

TW-DIS.051.240.1.2014/15.PW

PAN ██████████
DYREKTOR BIURA DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI
URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
ul. Marszałkowska 77/79
00-683 Warszawa

Warszawa, 25.01.2016 r.

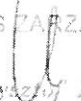
W odpowiedzi na pismo BD-BD-DD.720.3.2016.PJA z dnia 05.01.2016r. w sprawie budowy połączenia drogowego ul. Bora Komorowskiego z Trasą Łazienkowską, która jest inwestycją typowo drogową w żaden sposób niezwiązaną z infrastrukturą tramwajową, Tramwaje Warszawskie z przykrością informują, że nie widzą możliwości finansowania jej budowy w ramach lub zamiast budowy tramwaju na Gocław.

Należy podkreślić, że przebieg proponowanego rozwiązania drogowego nie pokrywa się z przebiegiem planowanej linii tramwajowej, jest znacznie krótszy i nie prowadzi ruchu do al. Waszyngtona, która jest najkrótszym połączeniem Gocławia z Centrum. Budowa odcinka jednokierunkowego tylko pozornie usprawniłaby połączenie z trasą Łazienkowską, ponieważ stworzenie alternatywnego połączenia drogowego spowoduje większą aktywność pojazdów indywidualnych i zwiększenie ruchu drogowego, który wyjeżdżając z Gocławia nowym połączeniem i będzie tam musiał powrócić w szczycie popołudniowym poprzez infrastrukturę istniejącą powodując jej zablokowanie. Nawet przy zastosowaniu wydzielonych buspasów nie można zagwarantować ich przejezdności i nieblokowania ich przez samochody indywidualne. Ponadto zwracamy uwagę na bardzo duże wykorzystanie przepustowości Trasy Łazienkowskiej zarówno na pasach samochodowych, jak i autobusowych, co stanowi rzeczywiste ograniczenie w możliwości dojazdu do miasta – nie zaś jakość połączenia drogowego między Gocławiem a trasą drogową.

Planowana trasa tramwaju pozwoli obsługiwać nie tylko Gocław, ale również część Saskiej Kępy i przewieźć pasażerów nie tylko bezpośrednio do Centrum, ale także na Pragę. Połączenie samochodowe lub samochodowo-autobusowe tylko z Trasą Łazienkowska tego problemu nie pozwoli naszym zdaniem rozwiązać.

Należy także zwrócić uwagę, że dla omawianej inwestycji posiadane środki są stosunkowo ograniczone; niższa od typowej jest także dostępna wysokość dofinansowania z funduszy UE. W ostatnich latach z powszechną krytyką natomiast spotyka się „ukrywanie” kosztów rozbudowy układu drogowego w kosztach budowy trasy tramwajowej; z zarzutami takimi spotkał się m.in. Kraków i Olsztyn, a i przed budową trasy tramwajowej na Tarchomin pojawiały się takie głosy w związku z szerokim zakresem projektu.

Tramwaje Warszawskie deklarują, że uwzględnią w koncepcji trasy tramwajowej rezerwę na wykonanie połączenia drogowego w śladzie Trasy Tysiąclecia (z faktu korzystania z tego korytarza w jednym z wariantów), ale koncepcje rezygnacji z budowy tramwaju na rzecz rozwiązań drogowych tudzież budowy w ramach środków związanych z inwestycją niezwiązanego z nią połączenia drogowego uważają za bezzasadną.

PREZES Zarządu

mgr Krzysztof Karos

CZŁONK ZARZĄDU

Wojciech Bartelski