

Druk nr171.....

z dnia ~~08.12.2016r.~~

Stanowisko Nr.....
Rady Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy
z dnia 2016 roku

w sprawie: jak najszybszego przygotowania i realizacji inwestycji tramwaju wzdłuż ul. Modlińskiej na odc. od pętli Żerań FSO do Trasy Mostu Północnego.

Na podstawie art. 11 ust. 2 pkt 7 ustawy z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy (Dz. U. nr 41, poz. 361 z późn. zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1

Rada Dzielnicy Białołęka z niepokojem przyjmuje dalsze odkładanie w czasie realizacji ważnej i planowanej od 2001 r. inwestycji tramwajowej, tj. budowy linii tramwajowej wzdłuż ul. Modlińskiej na odc. od pętli Żerań FSO do Trasy Mostu Północnego.

§ 2

Rada Dzielnicy Białołęka zwraca się do Prezydenta m.st. Warszawy oraz Rady m.st. Warszawy z apelem o uwzględnienie w planowanych w latach 2017 – 2021 inwestycjach infrastrukturalnych w mieście Warszawie, inwestycji pn.: „Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Modlińskiej na odc. Trasa Toruńska – Trasa Mostu Północnego.

§ 3

Uzasadnienie do Stanowiska przedstawione jest w Załączniku do niniejszego Stanowiska.

§ 4

Stanowisko przekazuje się Prezydentowi m. st. Warszawy, Przewodniczącemu Rady m. st. Warszawy, radnym m. st. Warszawy wybranym z okręgu nr 6 (Białołęka – Praga Północ).

§ 5

Wykonanie i przekazanie stanowiska Rady Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy właściwym organom m.st. Warszawy powierza się Zarządowi Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy.

*Przewodniczący Rady
Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy*

**w sprawie: jak najszybszego przygotowania i realizacji inwestycji tramwaju wzdłuż ul.
Modlińskiej na odc. od pętli Żerań FSO do Trasy Mostu Północnego.**

Uzasadnienie do Stanowiska

Od 2001 r. w m.st. Warszawie trwały analizy związane z wybudowaniem komunikacji szynowej do osiedli Tarchomin i Nowodwory. Istniejąca wtedy w planach II linia metra ze stacją końcową Dąbrówka przy ul. Modlińskiej mogła być zrealizowana dopiero w latach XXX-tych obecnego wieku i w związku z tym opracowano koncepcję zastąpienia tej linii metra dwiema trasami tramwajowymi: Winnica – Światowida – most Północny – metro Młociny oraz Winnica – Światowida – Modlińska – Praga. W 2006 r. zakończono analizy nad studium wykonalności obsługi komunikacją tramwajową os. Tarchomin. W 2008 r. przystąpiono do realizacji pierwszej linii tramwajowej: Winnica – Światowida – most Północny – metro Młociny. Do dziś wybudowano połowę planowanej długości linii (na Tarchomin), nadal trwa budowa odcinka do Nowodworów, w bliskiej, ale nie do końca określonej przyszłości ma być budowany odcinek do Winnicy.

Budowa pierwszego odcinka linii do Nowodworów będąca wspólnym odcinkiem z drugą trasą tramwajową: Winnica – Światowida – Modlińska – Praga nie powoduje wstawienia do planów inwestycyjnych miasta tej linii, mimo że:

1. W 2010 r. Biuro Drogownictwa i Komunikacji przeanalizowało możliwości przebiegu trasy tramwajowej przez węzeł Trasy Toruńskiej z ciągiem ulic Jagiellońska-Modlińska – umowa z dnia 29 kwietnia 2010 r. nr BD/B-I-2-5/B/U-12/10, w wyniku czego wyłoniono wariant do realizacji, tzw. wariant A – autorski.
2. W 2012 r. zakończyła się przebudowa ul. Modlińskiej w rejonie kanału Żerańskiego, gdzie powstały obiekty inżynieryjne na potrzeby funkcjonowania planowanej w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy linii tramwajowej wzdłuż ul. Modlińskiej na odc. Trasa Toruńska (pętla Żerań FSO) – Trasa Mostu Północnego.
3. W 2012 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (inwestor przedsięwzięcia) rozpoczęła II etap przebudowy drogi krajowej nr 8 (Trasa AK – most Grota – Trasa Toruńska) do parametrów drogi ekspresowej S8 na odc. węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, z czym wiązała się przebudowa węzła „Modlińska”. Po zakończonej w październiku 2015 r. przebudowie węzła Modlińska istnieje możliwość przeprowadzenia linii tramwajowej z Żerania w kierunku północnym do Trasy Mostu Północnego i połączenia jej z obecną linią tramwajową: Młociny – Tarchomin.

Zwłoka w realizacji linii tramwajowej wzdłuż Modlińskiej powodować będzie dalszą degradację m.in. niewykorzystywanych wiaduktów tramwajowych na torami do EC Żerań i nad kanałem Żerańskim, co spowoduje zwiększone koszty realizacji tramwaju w przyszłości, zwłaszcza gdy budowę tej linii rozpocznie się w drugiej połowie trzeciej dekady XXI wieku.

Rada Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy zwraca uwagę, że w okresie lat 2010 – 2015 rozpoczęła się i nadal trwa intensywna zabudowa terenów dzielnicy położonych na południe od Trasy Mostu Północnego pomiędzy ulicami Modlińską i Myśliborską. Na obszarach tych w ciągu minionych

6 lat zamieszkało, wg różnych źródeł od 6 do 10 tys. mieszkańców w wyniku czego komunikacja autobusowa wzdłuż ul. Modlińskiej musi być rozbudowywana, a także zaistniała konieczność uruchomienia linii 211 i stałego zwiększania częstotliwości jej kursowania. Podobnie linie autobusowe jeżdżące ul. Modlińską (i dalej ul. Jagiellońską) w zespole przystankowym Kowalczyka są bardzo przepełnione.

Z uwagi na powyższe Rada Dzielnicy Białołęka uważa, że do roku 2021 należy zrealizować budowę linii tramwajowej wzdłuż ul. Modlińskiej od pętli Żerań FSO do Trasy Mostu Północnego, aby zapewnić sprawną obsługę komunikacją szynową dla osiedli Tarchomin, Nowodwory oraz istniejących i powstających nowych osiedli wzdłuż ul. Modlińskiej, w których już teraz łącznie zameldowanych jest ponad 50 tys. mieszkańców (mieszka ponad 80 tys.), zaś w ciągu najbliższej dekady zamieszka co najmniej 50 tys. mieszkańców.

Brak realizacji inwestycji tramwaju wzdłuż ul. Modlińskiej do roku 2021 spowoduje konieczność zapewnienia dla tamtych terenów dzielnicy komunikacji autobusowej pojazdami wielkopojemnymi w liczbie kilkudziesięciu na godzinę, co wymagać będzie znacznego zaangażowania nakładów na transport publiczny w budżecie m.st. Warszawy, a także prowadzić będzie do zwiększenia zatorów drogowych na ulicy Modlińskiej przed mostem Grota i samym moście Grota, na którym, podobnie jak na ul. Jagiellońskiej przed rondem Starzyńskiego, już obecnie, mimo przebudowy, obserwować można zjawisko kongestii.