica i Mehoffera.

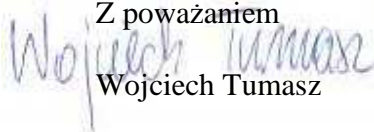
Dojazd do pętli tramwajowych nie powinien być ograniczony tylko do dojazdu (komunikacja samochodowa, publiczna), czy dojścia. Pominięcie dojazdu rowerem zuboży infrastrukturę dzielnicy, która w założeniu ma za zadanie przejąć największy potok ruchu. Przykładowe rozwiązanie wiat parkingowych dla rowerów przedstawia załącznik nr 7.

Otrzymują:

Biuro Drogownictwa i Komunikacji – dyr. Mieczysław Reksnis
Biuro Koordynatora Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym – dyr. Wiesław Witek
Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych – dyr. Anna Piotrowska
Tramwaje Warszawskie – prezes Krzysztof Karos
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego – dyr. Marek Mikos
Burmistrz Dzielnicy Białołęka – p. Jacek Kaznowski

Do wiadomości

Prezydent Miasta Warszawy – p. Hanna Gronkiewicz-Waltz

Z poważaniem

Wojciech Tumas