

Przebieg spotkania w Urzędzie Dzielnicy Białoleka w sprawie mostu i tramwaju

Spotkanie odbyło się 20 października 2008 r. Rozpoczęło się ok. godz. 18-tej i przebiegało według porządku:

1. Aktualny stan projektowania linii tramwajowej do Tarchomina
2. Aktualny stan przygotowań do mostu Północnego
3. Bieżąca sytuacja komunikacyjna mieszkańców dzielnicy

Na spotkaniu obecnych było ok. 100 mieszkańców, przedstawiciele ZMID, ZDM i ZTM, a także władze dzielnicy i kilkoro radnych.

ad. 1

Przedstawiciele ZTM przedstawili mieszkańcom zakres prac projektowych przy linii tramwajowej przebiegającej od trasy mostu Północnego do Tarchomina a docelowo do Winnicy. Linia ta będzie przebiegać po północnej stronie trasy mostu północnego a następnie ok. 150-200 m za węzłem Myśluborska torowisko zakręci w lewo w kierunku ul. Światowida. Po dojściu do ulicy Światowida linia znów zakręci w lewo i będzie przebiegać po północnej stronie obecnej jezdni ul. Światowida do pętli technicznej Tarchomin (zlokalizowana jest w rejonie ulic: Światowida-Ćmielowska-Botewa). Tam w pierwszym etapie będą kończyć trasę tramwaje kursujące z węzła Młociny. W II etapie torowisko będzie wytyczone dalej wzdłuż ulicy Światowida w stronę Nowodworów (linia nie będzie przecinać jezdni ulicy Światowida na tym odcinku - znajdzie wewnątrz dużego półkola które na mapie tworzy ul. Światowida) i dotrze do Winnicy w rejonie planowanego skrzyżowania ul. Modlińskiej z ul. Światowida i Mehoffera-bis (ok. 100-150 m na południe od obecnego skrzyżowania ul. Modlińskiej z ul. Poetów i Sprawną).

Koszt I etapu to ok. 130 mln zł takie środki ma zarezerwowane miasto. Realizacja ma nastąpić do 2011 roku.

Następnie na krótko dyskusja została skierowana na wątki związane z sytuacją komunikacyjną mieszkańców Tarchomina:

Pytanie z sali: Czy nie można spowodować czasowego ograniczenia ruchu na ul. Obrazkowej od ul. Modlińskiej, np. poprzez postawienie zakazu skrętu w prawo dla jadących ul.

Modlińską od północy i chcących skręcić w prawo w ul. Obrazkową? Jadący ulicą Obrazkową od ulicy Modlińskiej mają pierwszeństwo na rondzie przy Policji i powodują utrudnienia dla osób wyjeżdżających ul. Myśluborską

Odpowiedź ZDM: Nie jest to możliwe do wykonania.

Pytanie z sali: Czy zatem nie można postawić sygnalizacji na rondzie przy Policji, aby ułatwić ruch z ulicy Myśluborskiej?

Odpowiedź ZDM: Sygnalizacja tymczasowa, jeśli postawiona byłaby dzisiaj, funkcjonowałaby przez 2-3 m-ce. Jest ona zbyt kosztowna w realizacji aby dopuścić jej działanie przez tak krótki okres czasu. Na jej wykonanie należy też ogłosić przetarg, który przy bardzo sprzyjających okolicznościach zostałby rozstrzygnięty w ciągu 1-1,5 m-ca. Następnie wykonanie sygnalizacji zajęłoby ok. 3-4 tygodni i po kolejnym tygodniu pewnie byłaby demontowana - może zacząć się budowa trasy. Przy budowie sygnalizacji oczywiście nastąpiłyby utrudnienia w ruchu na ul. Myśluborskiej Obrazkowej i Świderskiej (być może trzeba by było zamykać raz jedną raz drugą ulicę). Także nie ma podstaw do budowy takiej sygnalizacji.

Pytanie z sali: Dlaczego zabiera się połączenia autobusowe (niedawno 518 teraz 101 i 326) z rejonu najstarszej części Tarchomina, tj. osiedla Poraje? Poprawia się zaś na nowych

osiedlach, np. obecny na sali radny Tumasz jest radnym Nowodworów. Czy dzielnica i ZTM nie dba o nas, a widzi tylko Nowodwory? Czy my jesteśmy gorszymi mieszkańcami?

Odpowiedź ZTM: Tarchomin kiedyś był to obszar ograniczony ul. Mehoffera i Myśliborską z pętlą przy ul. Świętosławskiego. Od tamtego czasu powstało bardzo dużo osiedli na północ od Mehoffera (Nowodwory, a dalej Dąbrówka) a także na wschód od ul. Myśliborskiej, gdzie komunikacja była bardzo słaba. Po ostatnich zmianach stara część Tarchomina w zamian za 326 i 101 dostała linię 211, którą można dojechać lokalnie, bez niebezpieczeństwa stania w korku do przychodni, szkół, urzędu dzielnicy, itp. Linia 518 też nie została zabrana tylko zastąpiona przez 503. Jej długa trasa w mieście nie pozwala na skomplikowaną trasę po osiedlu Tarchomin tak jak jeździła 518.

Powrócono do porządku spotkania

ad. 2

W sprawie mostu północnego, terminów realizacji głos zabrali: p. Jolanta Żuchowicz z Wydziału Mostów Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych oraz projektant trasy - p. Thomas Schmiers (z tłumaczem). Przedstawiciel ZMID-u podał, że projektanci zakończyli przygotowanie projektu budowlanego, a także projektu wykonawczego. Kończą także dokumentację przetargową potrzebną do kontynuacji dwuetapowego przetargu na Wykonawcę trasy i mostu (I etap ogłoszony w lipcu b.r. wyłonił 10 firm i konsorcjów które będą poproszone o ostateczne oferty cenowe gdy tylko rozpocznie się II etap). Następnie zapowiedziano, że biorąc pod uwagę obecne tempo prac przy dokumentacji, II etap powinien być ogłoszony 6 listopada 2008 r. Na budowę przewidziano 32 miesiące. Następnie projektanci omówili poszczególne etapy prac które wykonali, a także przedstawili wygląd samej trasy.

Pytanie z sali: Jeśli termin ogłoszenia przetargu przeciągnie się, a tym samym później nastąpi rozstrzygnięcie, to czy będzie można wejść z robotami na plac budowy późną zimą/wczesną wiosną 2009 a więc już w okresie lęgowym ptaków (zaczyna się 15 lutego, kończy 31 lipca) kiedy nie można prowadzić prac mogących płoszyć ptactwo?

Odpowiedź ZMID: Nie widzimy tego zagrożenia - będziemy postępować w takim wypadku według zaleceń zawartych w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko, który został sporządzony na potrzeby wydanej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

Pytanie z sali: Ile będzie przystanków na linii tramwajowej wzdłuż mostu?

Odpowiedź projektantów: 2 przystanki przy ul. Świderskiej i przy ul. Myśliborskiej.

Odpowiedź ZTM: Pozostałe przystanki przewidziane na linii tramwajowej mają być przy skrócie tramwaju w stronę ul. Światowida, przy ul. Światowida, przy skrzyżowaniu ul. Światowida z ul. Myśliborską, przy pętli technicznej Tarchomin, a dalej przy skrzyżowaniu ul. Światowida z ulicami: Mehoffera, Stefanika, H. Ordonówny, Grzymalitów i pętla Winnica. Tam też ma powstać parking P&R.

Pytanie z sali: Ile będzie pasów na moście i ile będzie pasów do wjazdu na most z osiedla?

Odpowiedź projektantów: Most będzie miał 2x3 pasy ruchu. Z osiedla na most prowadzić będą dwa pasy które na będą włączać się w 3 pasy jezdni głównej.

Pytanie z sali: Jak prace przełożą się na utrudnienia w ruchu na ulicy Modlińskiej?

Odpowiedź projektantów: Ulica Modlińska podczas prac będzie cały czas przejezdna. **Będą do dyspozycji przynajmniej 2 pasy ruchu w każdym kierunku. Obecne 3 pasy ze względu na zakres prac przy węźle z TMP trudno będzie utrzymać przez cały okres budowy.**

Stwierdzenie z sali: Proszę Państwa mamy projektantów z Niemiec i mnie osobiście jest wstyd, że inwestycja taka jak, ta trwa już niemal 10 lat. W Niemczech standardem jest takie planowanie i realizacja, aby takie przedsięwzięcie trwało najwyżej 4-5 lat włącznie z budową. A u nas?

Odpowiedź projektantów: *(może na wyrost, aby uspokoić salę)* Proszę nie stawiać niemieckiego tempa planowania i budowy tak wysoko. Trasa z mostem są tak skomplikowane w projektowaniu, uzyskiwaniu pozwoleń niezbędnych do budowy, a także samej budowie, że w Niemczech z pewnością ta inwestycja trwałaby podobny okres czasu albo i dłużej.

Pytanie z sali: Czy prace przy trasie spowodują utrudnienia w ruchu na ul. Myśliborskiej, jakie to będą utrudnienia i kiedy nastąpią? Jest to ważna gdyż dla mieszkańców Tarchomina nie są zbyt istotne utrudnienia na ul. Modlińskiej, a na ulicy Myśliborskiej jak najbardziej. Mieszkańcy zmotoryzowani jadą ulicą Myśliborską do ul. Dorodnej a następnie skręcają w Konwaliową, którą wyjeżdżają na ul. Modlińską (przy stacji BP - ostatnie skrzyżowanie przed mostem Grota).

Odpowiedź projektantów: Pewne utrudnienia muszą wystąpić gdyż obecne rondo będzie likwidowane. Nad nim będzie wiadukt z jezdniami głównymi trasy mostu północnego. Może być tak, że przejazd będzie ograniczony.

Odpowiedź ZMID: Docelowe zmiany w ruchu podczas budowy zaprezentuje wykonawca prac, które po zatwierdzeniu przez Inżyniera Ruchu (p. Galas) będą mogły być prowadzone. Z doświadczenia wiemy, że p. Galas nie dopuści do całkowitego paraliżu dzielnicy. My (ZMID) także będziemy starać się tak wpływać na roboty i utrudnienia podczas nich, aby jednocześnie nie były: zwężona ulica Modlińska i utrudniony przejazd ul. Myśliborską.

Docelowo przejazd ul. Myśliborską na wprost (w kierunku Dorodnej będzie z pierwszeństwem), podobnie skręt w prawo na most.

Pytanie z sali: Mówimy tu tylko o tym co dla Tarchomina, a przecież dzielnica to także obszar na wschód od linii kolejowej - Zielona Białoleka coraz bardziej zakorkowana i skazana na Trasę Toruńską, ze słabą komunikacją miejską w porównaniu z Tarchominem. Dlaczego jadąc trasą toruńską od strony Marek nie można wjechać na estakadę prowadzącą do ul. Modlińskiej, tylko trzeba jechać na most tymczasową konstrukcję mostu Syreny? Podobnie dlaczego nie próbuje się nic zrobić, aby zbudować brakujące wiadukty nad ul. Łabiszyńską i remontować estakady żerańskie, które mogą się zawalić?

Odpowiedź ZDM: Trasa Toruńska niedługo będzie modernizowana przez GDDKiA i miasto obecnie robi wszystko aby zapewnić możliwość ruchu na tej trasie tzn. aby nie było potrzeby zamykać żadnej z estakad żerańskich.

W.Tumasz: M.in. dlatego jest tam zakaz o którym Pani mówi. W celu eliminacji dodatkowego obciążenia konstrukcji pojazdami jadącymi od strony Marek. Te pojazdy (także ciężkie) kierowane są bezpośrednio na wiadukt mostu Syreny, który nie grozi zawaleniem. Same wiadukty trasy Toruńskiej będą burzone przez GDDKiA i stawiane od nowa. Będą szersze i także przez to nie opłaca się ich remontować. Po remoncie i tak zostałyby zburzone. Podobnie z estakadami nad ul. Łabiszyńską - będą budowane przez GDDKiA. Generalna Dyrekcja przewiduje rozpocząć prace w 2009 roku zakończyć w 2013/2014. Harmonogram prac jest mniej więcej taki:

2009 - 2010/2011: modernizacja Trasy Toruńskiej (czyli odcinek węzeł Modlińska - Marki) do 3 pasów ruchu w każdą stronę budowa wiaduktów nad ul. Łabiszyńską, zburzenie i postawienie od nowa nowych, szerszych wiaduktów na Żeraniu (wewnętrznych tranzytowych, których już nie ma - zburzone w 2004 r. i obecnych zewnętrznych).

2010 - 2011/2012: modernizacja Trasy Armii Krajowej (odcinek węzeł Powązkowska/Prymasa Tysiąclecia - węzeł Wisłostrada).

2011/2012 (po otwarciu mostu północnego) - 2013/2014: modernizacja samego mostu Grota czyli poszerzenie do przekroju 2 x 5 pasów ruchu z obecnego układu 2x4.

Pytanie z sali: Czy plany o których tak pięknie się mówi są gdzieś dostępne, np. na stronie Urzędu Dzielnicy ich nie ma?

Odpowiedź (W. Tumasz): Być może nie ma na stronie Urzędu, wszystkich może nie być, gdyż nie wszystkie plany spływają do dzielnicy, zwłaszcza, gdy inwestorem jest np. GDDKiA. Natomiast jeśli w przeglądarce internetowej wpisze się frazy: "Trasa S8" lub Trasa Mostu Północnego" to otrzyma się wyniki ze stronami instytucji - biur projektowych, stowarzyszeń, urzędów, na których takie plany i opisy są zamieszczone.

ad. 3

Pytanie z sali: Dość tej futurologii. Plany na przyszłość są świetlane takie same były 3, 5, 8 lat temu. Zwłaszcza przed wyborami są efektownie prezentowane. Jakie kroki zostaną podjęte aby teraz poprawić dojazd z centrum? Bus-pas na ulicy Modlińskiej stoją autobusy, gdyż często kierowcy nie przestrzegają go i wjeżdżają swoimi samochodami, a przez to blokują przejazd. Czy nie można więcej patroli policji wysłać do przestrzegania tego pasa? Czemu wracając do domu, jazda trasą AK z Marymontu to jest jeden wielki korek. Autobusy tam powinny mieć swój bus-pas! Wyznaczony np. z pasa awaryjnego - kierowcy dalej mieliby 3 pasy ruchu do dyspozycji. Po awaryjnym pasie nie można przecież jeździć.

Odpowiedź ZDM: Bus-pas na Trasie AK jest niemożliwy do realizacji, zbliża się modernizacja trasy S8, będą ciągle zmiany organizacji ruchu. Organizacja ruchu nie rozwiąże problemów, potrzebne są inwestycje.

Riposta: Przedstawiono harmonogram prac dla Trasy AK, z którego wynika, że dopiero w 2010 roku mogą nastąpić zmiany. Do tego czasu (1,5 roku) bus-pas mógłby funkcjonować!

W. Tumasz: W wakacje przeprowadzono badanie ilości osób podróżujących trasą i mostem w autobusach i komunikacją indywidualną. Dostępne jest pismo w którym czytamy, że w autobusach jeździło ok. 4700 osób/h a w samochodach ok. 6600 osób/h Czyli ok. 41% komunikacją publiczną, a ok. 59% indywidualnymi samochodami. Czy przeznaczenie 1 z 4 pasów dla KM (tj. 25% powierzchni jezdni) to jest za dużo? W wakacje jeździło Trasą AK ok. 55 autobusów (przewoziły ok. 4700 osób) a więc w jednym autobusie jechało ok. 85-90 osób. Po wakacjach zwiększono ilość kursów autobusów do ok. 70 czyli obecnie przy założeniu że w jednym autobusie dalej jest 85-90 osób, Trasą AK i mostem przejeżdża w KM ok. 5900 osób - niemal połowa wszystkich jadących.

Odpowiedź ZDM: W szczycie popołudniowym Trasą AK i mostem jedzie ok. 5500 samochodów/h, przy ok. 1,5 osoby w jednym samochodzie daje to ok. 8300 osób, czyli dużo więcej niż w komunikacji miejskiej. Dlatego niecelowe jest wyznaczanie bus-pasa na Trasie AK i moście. Poza tym ZDM nie jest instytucją od wprowadzania udogodnień dla Komunikacji Miejskiej. Dbamy o wszystkich użytkowników dróg.

Odpowiedź W. Tumasz: W samochodach nawet w najśmielszych przewidywaniach nie jeździ średnio 1,5 osoby. W przeprowadzonych na ul. Modlińskiej szczegółowych badaniach (firma TransEko) stwierdzono, że przy braku bus-pasa napełnienie pojazdów wahało się maksymalnie w granicach 1,3 osoby. Po wprowadzeniu bus-pasa wskaźnik ten wzrósł do ok. 1,4 osoby. Ale dopiero po wprowadzeniu bus-pasa. Także obecnie Trasą AK w samochodzie średnio jeździ raczej 1,3 osoby, a nie 1,5. Daje to ilość ok. 7200 osób a nie ok. 8300. Owszem więcej, ale procentowo jest to: 45% (komunikacja miejska) i 55% samochody indywidualne. tym bardziej zatem przeznaczenie jednego pasa (awaryjnego) jest możliwe dla bus-pasa.

Odpowiedź ZDM: Pasa awaryjny jest za wąski aby mógł być bus-pasem.

Odpowiedź: Owszem, ale cała szerokość jezdni Trasy AK jest taka (przynajmniej 14 m.) że można na niej wyznaczyć 4 pełne pasy ruchu po 3,5m każdy.

Odpowiedź ZDM: Najpierw musimy zobaczyć projekt takiej organizacji ruchu a potem będziemy się wypowiadać

Pytanie do ZTM: Czy ZTM jako popierający bus-pas na Trasie AK może wykonać taki projekt i przekazać do zatwierdzenia?

Odpowiedź ZTM: Na to muszą być środki oraz pewność że bus-pas będzie możliwy do realizacji.

Pytanie do ZTM: O tym czy będzie możliwy do wykonania zdecyduje projekt. Czy z góry zakładają Państwo że nie uda się wykonać takiego projektu?

Odpowiedź ZTM: Już mówiliśmy to kosztuje, a musimy zapewniać komunikację nie tylko w tym rejonie miasta.

Pytanie z sali: Dobrze są niby trudności we wprowadzaniu bus-pasa i ZDM oraz ZTM widzą w tym tylko problemy - ZDM rozumiem ale ZTM? Bus-pas przyspieszyłby jazdę i punktualność autobusów. Ale jeśli nie można, to czemu nie skierować linii ekspresowych na trasę przez pl. Wilsona.

Odpowiedź ZTM: Na plac Wilsona nie wróci pętla - po to budowano pętlę Marymont.

Odpowiedź z sali: I zbudowano pętlę do której idzie się ponad 150 m od stacji a po drodze trątuje trawnik, który nie wiadomo po co tam jest i trzeba zatrzymywać się na światłach, których mało kto z pieszych przestrzega, gdy tłum idzie. Lepsza była możliwość wsiadania na pl. Wilsona. Linie ekspresowe mogłyby z pętli jechać ul. Słowackiego do pl. Wilsona na przystanku po północnej stronie placu zatrzymywać się, zabierać pasażerów (jest wyjście bezpośrednie na ten przystanek - nie trzeba przechodzić przez jezdnię ze światłami jak pod kino Wisła) a potem jechać ul. Krasińskiego do Wisłostrady i mostu Grota.

Odpowiedź ZTM: To jest Państwa punkt widzenia. Autobusy miałyby dłuższą trasę, jechałyby więcej wozokilometrów i więcej musielibyśmy wydać na to pieniędzy.

Riposta z sali: Ale pasażerowie liczą przejazd nie pod kątem długości trasy, ale czasu w jakim autobus ją pokonuje, a trasa przez pl. Wilsona byłaby szybsza - omijałaby korek na Trasie AK.

Odpowiedź ZTM: Pozostajemy przy swoim stanowisku zwłaszcza, że z Żoliborza cały czas mamy protesty, co do funkcjonowania linii autobusowych. Mieszkańcy nie chcą tam pętli, ani dużej ilości przejeżdżających autobusów. Muszą władze dzielnicy Białołęka porozumieć się z mieszkańcami Żoliborza i władzami dzielnicy Żoliborz. Nie będziemy kosztem jednej dzielnicy wprowadzać udogodnień dla innej. Proszę zrozumieć mieszkańców Żoliborza nie chcą mieszkać przy pętli - Państwo mieszkają przy pętli?

Odpowiedź z sali: Tak, ja mieszkam (Nowodwory) i nie bardzo mi to przeszkadza. Proszę nie porównywać położenia mieszkańców Żoliborza do naszej sytuacji. Chcemy Udogodnień w codziennych, zwykłych dojazdach do pracy, szkół, przedszkoli.

Pytanie z sali: Proszę Państwa my skupiamy się na tramwaju, czy bus-pasach, które owszem są obecnie potrzebne, a ja mam pytanie, czy do Białołęki planuje się metro? Czy rozpatruje się możliwość dowiezienia mieszkańców Tarchomina do pociągów i czy planuje się zwiększenie kursowania pociągów (SKM była w programie wyborczym jako sztandarowa inwestycja) w szczycie do co 15 minut?

Odpowiedź ZTM: Metro do Białołęki jest zbyt kosztowne, aby je tu drażyć. Tramwaj, który tu dotrze będzie 8 razy tańszy. Spełni zaś rolę metra i będzie bardziej dostępny. Jeśli chodzi o pociągi, to brakuje nam taboru. W tej chwili jest 8 EZT, a niedługo SKM ogłosi przetarg na dostawę kolejnych 17 sztuk w ramach zapewnienia obsługi lotniska Okęcie. Trwają prace przy budowie torów do lotniska. wówczas przewidujemy uruchomić dwie kolejne trasy SKM. Jedna z nich będzie przebiegać od lotniska, linią radomską, a następnie przez stacje: Wola, Kasprzaka, Koło, Dw. Gdański, Pragę, Żerań, Toruńską, Płudy, Choszczówkę, Chotomów do Legionowa. Wcześniej nie mamy czym wozić.

Pytanie z sali: Przecież pociągi można wypożyczyć i skierować do obsługi tras - jest na pewno szybciej niż czekanie aż ogłoszony będzie przetarg.

Odpowiedź ZTM: Nie ma pociągów. Przewoźnicy, czy to Koleje Mazowieckie, czy Przewozy Regionalne, które mają EZT sami je wykorzystują. Kolejom Mazowieckim potrzeba ok. 200 składów EZT, aby zastąpić obecnie jeżdżące, które są bardzo awaryjne. W końcu mają niemal 50 lat. Gdyby nawet znaleźć stare EZT i je odremontować, to posłużą maksymalnie 10 lat, a przy tym w eksploatacji będą drogie. Lepiej jest zakupić nowy tabor. Poczekać 2 lata na jego wyprodukowanie. Dlatego 2 lata, bo taki jest obecnie popyt. Potem zaś eksploatować bezawaryjnie i tanio. Także wygodniej dla pasażera - stare pociągi nie mają takich luksusów jak nowe Flirty na przykład.

Głos z sali: Można przeboleć brak luksusów jeśli dojazd byłby szybki. Obecnie nie ma żadnego autobusu do stacji PKP bezpośrednio z Tarchomina - dlaczego. Przecież w Płudach można by zrobić przesiadkę oraz np. parking P+R. Czy przy przebudowie torów do Gdańska i modernizacji stacji Płudy pomyślano o parkingu?

Odpowiedź ZTM: Tam nie planowano parkingu, P+R planuje się przy stacji Żerań. Autobusów do stacji PKP obecnie zaś nie ma, gdyż nie ma dużego zapotrzebowania na takie połączenie. Po oddaniu do użytku wiaduktów przy Klasyków i Mehoffera przeanalizujemy sytuację i gdy zajdzie potrzeba skierujemy linie na takiej trasie, aby z osiedli można było dojechać do stacji.

Pytanie z sali: Pochwalę ZTM za to, że dokonano podziału E-4 na E4 i E8. Można teraz wsiąść do linii ekspresowej i nie jechać jak śledzie w beczce. Ale jakie działania planuje się, aby zwiększyć przestrzeganie bus-pasa na Modlińskiej. Czy ZTM nie może wymóc większej ilości patroli?

Odpowiedź ZTM: Obecnie delegowaniem patroli do przestrzegania bus-pasa zajmuje się Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego, więc to tam należy kierować monity. My oczywiście chętnie widzielibyśmy lepsze przestrzeganie bus-pasa.

Pytanie z sali: Czy do czasu rozpoczęcia robót przy trasie i moście nie można by było w szybkim tempie dobudować tymczasowego, dodatkowego prawego pasa na ul. Modlińskiej od Kowalczyka do wjazdu na most Grota? Jest miejsce, trzeba przesunąć latarnie i koniec – można wykonać 4 pasy.

Odpowiedź ZDM: Z końcem roku zostanie wybrany Wykonawca przebudowy ul. Modlińskiej pomiędzy wjazdem na most Grota, a kanałem żerańskim. wówczas ulica będzie poszerzana. Powstaną dodatkowe mosty i wiadukty. Po przebudowie Modlińska będzie tam miała w obu kierunkach 4 pasy ruchu.

Pytanie z sali: A co z odcinkiem od Kowalczyka do kanału – tam będzie ciasno, a trzeba też poszerzyć. Więc sposób jest dobry.

Odpowiedź ZDM: Trzeba i tak wykonać uzgodnienia przy przesuwaniu latarni oraz eliminacji potencjalnych innych kolizji. To trwa. Ogółem dodatkowy pas szacunkowo będzie kosztował ok. 15-20 milionów zł. Dobrą wiadomością jest fakt, że pozostały odcinek ul. Modlińskiej (kanał żerański – Aluzyjna) jest również w trakcie projektowania dokumentacji potrzebnej do modernizacji ulicy. Obecnie Biuro Projektowe na podstawie umowy ma uzyskać niezbędne pozwolenia i wykonać projekty potrzebne do realizacji.

Ok. 22-ej po wyczerpaniu pytań spotkanie zakończono.

Wynotował: Wojciech Tumas – radny dz. Białoleka www.radny.com.pl