

Na spotkanie w dniu 14 stycznia 2010 r. do Urzędu Dzielnicy Białołęka przybyła grupa ok. 20 zainteresowanych mieszkańców.

Z zaproszonych gości przybyli:

Biuro Koordynatora Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym: **p. Paweł Wyrzykowski i p. Marek Nowak**

Tramwaje Warszawskie: **p. Grzegorz Madrjas i p. Robert Grzywacz**

Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego: **prawdopodobnie była osoba reprezentująca biuro, ale nie zasiadła przy stole dla gości.**

Na spotkaniu byli także przedstawiciele dzielnicy - p. Aldona Kwiatkowska oraz p. Zbigniew Madziar

Pozostali zaproszeni przedstawiciele miejskich biur: Biura Drogownictwa i Komunikacji (**BDiK**), Zarządu Transportu Miejskiego (**ZTM**), Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych (**ZMID**), Zarządu Dróg Miejskich (**ZDM**) **nie przybyli**. ZTM powiadomił dzień wcześniej o powodach swojego nie przybycia (załącznik nr 1).

Biuro MP Mosty S.A. 11 stycznia 2010 r. poinformowało: „**W nawiązaniu do Pana pisma informuję, iż ze względu na bardzo napięty harmonogram prac projektowych, nasza obecność na spotkaniu dnia 14.01.2010r będzie niemożliwa do zrealizowania. Najbliższy możliwy termin naszego uczestnictwa w takim spotkaniu może nastąpić dnia 28.01.2010r.**”

W związku z powyższym nieobecni przedstawiciele firmy Metroprojekt również 11 stycznia 2010 r. przesłali informację: „**Dziękujemy za zaproszenie. Naszą ocenę wpływu na środowisko konkretnych wariantów trasy, w tym trasy wynikającej z uzgodnionej przez projektantów z MP MOSTY koncepcji przedstawiliśmy w opracowanym Raporcie.**

Wypracowanie ewentualnie nowej koncepcji trasy wymaga przede wszystkim obecności projektantów z MP MOSTY. Z uwagi na nie możliwość przybycia 14 stycznia projektantów, uznajemy, że nasza obecność nie przyczyni się do rozwiązania zasygnalizowanych problemów.”

Spotkanie rozpoczęło się ok. godz. 18:40. Wobec nieobecności przedstawicieli ZTM, projekt na podstawie dokumentacji złożonej w Biurze Ochrony Środowiska (uzyskanej z BOŚ 12 grudnia 2009 r.) przedstawił prowadzący spotkanie – radny Wojciech Tumas.

Mieszkańcom zaprezentowano mapę ogólną (załącznik nr 2) oraz szczegółowe plany (załącznik nr 3), omawiając poszczególne odcinki inwestycji.

Ogłoszono, że obecne spotkanie zostało zorganizowane, aby jak największa ilość osób – zainteresowanych mieszkańców mogła zapoznać się z projektem w Urzędzie Dzielnicy, bez potrzeby odwiedzin w Biurze Ochrony Środowiska, czy w Zarządzie Transportu Miejskiego. Podkreślono, że do 18 stycznia można zgłaszać wnioski dotyczące inwestycji w postępowaniu dotyczącym wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych

Następnie mieszkańcy zadawali pytania, na które prowadzący i obecnie na sali goście odpowiadali.

p. Robert Szumski: Czy projektowana linia tramwajowa będzie tylko dowozową do metra Młociny, czy też planuje się dojazd bezpośrednio tramwajem np. do centrum miasta?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Tramwaj nie jest realizowany tylko po to, aby dowozić mieszkańców do metra. Rozważane jest np. przedłużenie linii nr 17 do centrum. Powiązania nowego torowiska z istniejącymi liniami wzdłuż Marymonckiej oraz przy pętli tramwajowej Młociny umożliwia różne warianty trasowania linii.

p. Piotr Jabłoński: Z planów wynika, że pętlę tramwajową lokalizuje się tam, gdzie BARC planuje zbudować swoje wysokościowce (nawet kilkanaście pięter), zaś sama ulica Światowida zniszczy kolejny fragment Wydmy Nowodworskiej w jej najwyższym w tym rejonie punkcie. Czy te dwa fakty nie spowodują opóźnienia inwestycji?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Według informacji, którymi dysponujemy wynika, że pętla tramwajowa nie będzie na gruntach firmy BARC. Z tego powodu jest ona realizowana jedynie o 3 torach, a nie o 5-ciu, jak wynika ze Studium Wykonalności. Tramwaje Warszawskie nie mają wpływu na wybór położenia pętli przez Inwestora, którym jest ZTM – wnioski o zmianę położenia pętli należy kierować do ZTM-u. Jeśli chodzi o Wydmę Nowodworską, to opracowany Raport Oddziaływania na Środowisko ujmuje ten aspekt inwestycji. Decyzja nie jest jeszcze wydana.

radny Wojciech Tumasz: Proszę Państwa niestety z powodu nieobecności wielu z zaproszonych gości prawdopodobnie nie na wszystkie Państwa pytania zostanie udzielona satysfakcjonująca odpowiedź. **Jednakże wszelkie wątpliwości mogą Państwo do 18 stycznia skierować do BOŚ przy pl. Starynkiewicza.**

p. Bożena Niemojewska: Mam przed sobą kilka wyroków Sądowych, w tym wyrok Sądu Najwyższego oraz wyrok NSA w sprawie uchylenia części zapisów mpzp Winnicy Północnej i wyrok WSA uchylający decyzję 30/CP/2006 dotyczącą ul. Światowida w przebiegu takim, jak obecnie planowany. Dlaczego z uporem godnym lepszej sprawy forsuje się błędny (o czym świadczą wyroki sądowe) wariant przebiegu ulicy Światowida?

Raport oddziaływania na środowisko ujmuje także opis wariantu społecznego, który według raportu chroni całkowicie Wydmę Nowodworską – najcenniejszy obszar tego rejonu dzielnicy. Jednak ten sam raport deprecjonuje go poprzez stwierdzenia, że przebiega przez tereny nie należące do Skarbu Państwa, nie przewidywały go żadne plany miejscowe, tymczasem to właśnie ten wariant przebiega w znakomitej większości po gruntach Skarbu Państwa (tereny byłej garbarni – mocno zatrute). Raport pochyla się nad Pomnikiem Przyrody nr 600 – lipą i jednocześnie pomija stare drzewo – Dąb na działce 39/5, które w 2000

r. miało prawie 2,6 m. w obwodzie. teraz po 10 latach ma już pewnie ponad 3 m. Czy takie fakty nie są ważne?

radny Wojciech Tumas: Na to pytanie niestety zapewne nie otrzyma Pani dzisiaj, na tym spotkaniu, odpowiedzi. Proszę skierować te uwagi do BOŚ.

p. Bożena Niemojewska: Finansowanie inwestycji przez UE obejmuje tylko 2,5 km linii. Czy zatem są pieniądze na całą trasę i ulicę?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Dofinansowane jest całe zadanie realizacji linii tramwajowej do pętli Winnica – łącznie 4,5 km toru podwójnego. Dodatkowo dofinansowanie zapewnia zakup 60 tramwajów niskopodłogowych do obsługi całej północno-wschodniej części miasta, z czego 30 wagonów (odpowiadającym obecnym 30 składom dwuwagonowym) jest przeznaczone tylko do obsługi Tarchomina. Układ drogowy będzie finansowany ze środków miasta.

p. Piotr Jabłoński: Plany zakładają budowę pętli tramwajowej w szczerym polu, z dala od osiedli Nowodwory, czy Dąbrówka Wiślana. Pętla jest też bardzo oddalona od ul. Modlińskiej. Czy będą pasażerowie na tej linii tramwajowej, skoro aby do niej dotrzeć trzeba będzie do niej czymś przyjechać, a nie ma np. parkingu P&R?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Pętla umiejscowiona jest teraz w szczerym polu. Planowana jest wokół niej zabudowa mieszkaniowa. Poza tym obecna pętla położona jest mniej więcej w równej odległości od wszystkich istniejących dużych osiedli mieszkaniowych. Jako Tramwaje Warszawskie nie obawiamy się o brak pasażerów.

p. Piotr Balas: Jaki jest harmonogram prac realizacji inwestycji i do kiedy inwestycja powstanie?

radny Wojciech Tumas: Na tym etapie można mówić tylko o terminach uzyskiwania decyzji administracyjnych, niezbędnych do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Planowane terminy uzyskania wszystkich: i Środowiskowej i Zezwalającej na Realizację Inwestycji Drogowej (**ZRID**), decyzji to II/III kwartał 2010 r. Dopiero potem odbędzie się przetarg na Wykonawcę robót i będzie znany harmonogram realizacji inwestycji w terenie.

p. Piotr Balas: Czy inwestycja będzie etapowana?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Jeśli ZRID będzie w VI 2010 r., to nie ma konieczności etapowania prac. W przeciwnym wypadku w pierwszej kolejności realizowany byłby odcinek do ul. Mehoffera, gdzie jest pierwsza pętla tramwajowa i zaraz potem w realizacji byłby końcowy odcinek do Winnicy. Nawet jeśli odcinek do ul. Mehoffera oddany byłby do użytku później niż linia tramwajowa wzdłuż TMP, to przygotowujemy się do ewentualnego zakupu tramwajów dwukierunkowych, aby po Moście Północnym mógł pojechać tramwaj i dojechać jak najdalej na Tarchomin, a następnie jak metro wrócić.

p. Piotr Balas: Czy linia 220 kV jest planowana w związku z inwestycją do przełożenia?

Przedstawiciel BKliRw PD (Marek Nowak): Linii 220 kV nie planuje się teraz przekładać. Będzie ona podnoszona nad TMP, aby zapewnić wymagany przepisami zwis przewodów nad Trasą Mostu. Wprawdzie w planie miejscowym przewiduje się skablowanie tej linii, ale nie oznacza, to że tak się stanie. Podstawowym problemem są pieniądze – technologia choć niestosowana w Polsce, jest dostępna na świecie.

p. Piotr Balas: Czy jeśli ZTM i TW wykonują razem zadanie, to nie będzie problemów z koordynacją prac?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Już teraz ZTM i TW współpracują ze sobą przy tej inwestycji. Nie przewidujemy braku koordynacji.

Mieszkańcy: Jaki będzie hałas od zmodernizowanej ulicy Światowida z linią tramwajową?

radny Wojciech Tumasz: Z raportu oddziaływania na środowisko wynika, że realizacja linii tramwajowej po wschodniej stronie obecnej ulicy Światowida spowoduje oddalenie źródła hałasu od budynków oraz wyeliminuje bardzo duży ruch (stanowiący nawet ponad 10% ogólnego ruchu pojazdów) głośnych autobusów. Z wyliczeń wynika, że dla zabudowy mieszkaniowej praktycznie nie będzie konieczne stosowanie ekranów dźwiękochłonnych. Jedynie przy placówkach oświatowych, dla których obowiązują ostrzejsze normy hałasu, będą zbudowane ekrany. Ekranu takie o wysokości do 2,5 m. zastąpią obecne, ażurowe ogrodzenia szkół, czy ośrodków sportu, które istnieją niedaleko ulicy Światowida.

p. Andrzej Sobota: Dlaczego taki jest przebieg ulicy Światowida, zwłaszcza, że nie uwzględnia jej żaden obowiązujący plan miejscowy? Osiedle Winnica na pokazywanych mapach jest pokazane tylko w małym wycinku. Pozostałe budynki (ponad 80% osiedla) są zakryte „białą plamą z krzyżykami”. Czy to jest celowe ukrycie faktu istnienia osiedla w tym miejscu, aby w analizach hałasu wyszły korzystniejsze parametry?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Nie jest to ukrywanie osiedla. Podobnie jest na innych odcinkach ulicy Światowida. Zamawiana mapa geodezyjna – podkład kosztuje i dlatego zamawia się ją w takiej postaci, która wystarcza do projektowania. Zwykle dla ulic jest to obszar obejmujący po ok. 150 m. terenu w każdą stronę od ulicy.

p. Robert Szumski: Czy finanse są dostępne i na tramwaj i na ulicę?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Tak, w WPI na rok 2010 przyznana jest kwota ok. 30 mln złotych na: przygotowanie inwestycji, wykup gruntów, itp. Cały koszt to: kwota z WPI (lata 2008-2011) oraz dofinansowanie z UE

p. Bożena Niemojewska: Do kiedy musi być zrealizowana inwestycja, aby środki z UE nie przepadły?

Przedstawiciel TW (Grzegorz Madrjas): Zakończenie prac do końca 2013 r., a rozliczenie tych prac do końca 2015 roku.

Na tym spotkanie ok. godz. 21-ej zakończono.

Prowadził i notował **Wojciech Tumas** – radny dzielnicy Białoleka:
www.radny.com.pl