

Warszawa, dnia 12 listopada 2008 r.

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

Zarządu Transportu Miejskiego
ul. Senatorska 37
00 – 099 Warszawa

ZTM/Mlociny/01/2008

dotyczy: wprowadzenia poprawek w funkcjonowaniu pętli Mlociny.

Szanowni Państwo !

Niniejszym pismem przesyłam do Państwa zauważone niedociągnięcia w nowowypbudowanej stacji metra Mlociny oraz pobliskich pętli autobusowych.

Bardzo proszę o pozytywne rozpatrzenie zawartych w piśmie wniosków.

Niedawno oddana do użytku stacja metra Mlociny wraz z pętlą nie jest pozbawiona wad. Obecnie wady są w dużej mierze „ukryte” ze względu na stosunkowo małą ilość pasażerów korzystających z tej stacji. Mieszkańcy Bielan korzystają i będą korzystać z tej stacji w dosyć umiarkowanym zakresie. Dopiero doprowadzenie TMP i linii tramwajowej do węzła Mlociny spowoduje masowe wykorzystanie stacji, zwłaszcza w okresie porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Uwagi do funkcjonującej stacji i pętli Mlociny wraz z wnioskami – jak rozwiązać problemy:

1. Słupy podpierające budynek stacji (północne wyjścia) nakładają się na prześwit między bramkami, wskutek tego wchodzący na stację lub wychodzący ze stacji tłum starając się omijać słupy będzie sobie wzajemnie przeszkadzał, tzn. osoby idące obok siebie „bark w bark” w pewnym momencie będą się przepychać w swoistej rywalizacji, która z nich zdoła dojść do bramki bez konieczności zejścia z prostej ścieżki.

Możliwe rozwiązanie: zmiana usytuowania rzędy bramek, tak aby słup znalazł się dokładnie w symetrii z metalową obudową jednej z bramek – być może ta bramka powinna być nieco szersza niż słup

2. Wąski i pofalowany chodnik prowadzący z peronów nr 7 i 8 do północnych wejść stacji Mlociny. Obecnie na Marymoncie można zaobserwować tłum ludzi, który po opuszczeniu autobusu, idzie do metra i nie mieści się na szerokim (ponad 5-metrowym chodniku). Przy okazji depcze (przepraszam za wyrażenie) idiotycznie zaprojektowany i nie mniej idiotycznie zaakceptowany projekt przewidujący trawnik wprost na drodze do stacji Marymont. Liczba pasażerów na stacji Mlociny przybywająca z Białoleki będzie z pewnością większa – osoby te nie zmieszczą się wąskim chodnikiem – rozdepczą trawnik po obu jego stronach oraz zepchną ludzi idących od metra w drugą stronę. Po prostu natura tłumy.

Możliwe rozwiązanie: poszerzenie i wyprostowanie chodnika prowadzącego z peronów nr 7 i 8 do wejść stacji.

3. Zbyt wąskie perony nr 7 i 8 mające w przyszłości obsługiwać mieszkańców Białoleki wysiadających z tramwaju i zmierzających do metra, co skutkować może zbyt długimi wymianami pasażerów, a przez to powodować kolejkę tramwajów oczekujących na wjazd na perony pętli (biorąc pod uwagę ogólną częstotliwość kursowania tramwajów z Białoleki i z ul. Marymonckiej w kierunku Młocin, bardzo możliwe do wystąpienia).

Możliwe rozwiązanie: poszerzenie peronu nr 8 kosztem parkingu przylegającego do peronu nr 8 z jednoczesną zmianą sposobu parkowania na części parkingu przylegającej do peronu nr 8 (z parkowania prostopadłego do krawężnika, na parkowanie równoległe). W ten sposób można zyskać ok. 2,5 m. dodatkowej przestrzeni. Wyspy peronu nr 7 w tak łatwy sposób nie uda się poszerzyć (konieczność przełożenia toru tramwajowego – o wiele większe koszty!), pozostaje mi zatem zawniekskować, aby w przyszłości na peron nr 7 podjeżdżały tramwaje, których trasa nie będzie prowadziła do metra z Białoleki, a z ul. Marymonckiej.

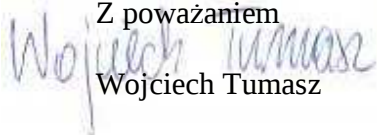
4. Do czego służą wyżłobienia (trzy obok siebie) w stopniach schodów na stacjach Młociny i Wawrzyszew? Istnieje b. duże prawdopodobieństwo, że będą to doskonałe łamacze obcasów.

Możliwe rozwiązanie: wyposażenie rowków w schodach w gumowe „nakładki” lekko wystające ponad powierzchnię schodów. Wówczas po nadeptnięciu, będą one wyczuwalne przez niedowidzących, a jednocześnie nie będą stanowić potencjalnego niebezpieczeństwa dla innych użytkowników metra, jak np. wspomniana możliwość łamania obcasów wskutek zaklinowania się ich w wyżłobieniach.

Jeżeli nie są Państwo w stanie wyobrazić sobie opisywanych problemów, proszę doświadczalnie poprosić grupę ok. 100 osób, aby w jednym czasie wysiadły z pociągu metra, skierowały się do północnego wyjścia, weszły po schodach i przeszły przez bramki (**grupę badaną mogą stanowić np. wszyscy pracownicy ZTM – w celu „mobilizacji” można wydać polecenie służbowe**). Ta sama grupa powinna wysiąść z tramwaju na peronie nr 7 i dojść do metra, a następnie powtórzyć czynność wysiadając na peronie nr 8. **Proszę zauważyć, że za 3 lata takie grupy pasażerów lub liczniejsze będą regularnie zmuszone do pokonywania przeszkód opisanych w punktach powyżej. Liczę, że zawczasu Państwo je wyeliminują. Z pewnością jest to możliwe, zważywszy, że opisane problemy pojawią się dopiero za ok. 3 lata.**

Dodatkowo proszę o wymianę nieaktualnej mapy położenia stacji metra Marymont względem ulic w okolicy stacji metra, która umieszczona jest na peronie stacji Marymont. Na planie tym odcinek metra na północ od stacji Marymont zaznaczony jest jako w budowie – w zasadzie słusznie, biorąc pod uwagę wymienione przeze mnie niedociągnięcia – nie mniej jednak warto ten odcinek uznać na schematach za zakończony.

Do wiadomości:
Burmistrz Dzielnicy Białoleka

Z poważaniem

Wojciech Tumas