

Uwagi dotyczące projektu
„Strategii zrównoważonego rozwoju
systemu transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015,
w tym: zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy”
wraz z „**Prognozą oddziaływania na środowisko ...**”

Uprzejmie prosimy o staranne wypełnienie **DRUKOWANYMI** literami wszystkich pól.

1. Dane osoby zgłaszającej uwagę (w imieniu własnym lub jako reprezentant):

Osoba fizyczna <input type="checkbox"/>	Osoba prawna <input type="checkbox"/>	Jednostka org. nie posiadająca osobowości prawnej <input type="checkbox"/>
Imię i nazwisko		
Nazwa (w przypadku osoby prawnej lub jedn.org.)	Stowarzyszenie Moja Białoleka Partnerstwo Ulic Zielonej Białoleki	
Adres		

2. Krótkie przedstawienie problemu

W załączeniu przedstawiamy mapę która pokazuje proponowane zmiany na obszarze Zielonej Białoleki (Wschodniej), czyli obszaru ograniczonego Trasą Toruńską (Armii Krajowej), Kanałem Żerańskim (Królewskim), ulicą Marywilską (lub też linią kolejową) oraz północną i wschodnią granicą miasta.

W okresie realizacji Strategii, czyli do 2015 roku wg założeń dzielnicy (i przy uwzględnieniu obecnego trendu) liczba mieszkańców tych terenów sięgnie 120 tysięcy. To więcej, niż wiele samodzielnych dzielnic.

Na mapie przedstawiliśmy główny problem tej części dzielnicy Białoleka – to znaczy **izolację od miasta** oraz **transportu szynowego**.

Z naszych informacji wynika, że w tej chwili większość mieszkańców dalej położonych obszarów naszej części dzielnicy w drodze do pracy korzysta z własnych samochodów. W nawiązaniu do strategii, która w punkcie **2.6.4** postuluje **zmianę zachowań komunikacyjnych** należy rozważyć takie zmiany, które będą zachęcały do przesiadania się do komunikacji miejskiej.

Do tego przewidujemy, że utworzenie parkingu Parkuj i Jedź przy skrzyżowaniu Trasy Toruńskiej (Armii Krajowej) z Głębocką nic nie pomoże mieszkańcom Zielonej Białoleki, a to na skutek zablokowanego przejazdu ulicą Głębocką w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego. (*miejsca, w których tworzą się korki na załączonej mapie*)

Postulujemy dwa rodzaje działań:

1. krótkofalowe

- a) połączenie Zielonej Białoleki transportem publicznym z obecnym transportem szynowym (linią kolejową i stacją PKP Żerań) oraz pętlą tramwajową Żerań Wschodni *według załączonej mapy*
- b) szybkie utworzenie parkingów Parkuj i Jedź przy stacji PKP Żerań oraz pętli tramwajowej Annopol (*załączona mapa*)
- c) bezpośrednie połączenie autobusami głównych szlaków komunikacyjnych Zielonej Białoleki z metrem; dotyczy 3 tras:
 - trasa 104** - pętla Brzeziny, Białolecka, Bródno, Żerań FSO, Plac Wilsona (wydłużenie o 2 przystanki)
 - trasa 120** - pętla Olesin, Kobiałka, Mochtyńska, Kąty Grodzkie, Lewandów, Trasa Toruńska, Plac Wilsona
 - trasa 134** - pętla Olesin, Ruskowy Bród, Zdziarska, Ostródzka, Trasa Toruńska, Plac Wilsona
- d) zmianę strefy taxi na 1
- e) zaznaczenie tego obszaru jako "wyjątkowej strefy rowerowej"

2. długofalowe (zakładające zmiany w Strategii)

- a) tramwaj – przedłużenie planowanej linii dochodzącej z południa do skrzyżowania Trasy Toruńskiej (AK) do planowanej Trasy Mostu Północnego i planowanej linii tramwajowej łączącej się przez Most Północny z Metrem Młociny (w ten sposób będzie można na przykład utworzyć trasę spinającą Plac Wilsona planowanym Mostem Krasińskiego, ulicą Budowlaną, Głębocką, TOL, TMP do metra Młociny. Mieszkańcy całej północno-wschodniej Warszawy będą mieli możliwość szybkiego dotarcia na alternatywne stacje metra – znacznie poprawi to również komunikację pomiędzy dzielnicami) – *proponowany przebieg łącznika na mapie w załączniku*)
- b) przyspieszenie budowy Trasy Mostu Północnego oraz Trasy Olszynki Grochowskiej
- c) rozważenie przedłużenia II linii metra z Bródna na Zieloną Białolekę (wzdłuż ulicy Ostródzkiej lub planowanych ul. Kowalskiego lub TOG)

Uzasadnienie:

W rysunku nr 19 załączonym do Strategii a pochodzącym ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla M.St. Warszawy, praktycznie cały obszar Zielonej Białoleki Wschodniej



jest przewidziany jako strefa warunków obsługi komunikacyjnej oraz parkowania pojazdów jako **strefa podmiejska**, co powoli zaczyna mieć niewiele wspólnego z rzeczywistością. Na załączonej mapie przedstawiliśmy tylko większe z istniejących, właśnie powstających oraz planowanych wielorodzinnych inwestycji mieszkaniowych, w rozwiązaniach (duża intensywność zabudowy) przypominających **Ic – strefę śródmiejską** Żoliborza, czy Mokotowa, niż zaplanowaną na tym terenie **strefę podmiejską**. Dlatego Strategia powinna odwzorowywać raczej **stan faktyczny** a nie **założenia Studium**. Proponowane przez nas rozwiązania idą w tym kierunku, chociaż w obliczu planowanego (wg władz dzielnicy i stanu obecnych trendów) wzrostu ludności do 120 tysięcy wskazane byłoby przedłużenie na Zieloną Białolekę (Wschodnią) II linii metra.

4 lipca 2008 r.

/podpis osoby składającej uwagi/

Załącznik: Mapa Zielona Białoleka Wsch.

Zielona Białoleka Wsch.

