

Załącznik nr 1 do odwołania od decyzji nr 928/OŚ/2009

Warszawa, dnia 21 września 2007 r.

Wojciech Tumasz
radny dzielnicy Białołęka

adres do korespondencji:
Sekretariat Rady Dzielnicy Białołęka
ul. Modlińska 197, pok. 123
03 – 122 Warszawa

Sz. P. Anna Piotrowska
dyrektor Zarządu Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00 – 801 Warszawa

wasz znak: ZDM/DIPI/554/1257/2007

dotyczy: częściowego rozwiązania problemów komunikacyjnych na ul. Modlińskiej.

Szanowna Pani Dyrektor!

W nawiązaniu do Pani pisma, znak: **ZDM/DIPI/554/1257/2007**, z dnia 1 sierpnia 2007 r. nie mogę się zgodzić z tezą, że trudności komunikacyjne na ul. Modlińskiej są pochodną wyczerpania przepustowości skrzyżowań na tej ulicy.

Ulicę Modlińską wg analiz związanych z dorocznymi pomiarami ruchu cechuje b. duże „zasilenie” pojazdami z bocznej uliczki Konwaliowa. Tą uliczką jadą kierowcy z Tarchomina (wcześniej jadąc ulicami: Myśliborską, Dorodną i Klembowską), aby w ich mniemaniu skrócić czas przejazdu samochodem z Tarchomina do mostu Grota w stosunku do jazdy trasą: ul. Światowida – Modlińska, czy ul. Obrazkowa – Modlińska. Jak wykazały analizy przeprowadzone na potrzeby Studium Wykonalności Traktu Nadwiślańskiego, czas przejazdu obiema trasami jest podobny. Jednakże w przypadku trasy z wjazdem na ul. Modlińską przez ul. Konwaliową, kierowcy „pomagają sobie” jadąc na ostatnim odcinku – ul. Konwaliowej „po trupach”, tzn. zarówno z nominalnego prawoskrętu, jak również z lewoskrętu. **Są nawet kierowcy obdarzeni ułańską fantazją, którzy skręcają w prawo w Modlińską z jezdni ul. Konwaliowej przeznaczonej do ruchu w przeciwnym kierunku! Wówczas mijają oni wysepkę dzielącą jezdnie w rejonie przejścia dla pieszych przy Modlińskiej z lewej strony – w ten sposób z ul. Konwaliowej samochody wyjeżdżają z trzech lub nawet czterech kolumn!** Nie przeszkadza im to, że w tym wypadku dochodzi do „klaksonowych” utarczek jeśli z lewoskrętu Konwaliowa-Modlińska przypadkiem ktoś skręca zgodnie z przepisami w lewo. Skręcającym z ul. Konwaliowej kierowcom bardzo trudno jest w ten sposób zająć odpowiednie pasy ruchu już na ulicy Modlińskiej podczas trwania zielonego światła zezwalającego na wyjazd z ul. Konwaliowej, tym bardziej, że na ul. Modlińską wjeżdżają (zgodnie z przepisami) również kierowcy z ul. Kowalczyka. W efekcie po zmianie faz i zapaleniu się zielonego światła dla pojazdów jadących ul. Modlińską, kierowcy jadący ul. Modlińską ruszają i za chwilę muszą przyhamować – ruszyć ponownie mogą gdy niecierpliwi kierowcy skręcający „jak popadnie” z ul. Konwaliowej zajmą właściwe pasy ruchu (co trwa dłuższy czas) i również ruszą. Okres przyhamowania potoku pojazdów jadących ul. Modlińską, pomimo palącego się zielonego światła, trwa nawet ok. 10 s. W tym wypadku skrzyżowanie to wykazuje rezerwę przepustowości, gdyby przeprogramować cykl światła na tym skrzyżowaniu według zaproponowanej koncepcji, tzn. przez m.in. podział jednoetapowego przejścia dla

pieszych na dwuetapowe. Jest to uzasadnione również ze względu na obłożenie wspomnianego przejścia dla pieszych.

Podczas obserwacji przeprowadzonych w dniach 19-21 września 2007 r w godz. 7:30 – 8:00 stwierdziłem, że w jednym cyklu świateł z przejścia tego korzysta od 5-7 do 12-15 pieszych, w zdecydowanej większości zmierzających na przystanek autobusowy w stronę centrum. Podczas tego czasu z ul. Konwaliowej wyjeżdża ok. 40-45 samochodów, a z przeciwległej ul. Kowalczyka ok. 7-10 aut. Następnie zapala się zielone dla jadących prosto ul. Modlińską i podczas trwania tej fazy przez skrzyżowanie przejeżdża ok. 60-70 samochodów. Tych samochodów mogłoby być o wiele więcej, gdyby nie przytrzymanie opisane wcześniej. Być może wówczas ilość pojazdów jadących ul. Modlińską na wprost na tym skrzyżowaniu mogłaby ulec zwiększeniu do nawet 80-100 samochodów.

W przypadku wydłużenia zielonego sygnału dla jadących ul. Modlińską, w istotny sposób zwiększyłaby się liczba płynnie przejeżdżających pojazdów przez to skrzyżowanie, a tym samym wzrosłaby przepustowość tego skrzyżowania. Takie posunięcie spowodowałoby także zniechęcenie się kierowców jadących z Tarchomina do wyjazdu z ul. Konwaliowej, z której na wyjazd musieliby czekać o wiele dłużej. Kierowcy Ci wybraliby drogę do ul. Modlińskiej przez wcześniejsze skrzyżowania, które nie powodują takiego zakłócenia ruchu na ul. Modlińskiej. Zwiększenie liczby aut jadących w jednym cyklu przez to skrzyżowanie odczuliby kierowcy skręcający z ul. Płochocińskiej – szybciej przejechaliby odcinek pomiędzy tymi dwoma skrzyżowaniami.

Ze względu na częstotliwość odjeżdżania linii autobusowych z przystanku zlokalizowanego przy ul. Konwaliowej w stronę centrum, piesi którzy musieliby przechodzić etapowo przez ul. Modlińską nie odczuliby dyskomfortu związanego z uczuciem spóźnienia się na autobus: „następny będzie za np. 15 minut”, gdyż następny pasujący im autobus podjedzie za ok. 1-2 minuty. Dzięki temu, że ul. Modlińska wyposażona jest w lewoskręt w ul. Kowalczyka, piesi, którzy przy przejściu dwuetapowym przez ulice musieliby zatrzymać się na wysepce rozdzielającej obie nitki ul. Modlińskiej, są w znacznej odległości od pasów ruchu, którymi jadą samochody, a tym samym nie byłoby narażeni na np. potrącenia nawet gdyby stali blisko krawężnika jezdni.

Przepustowość połączenia ul. Modlińskiej z mostem Grota można poprawić poprzez postulowane podporządkowanie wjazdu z ul. Jagiellońskiej wobec wjazdu z prawego pasa łącznicy Modlińska – most. Czy mógłbym uzyskać kopię ekspertyzy mówiącej o konieczności instalacji w tym wypadku sygnalizacji świetlnej?

O celowości zaproponowanego rozwiązania, tj. zmiany oznakowania poziomego na odcinku EC Żerań – wyjazd z remizy Straży Pożarnej oraz wprowadzenia kontrapasa na ulicy Modlińskiej – dodam, że służyłby on samochodom osobowym, a nie autobusom – chciałbym porozmawiać o tym na spotkaniu w dogodnym dla Państwa terminie i miejscu.

Sam most Grota w kierunku Trasy AK ma jeszcze znaczne rezerwy przepustowości. Powyższe wynika z faktu, że do mostu Grota ruch doprowadzony jest poprzez 4 pasy ruchu (jeden z tymczasowej estakady, drugi z północnej estakady żerańskiej, trzeci z ul. Modlińskiej i czwarty z ul. Modlińskiej i Jagiellońskiej), natomiast zjazd z mostu odbywa się poprzez przynajmniej 5 pasów ruchu (trzy w Trasę AK oraz czwarty i piąty w Wisłostradę). Przynajmniej 5, bowiem zjazd do Wisłostrady w kierunku centrum rozszerza się do dwóch pasów. Most Grota stracił natomiast przepustowość w stronę Targówka i Białoleki, ale to z powodów m.in. zbyt wąskiej łącznicy relacji most – Modlińska, a także braku projektowanych wiaduktów nad ul. Łabiszyńską. Te ostatnie przyczyny zostaną usunięte podczas przebudowy całej arterii do drogi ekspresowej S8 przez GDDKiA.

Biorąc powyższe pod uwagę, dla poprawienia przepustowości ul. Modlińskiej kluczową sprawą wydaje się być przeprogramowanie świateł na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z ul. Konwaliową/Kowalczyka.

Moim zdaniem w szybkiej realizacji tego udogodnienia (od zasygnalizowania zgłoszonego „problemu do rozwiązania” minęło już ponad pół roku) „przeszkadza” bliska (tu pozwolę sobie na ironię – bo do tej pory nie wiadomo kiedy) przebudowa omawianego jednopoziomowego skrzyżowania na dwupoziomowe, której koncepcja przedstawiona była mieszkańcom dzielnicy prawie półtora roku temu. Upływający czas pokazuje, że zapowiadana wówczas „szybko” przebudowa wcale tak szybko nie następuje i co gorsza nastąpić nie chce.

Chciałbym w tym piśmie przedstawić zatem dodatkowy wariant (z udostępnionej mi dokumentacji wynika, że nie był on analizowany) przebudowy tego skrzyżowania, polegający na usunięciu z tego skrzyżowania wszystkich lewoskrętów i pozostawieniu jedynie prawoskrętów, przy oddzieleniu obecnych jezdni ul. Modlińskiej stosownym pasem zieleni z barierami energochłonnymi. Obecne przejście dla pieszych zostałoby zastąpione kładką z pochylniami (windy są awaryjne, a zimą bardziej kłopotliwe w utrzymaniu niż pochylnie). Dodatkowo w celu zachowania możliwości lewoskrętów należy wykonać w nasypie jezdni ul. Modlińskiej na wysokości ul. Zarzecze, przebicie łączące obie strony ul. Modlińskiej, którym mogłyby przejeżdżać samochody obecnie skręcające w lewo na tym skrzyżowaniu – koncepcję tę przedstawiam na rys. 1 (podwariant przewidywał wykonanie przejazdu pod ul. Modlińską z wykorzystaniem obecnego mostu nad kanałem żerańskim – tu konieczne byłoby odsunięcie na północ o ok. 9 m. północnego przyczółku mostu, aby zmieścić dodatkową jezdnię).

Taki sposób poprowadzenia ulicy łączącej obie strony ul. Modlińskiej minimalizuje potrzebę przebudowy obecnego układu uliczek po zachodniej (wykorzystywane są obecne ulice: Konwaliowa, Klembowska) i po wschodniej stronie ul. Modlińskiej (wykorzystanie ul. Kowalczyka). Pozostałoby jedynie wybrać optymalne, pod względem obsługi komunikacyjnej tego rejonu dzielnicy, położenie skrzyżowania przedłużenia ul. Zarzecze z ul. Kowalczyka.

W przedstawionym wariantcie unika się kosztownych robót związanych z drążeniem tunelu pod ulicą Modlińską (jak w jednym z analizowanych dotychczas wariantów) zastępując je przekopaniem nasypu, a tym samym eliminowane są niespodzianki wynikające ze struktury gruntu, czy też problemy, także w okresie eksploatacji, z niezawodnym odwodnieniem.

Pod względem kosztów wariant ten jest tańszy od zbudowania dwóch trzypasowych estakad w ciągu ul. Modlińskiej nad obecnym skrzyżowaniem wraz z poziomem „0” samego skrzyżowania. Nie wymaga również poszerzania linii rozgraniczających ul. Modlińskiej pod dodatkowe jezdnie zbiorcze, co eliminuje potrzebę wykupu znacznych połaci gruntu

Pod względem społecznym wariant także jest korzystniejszy, gdyż nie zmienia obecnego położenia ulicy Modlińskiej względem istniejących budynków – przybliżenie jezdni bocznych ulicy Modlińskiej budziło i budzi obawy mieszkańców przed większym i „bliższym” hałasem. Można również postawić śmiałą tezę, że przebudowa skrzyżowania (poprzez tak naprawdę jego częściowe zamknięcie) nie powoduje potrzeby stawiania ekranów dźwiękochłonnych (oczywiście należy je postawić) oraz upraszcza skomplikowane: analizy i procedury związane z wykonaniem raportu OOS.

Pod względem ruchowym wariant ten dla ciągu ulicy Modlińskiej jest tożsamy z wariantem przewidującym estakady. Dodatkowo nie powoduje trudności w wydzielaniu strefy pasów przeplatania pomiędzy istniejącym skrzyżowaniem, a skrzyżowaniem z ul. Płochocińską, zaś obecne relacje lewoskrętne zrealizowane poprzez prawoskręty (przedstawione na rys. 2 do rys. 5) mogą być efektywniejsze niż przy organizacji ruchu np. z wyspą centralną w poziomie „0”.

W tym wypadku można również w dużej mierze uniknąć paraliżu komunikacyjnego związanego z zamknięciem poszczególnych jezdni ul. Modlińskiej poprzez harmonogram robót wzorowany na harmonogramie wykonania przebudowy mostu nad kanałem żerańskim (podwariant łączy oba te utrudnienia w jedno, ze względu na większy niż pierwotnie analizowano, zakres przebudowy mostu).

W tej ostatniej sprawie również prosiłbym o spotkanie, aby bliżej przedstawić proponowane rozwiązanie.

Załączniki:

Rysunki wymienione w piśmie.

Do wiadomości:

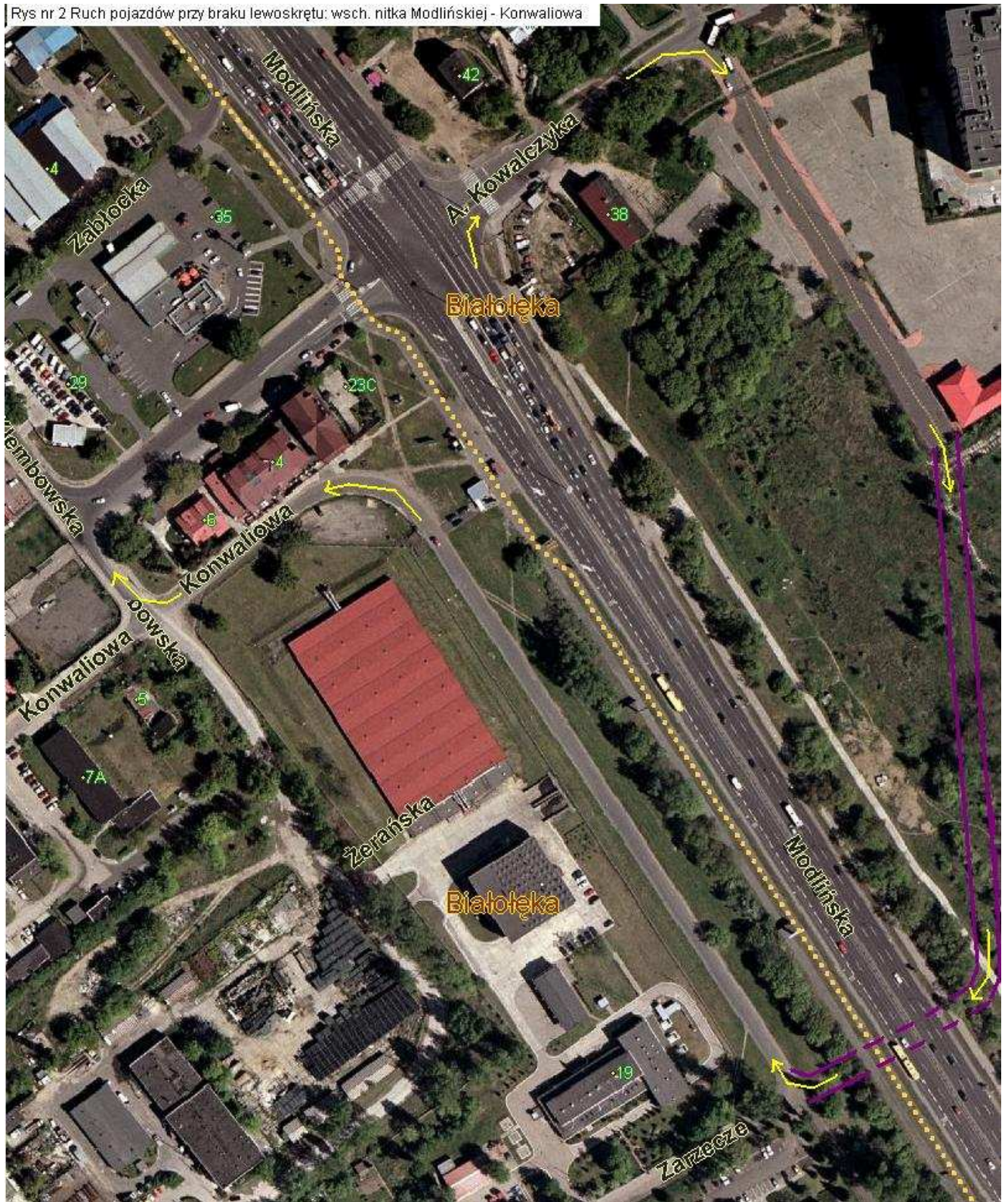
Burmistrz dzielnicy Białołęka.

Z poważaniem

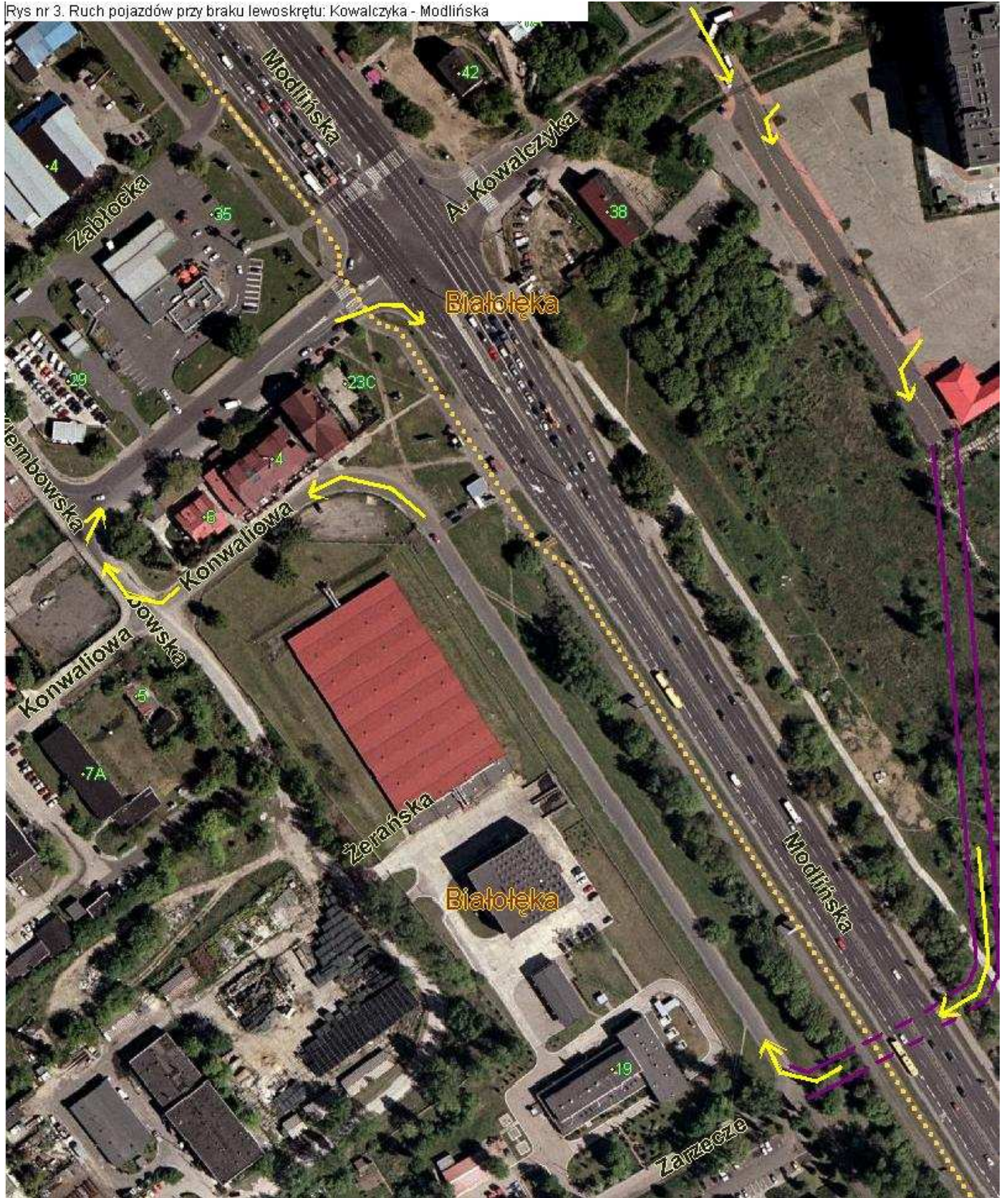
Wojciech Tumas



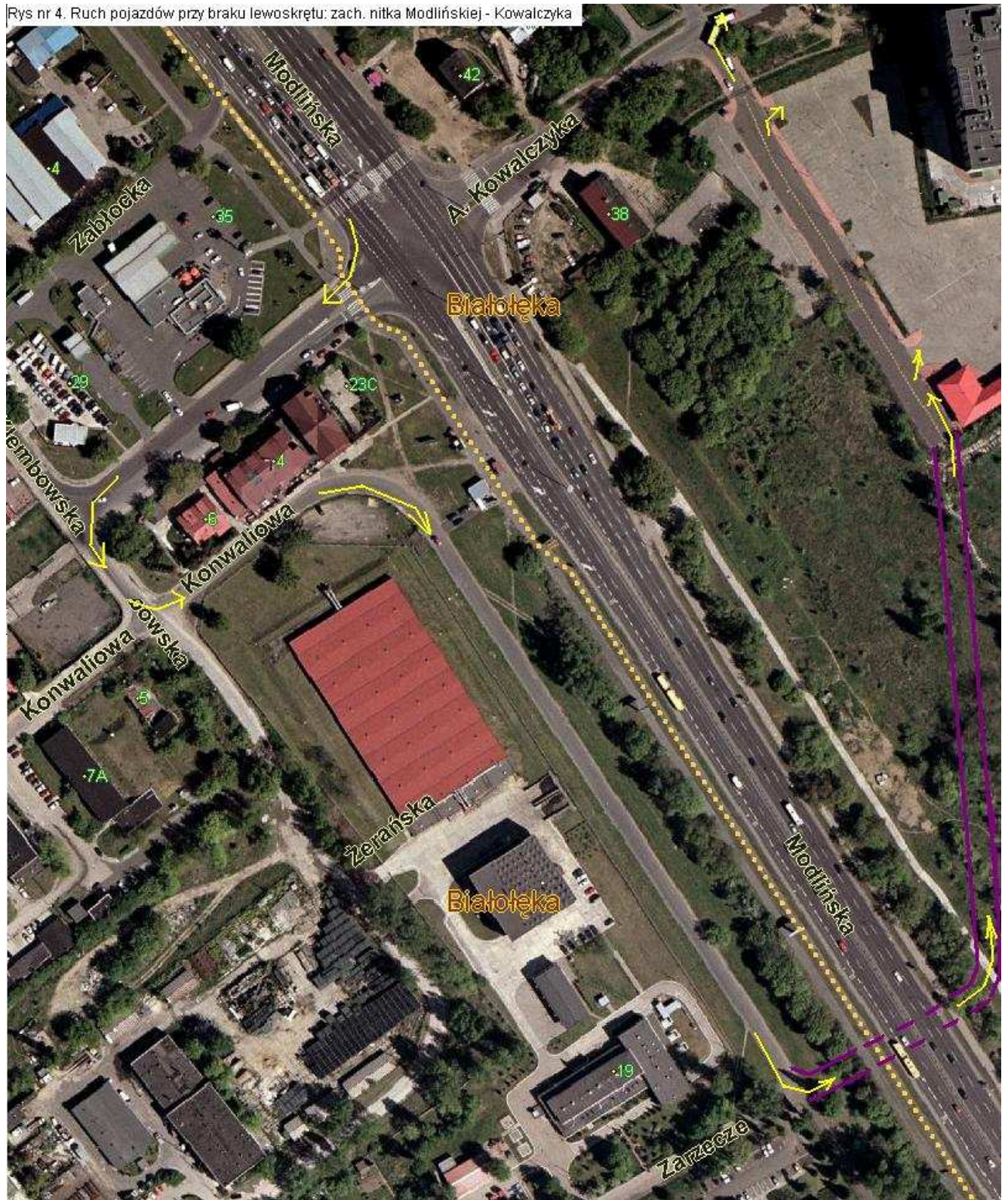
Rys nr 2 Ruch pojazdów przy braku lewoskrętu: wsch. nitka Modlińskiej - Konwaliowa



Rys nr 3. Ruch pojazdów przy braku lewoskretu: Kowalczyka - Modlińska



Rys nr 4. Ruch pojazdów przy braku lewoskrętu: zach. nitka Modlińskiej - Kowalczyka



Rys nr 5. Ruch pojazdów przy braku lewoskrętu: Konwaliowa - Modlińska

