

T R A N S P R O J E K T G D A Ń S K I spółka z o.o.

80 -254 GDAŃSK, ul. Partyzantów 72 A
tel: (058) 341 40 38, fax: (058) 341 30 65
sekretariat: (058) 345 42 37
e-mail: biuro@transprojekt.gdansk.pl

Pracownia Projektowa w Warszawie, 00-807 Warszawa, Al. Jerozolimskie 94
tel. (22) 829 41 10, fax (22) 829 41 11
e-mail: biuro.w-wa@tgd.pl

**Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części
obszaru dzielnicy Białołęka –
Raport końcowy – Synteza**

Wyszczególnienie	Imię i nazwisko	Podpis
Autorzy:	mgr inż. Michał Bryszewski mgr Magdalena Fitak mgr inż. Piotr Jaroń mgr inż. Krzysztof Sarna	

data: grudzień 2010

Synteza raportu końcowego jest podsumowaniem najważniejszych elementów opracowania „Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka”, zawiera wyniki oraz główne wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz.

Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest „**Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka**”.

Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie sporządzone zostało na zlecenie miasta stołecznego Warszawy, na podstawie umowy nr BD/B-I-2-5/B/U-008/10 zawartej w dniu 27 kwietnia 2010 roku pomiędzy miastem stołecznym Warszawą oraz Transprojektem Gdańskim Sp. z o.o.

Cel i zakres opracowania

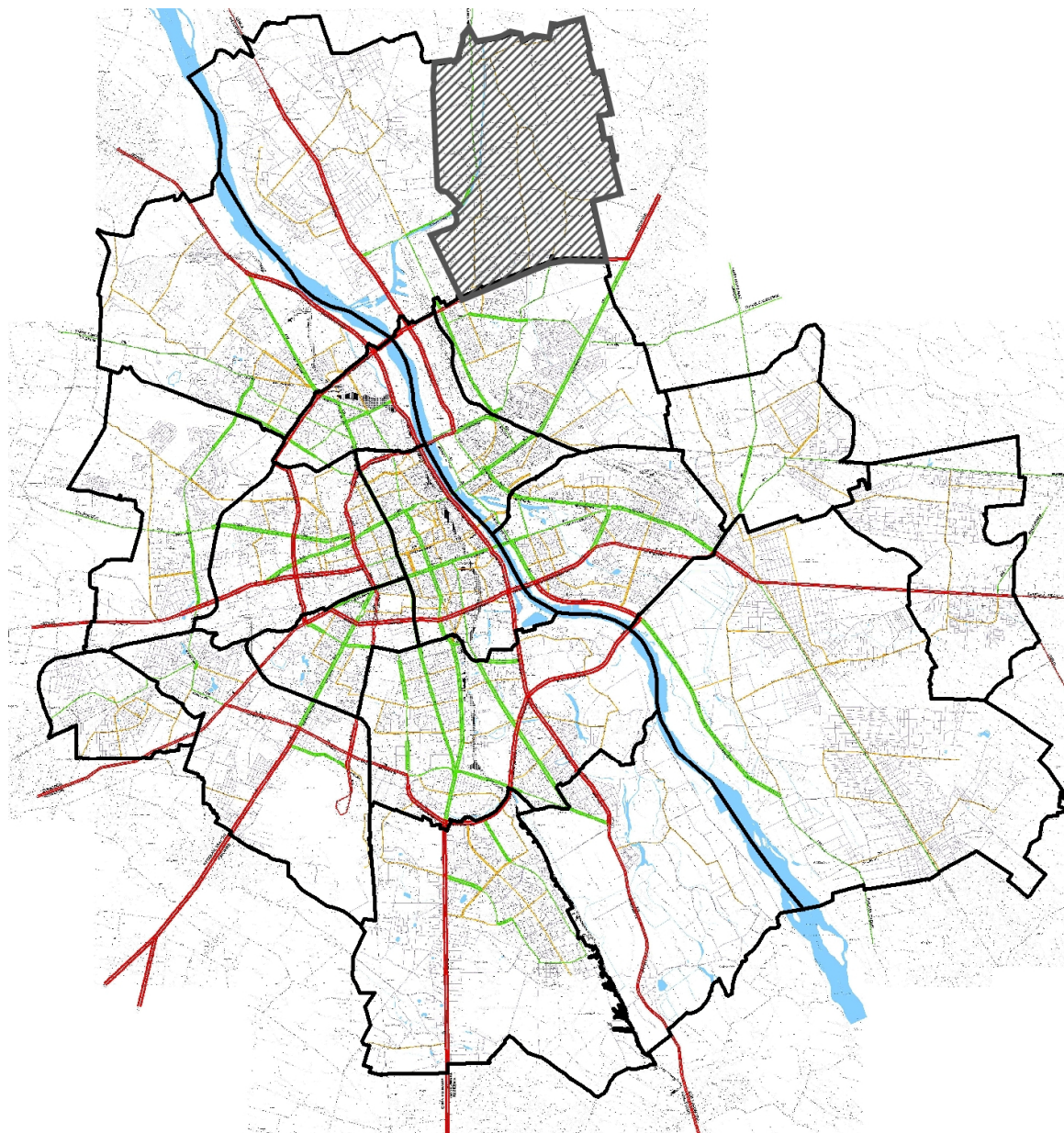
Celem opracowania jest przygotowanie koncepcji usprawnienia systemu transportowego i uzyskanie danych niezbędnych przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz w procesie projektowo-realizacyjnym ulic.

Celami szczegółowymi są :

- Określenie optymalnych zasad obsługi komunikacyjnej wschodniej części dzielnicy;
- Określenie możliwości rozbudowy i usprawnień istniejącego układu drogowego;
- Określenie kierunków rozwoju systemu transportu zbiorowego w tej części dzielnicy;
- Uzyskanie koncepcji rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych wybranych elementów systemu transportowego w celu ustalenia dla nich rezerw terenowych;
- Uzyskanie danych dotyczących wybranych urządzeń komunikacyjnych dla potrzeb sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wydawania decyzji administracyjnych (warunków zabudowy, lokalizacji inwestycji celu publicznego, pozwoleń na budowę), opracowywania koncepcji zagospodarowania terenu itp.;
- Dostarczenie danych do podjęcia decyzji inwestorskiej o przystąpieniu do dalszych prac przygotowawczych poprzedzających budowę, przebudowę i rozbudowę urządzeń komunikacyjnych, w tym studiów wykonalności, projektów koncepcyjnych i budowlanych.

Wstęp

„Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka” przygotowano dla obszaru leżącego w Warszawie, we wschodniej części dzielnicy Białołęka, którego granice wyznaczają: Trasa Armii Krajowej (Toruńska), granica miasta, ulice Ornecka i planowana ulica Nowo-Białołęcka, bocznica kolejowa do Żerania Wschodniego, ulice Płochocińska i Annopol. W opracowaniu ujęto ulice i trasy stanowiące granicę opracowania wraz z węzłami i skrzyżowaniami w ich ciągach. Obszar ten na tle dróg oraz dzielnic miasta stołecznego Warszawy przedstawiono na rysunku 1.



Rysunek **Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..** Obszar objęty analizą na tle sieci drogowej i dzielnic Warszawy.

Analizowany obszar zajmuje około 30 km² co stanowi 41% powierzchni dzielnicy Białołęka. Zamieszkuje go około 19 192 osób (wg opracowania doc. dr hab. Przemysława Śleszyńskiego, *Aktualne i spodziewane tendencje demograficzne rozwoju obszaru metropolitalnego Warszawy* (czerwiec 2010)) co stanowi około 19% mieszkańców dzielnicy Białołęka. Gęstość zaludnienia wynosi 640 osób/km².

Wnioski

Komunikacja indywidualna

Dynamiczny rozwój Białołęki Wschodniej na przestrzeni ostatnich lat, wzrost liczby mieszkańców oraz praktycznie brak inwestycji mających na celu poprawę warunków podróżowania zarówno w komunikacji zbiorowej jak i indywidualnej, skutkuje trudnymi warunkami w podróżowaniu do innych dzielnic miasta. Obecnie realizowana przez GDDKiA przebudowa Trasy Toruńskiej do drogi ekspresowej częściowo rozwiąże problem z poruszaniem się po mieście. Działania miasta powinny skupiać się na stworzeniu wygodnych i sprawnych dojazdów do ekspresowej obwodnicy miasta a także utworzeniu dodatkowych, alternatywnych połączeń (Trasa Mostu Północnego i Trasa Olszynki Grochowskiej). Ponadto działania powinny być skierowane na systematyczną poprawę istniejącej sieci ulicznej oraz budowę nowych dróg zapewniających obsługę wszystkich terenów analizowanego obszaru. Należy przez to rozumieć zarówno stan techniczny dróg (nawierzchnię, odwodnienie) jak i infrastrukturę przeznaczoną dla pieszych i rowerzystów (chodniki, ścieżki rowerowe, oświetlenie). Należy również mieć na uwadze, iż od jakości dróg (jej nawierzchni, szerokości) bardzo często uzależniona jest możliwość obsługi terenu przez komunikację autobusową.

Główne kierunki rozwoju komunikacji indywidualnej
Budowa szkieletu sieci z ulic wyższych klas o ograniczonej dostępności - liczbie skrzyżowań oraz zjazdów i wjazdów z posesji prywatnych. Ulice te będą służyły przede wszystkim dla wyjazdu oraz dojazdu do obszaru
Budowa sieci ulic zbiorczych, lokalnych i dojazdowych uzupełniających obecną sieć i służących rozprowadzeniu ruchu w obszarze oraz obsłudze zagospodarowania
Systematyczna poprawa stanu technicznego istniejących ulic, budowa nawierzchni twardych, chodników oraz ścieżek rowerowych, budowa odwodnienia

Obecna sieć uliczna na analizowanym obszarze nie jest dostosowana do zapewnienia płynności ruchu, komfortu podróżowania oraz bezpieczeństwa mieszkańcom Białołęki Wschodniej. Większość ulic, mających największe znaczenie dla podróżnych, posiada klasę zbiorczą. Jednak praktycznie żadna z nich nie spełnia warunków technicznych odnośnie tej klasy – zbyt mała szerokość jezdni, nieograniczona dostępność. Jednocześnie możliwość takiej ich przebudowy i rozbudowy jest trudna lub niemożliwa. Najlepszym rozwiązaniem, na którym powinny skupić się działania, powinna być budowa nowych dróg wysokiej klasy technicznej, zapewniających sprawne poruszanie się w analizowanym obszarze, a także umożliwiających dobrą komunikację z innymi rejonami miasta Warszawy. Zgodnie ze *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego* w analizowanym obszarze planuje się budowę dwóch tras: Mostu Północnego i Olszynki Grochowskiej. Realizacja obu tych tras jest kluczowa dla zapewnienia dobrej obsługi komunikacją indywidualną a także zbiorową. Zaniechanie bądź opóźnianie ich budowy będzie skutkowało ciągłym pogorszaniem się warunków ruchu na analizowanym obszarze.

Poza drogami wyższych klas niezbędna jest realizacja ulic zapewniających obsługę obszarów oraz połączenie ich z opisanymi powyżej drogami.

Oprócz inwestycji polegających na budowie nowych ulic, równie ważna jest systematyczna modernizacja istniejących ciągów. Obecny stan większości ulic na analizowanym obszarze ocenia się jako zły. Zbyt wąskie chodniki lub ich brak, brak ścieżek rowerowych, brak odwodnienia korpusu drogowego w znacznym stopniu wpływa na niskie bezpieczeństwo użytkowników oraz złą ocenę jakości sieci ulicznej przez mieszkańców. Popełnione we wcześniejszych latach błędy planistyczne są obecnie trudne do naprawienia. Bardzo wąskie pasy drogowe przeznaczone w planach miejscowych na ulice, także te o istotnym znaczeniu dla obszaru, utrwalone następnie poprzez realizację zabudowy i ogrodzeń trwałych, często o wysokim standardzie, utrudniają, a często wykluczają, usprawnienie istniejącej sieci i zapewnienie właściwych warunków.

Przy tworzeniu nowych lub uaktualnianiu istniejących planów miejscowych należy bezwzględnie rezerwować pasy drogowe w taki sposób, aby możliwe było budowanie ulic o odpowiednich parametrach wyposażonych we wszystkie niezbędne składniki.

Szczegółowy plan rozwoju sieci ulicznej w analizowanym obszarze przedstawiono poniżej w postaci listy inwestycji z określeniem ich priorytetu.

Zadania priorytetowe o znaczeniu dzielnicowym:
Budowa przedłużenia ulicy Skarbka z Gór do ronda z ulica Jesiennych Liści oraz modernizacja skrzyżowania ulic Berensona i Skarbka z Gór
Budowa prostego połączenia ulicy Białogłeckiej z węzłem z Trasą Toruńską i ulicą Łabiszyńską
Budowa ulicy Inowłodzkiej od Białogłeckiej do Annopolu
Modernizacja ulicy Wąsuszewskiej od skrzyżowania z Ornecką do skrzyżowania z Uzdowską
Modernizacja mostu nad kanałkiem Bródnowskim w ciągu ulicy Zdziarskiej
Realizacja inwestycji niskonakładowych (tabela poniżej)
Budowa sieci odwodnienia deszczowego
Zadania priorytetowe o znaczeniu ogólnomiejskim:
Budowa jednej jezdni ulicy Trasy Olszynki Grochowskiej wraz z łącznicami umożliwiającymi bezkolizyjne podłączenie do Trasy Toruńskiej jako element przyszłego węzła tych tras
Kontynuacja budowy Trasy Mostu Północnego
Budowa drugiej jezdni ulicy Płochocińskiej na odcinku od Białogłeckiej do ulicy Modlińskiej
Zadania pozostałe dzielnicowe i ogólnomiejskie:
Rozbudowa sieci ulic zbiorczych (Zdziarska, Mańkowska, Nowo-Kowalskiego, Inowłodzka)
Budowa drugiej jezdni ulicy Płochocińskiej na odcinku od Białogłeckiej do granicy miasta
Budowa mostów nad kanałem Żerańskim (w ciągu ulic Białogłeckiej, Zdziarskiej oraz Mańkowskiej)
Zadania instytucjonalno-organizacyjne:
Przestrzeganie przepisów regulujących szerokości pasów przeznaczonych na ulice
Zmiany w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Inwestycje, które powinny zostać zrealizowane niezwłocznie i które wpłyną na poprawę bezpieczeństwa oraz komfortu podróży przedstawiono w tabeli poniżej.

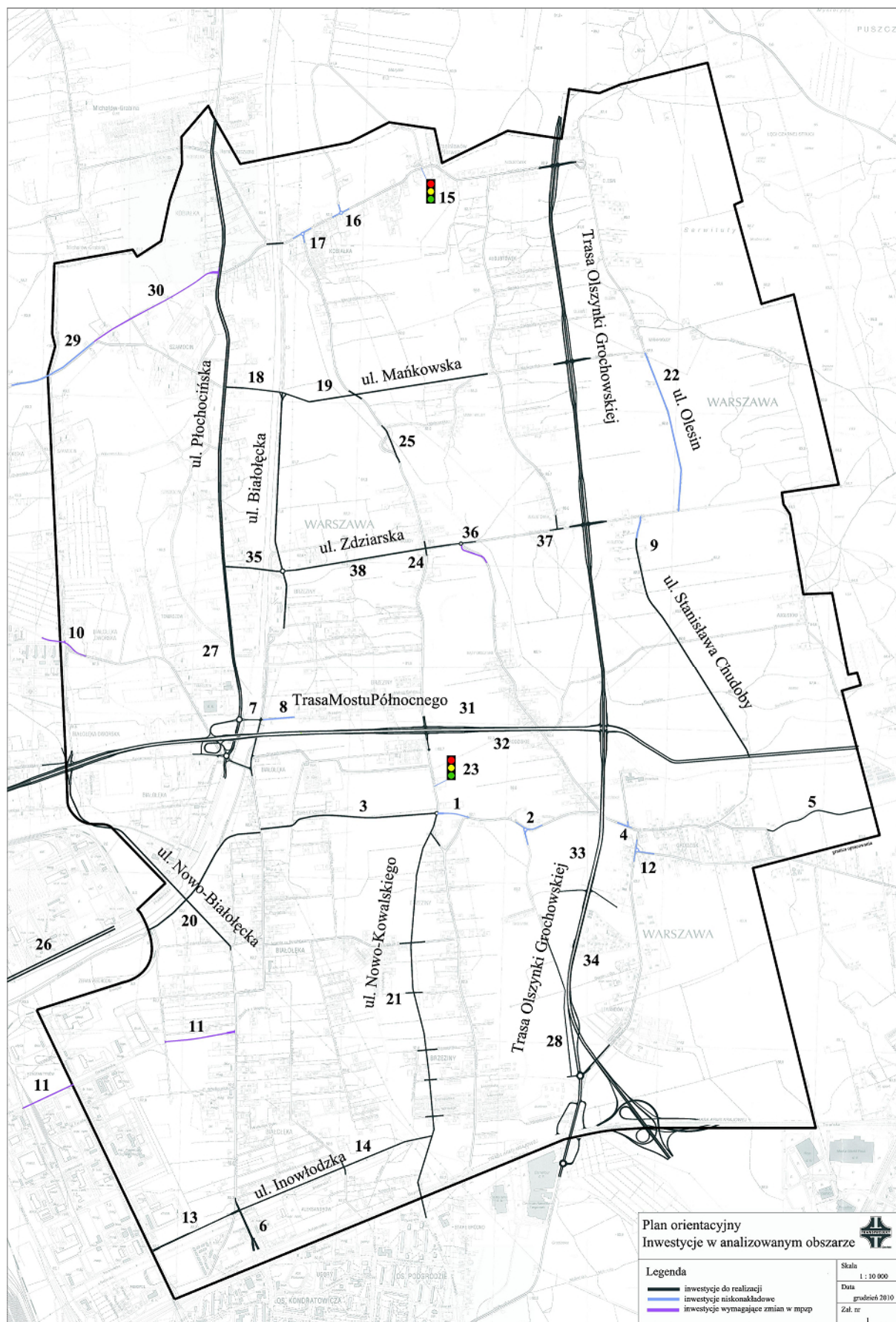
Inwestycje niskonakładowe
Berensona - budowa „prostego” podłączenia do ulicy Ostródzkiej
Berensona - przebudowa skrzyżowniani ulic Berensona i Skarbka z Gór
Berensona - budowa wydzielonego pasu skrętu w lewo w ulicę Zaulek
Brzeziny - utwardzenie jezdni przy ulicy Białogłęckiej
Chudoby - modernizacja ulicy
Kobiałka - budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Kobiałka i Słoneczna
Kobiałka - przebudowa skrzyżowania ulic Kobiałka i Frachtowa
Kobiałka - przebudowa skrzyżowania ulic Kobiałka i Mochtyńska
Olesin - modernizacja ulicy
Ostródzka - budowa sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych koło szkoły

Dodatkowo postuluje się następujące zmiany w obowiązujących bądź o uwzględnienie w tworzonych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Inwestycje wymagające uwzględnienia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
Berensona - podniesienie klas ciągu dróg przewidzianych w planach miejscowych między Białogłęcką a Ostródzką na przedłużeniu Berensona i Dobka z Olesnicy
Cieśliewskich - zmiana geometri przy skrzyżowaniu z ulicą Ornecką
Daniszewska - budowa odcinka między Białogłęcką a Szlachecką oraz między Annapol a Marywilską
Kąty Grodzkie - zmiana geometri skrzyżowania z ulicą Zdziarską
Szamocin/Kukuczki - budowa nowego odcinka ulicy między ulicą Kobiałka a Szamocin

Wszystkie omówione inwestycje na analizowanym obszarze wraz z zalecanym harmonogramem ich realizacji przedstawiono w poniższej tabeli oraz na rysunku.

Lp.	Nazwa projektu	2015	2025	2035
1	Berensona - budowa „prostego” podłączenia do ulicy Ostródzkiej	+		
2	Berensona - przebudowa skrzyżowni ulic Berensona i Skarbka z Gór	+		
3	Berensona - budowa drogi między Białoleką a Ostródką na przedłużeniu Berensona i Dobka z Olesnicy	+		
4	Berensona - budowa wydzielonego pasu skrętu w lewo w ulicę Zaulek	+		
5	Berensona - budowa ulicy między ulicą Oknicką a Markami		+	
6	Białoleka - budowa dojazdu ulicy do skrzyżowania z Łabiszyńską	+		
7	Brzeziny - budowa mostu nad kanałem Żerańskim w ciągu ulicy			+
8	Brzeziny - utwardzenie jezdni przy ulicy Białoleckiej	+		
9	Chudoby - modernizacja ulicy	+		
10	Cieślewskich - modernizacja ulicy	+		
11	Daniszewska - budowa odcinka między Białoleką a Szlachecką oraz między Annapol a Marywilską	+		
12	Głębocka - przebudowa skrzyżowania ulic Głębockiej i Lewandów		+	
13	Inowłodzka - budowa ulicy od Białoleckiej do Annapolu	+		
14	Inowłodzka - budowa ulicy od Białoleckiej do Nowo- Kowalskiego			+
15	Kobiałka - budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Kobiałka i Słoneczna	+		
16	Kobiałka - przebudowa skrzyżowania ulic Kobiałka i Frachtowa	+		
17	Kobiałka - przebudowa skrzyżowania ulic Kobiałka i Mochtyńska	+		
18	Mańkowska - budowa mostu nad kanałem Żerańskim w ciągu ulicy			+
19	Mańkowska - rozbudowa ulicy		+	
20	Nowo-Białoleka - budowa ulicy i mostu nad kanałem Żerańskim w ciągu ulicy			+
21	Nowo-Kowalskiego - budowa ulicy			+
22	Olesin - modernizacja ulicy	+		
23	Ostródzka - budowa sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych koło szkoły	+		
24	Ostródzka - przebudowa skrzyżowania ulic Zdziarska i Ostródzka	+		
25	Ostródzka / Mochtyńska - modernizacja mostów nad kanałem Bródnowskim w ciągu ulic		+	
26	Płochocińska - budowa drugiej jezdni na odcinku od ulicy Modlińskiej do ulicy Białoleckiej		+	
27	Płochocińska - budowa drugiej jezdni na odcinku od ulicy Białoleckiej do granic miasta		+	
28	Skarbka z Gór - budowa przedłużenia ulicy do ronda z ulicą Jesiennych Liści	+		
29	Szamocin - modernizacja ulicy Szamocin – Wąsuszewska	+		
30	Szamocin - budowa odcinka między ulicą Kobiałka a Szamocin		+	
31	Trasa Mostu Północnego - budowa ulicy klasy GP o dwóch jezdniach do granic miasta a następnie klasy G jednojezdniowa.			+
32	Trasa Mostu Północnego - budowa ulicy od ulicy Modlińskiej do Trasy Olszynki Grochowskiej, klasy GP dwujezdniowa, a dalej do Marek, jednojezdniowa G		+	
33	Trasa Olszynki Grochowskiej - budowa jednej jezdni wraz z łącznicami umożliwiającymi bezkolizyjne podłączenie do Trasy Toruńskiej jako element przyszłego węzła tych tras		+	
34	Trasa Olszynki Grochowskiej - budowa ulicy klasy GP o dwóch jezdniach do Nieporętu			+
35	Zdziarska - budowa mostu nad kanałem Żerańskim w ciągu ulicy		+	
36	Zdziarska - modernizacja mostu nad kanałem Bródnowskim w ciągu ulicy	+		
37	Zdziarska - przebudowa skrzyżowania ulic Zdziarska i Ruskowy Bród	+		
38	Zdziarska - modernizacja ulicy	+		



Komunikacja zbiorowa

Obecnie komunikacja zbiorowa na analizowanym obszarze opiera się wyłącznie na komunikacji autobusowej. Dodatkowo dostępność do tej komunikacji na niektórych obszarach jest utrudniona. W najgorszym położeniu są obszary znajdujące się we wschodniej części analizowanego obszaru gdzie odległość dojazdu do najbliższego przystanku znacznie przekracza akceptowalne wartości. Głównym powodem tego stanu rzeczy jest niedostatecznie rozwinięta infrastruktura drogowa uniemożliwiająca obsługę tych terenów. Działania miasta powinny zmierzać do poprawy komunikacji autobusowej a także uzupełnić sieć autobusową o dodatkowy system komunikacji tramwajowej.

Główne kierunki rozwoju komunikacji zbiorowej
Zapewnienie lepszej dostępności komunikacji autobusowej na całym obszarze poprzez rozwój sieci połączeń
Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów
Budowa parkingów Parkuj & Jedź
Rozwój sieci tramwajowej

Wprowadzenie linii tramwajowych na analizowany obszar zdecydowanie podniesie komfort podróżowania. Wydzielone torowiska oraz wysoka niezawodność tej komunikacji oznaczają przewidywalne i pewne dojazdy, bez względu na warunki ruchu na jezdniach. Wyższa prędkość podróży, przekładająca się na krótszy czas jazdy to zwykle podstawowe kryterium wyboru środka lokomocji. Do powyższych zalet należy dodać komfort przejazdu oraz brak negatywnego wpływu na środowisko.

Oprócz realizacji linii tramwajowych, co wymaga czasu i poniesienia znacznych nakładów finansowych, należy systematycznie podnosić jakość komunikacji autobusowej zapewniając lepszą dostępność na obszarach słabo obsłużonych (poprzez uruchamianie nowych linii) jak i jej usprawnianie (poprzez zwiększanie częstotliwości, budowę wiat przystankowych). Jednocześnie należy podkreślić, iż często obsługa komunikacją autobusową w znacznej mierze uzależniona jest od stanu infrastruktury drogowej. Brak utwardzonej nawierzchni, zbyt wąski przekrój lub progi zwalniające uniemożliwiają kursowanie autobusów.

Powinny być również realizowane działania mające na celu zachęcenie pasażerów do przesiadania się z komunikacji indywidualnej do zbiorowej. Jak pokazuje doświadczenie z innych miejsc Warszawy, realizacja parkingów Parkuj & Jedź jest bardzo pozytywnie odbierana przez mieszkańców stolicy i bardzo chętnie wykorzystywana w podróżach. Obecnie na analizowanym obszarze brak jest tego typu rozwiązań, które służyłby nie tylko mieszkańcom wschodniej Białołęki ale także Marek i Nieporętu oraz zachęcały do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Szczegółowy plan rozwoju komunikacji zbiorowej w analizowanym obszarze przedstawiono poniżej w postaci listy inwestycji z określeniem ich priorytetu.

Zadania priorytetowe:
Przystąpienie do budowy nowej pętli autobusowej przy ulicy Ostródzkiej w proponowanej w niniejszym opracowaniu lokalizacji bądź we wskazanej w projekcie przebudowy skrzyżowania Ostródzkiej i Zdziarskiej
Uruchomienie linii od proponowanej pętli na ulicy Ostródzkiej do stacji metra Marymont, z ograniczoną liczbą przystanków
Wprowadzanie nowych linii na modernizowane i budowane ulice (przedłużenie Skarbka z Gór, Inowłodzka, Chudoby i Olesin)
Zwiększenie częstotliwości autobusu linii 527 do 5 minut w godzinie szczytu
Zwiększenie częstotliwości pozostałych linii autobusowych – maksymalny odstęp między autobusami 20 minut w szczycie i poza szczytem co 30 minut
Budowa parkingu Parkuj i Jedź przy ulicy Annopol, jako parkingu przy jezdni, w pasie drogowym ulicy. Budowa pozostałych w miarę potrzeb i możliwości finansowych
Zmniejszenie odstępów między przystankami w północnej części analizowanego obszaru (działanie modernizacyjne)
Zadania priorytetowe wykraczające poza obszar analizy:
Realizacja przedłużenia tramwaju od ulicy Budowlanej na obszar Białoleki Wschodniej
Zadania instytucjonalno-organizacyjne:
Zmiany w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Dodatkowo proponuje się następujące inwestycje wymagające zmiany w obowiązujących bądź uwzględnienia w sporządzanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Inwestycje wymagające uwzględnienia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
Umieszczenie pętli autobusowej przy planowanej TMP i ulicy Ostródzkiej
Umieszczenie pętli autobusowej przy planowanej TMP i ulicy Chudoby
Umieszczenie większego niż obecnie terenu pod pętlę autobusową przy ulicy Kobiałka
Umieszczenie pętli tramwajowej przy TMP między ulicą Ostródką a Białoleką
Umieszczenie zajezdni tramwajowej R-5 na Annopolu Przemysłowym między ulicą Annopol a Białoleką
Zapewnienie rezerwy terenu pod przyszłe linie tramwajowe

Wszystkie omówione inwestycje na analizowanym obszarze wraz z zalecanym harmonogramem ich realizacji przedstawiono w poniższej tabeli oraz na rysunku.

Lp.	Nazwa projektu	2015	2025	2035
1	Budowa linii tramwajowej w ciągu Trasy Olszynki Grochowskiej		+	
2	Budowa linii tramwajowej w ciągu Trasy Mostu Północnego od ulicy Modlińskiej do Trasy Olszynki Grochowskiej		+	
3	Budowa linii tramwajowej w ciągu Trasy Mostu Północnego od Trasy Olszynki Grochowskiej do Marek			+
4	Budowa pętli tramwajowej koło Trasy Mostu Północnego		+	
5	Budowa zajezdni tramwajowej na Annopolu Przemysłowym		+	
6	Budowa pętli autobusowej na koło Trasy Mostu Północnego i ulicy Ostródzkiej	+		
7	Budowa pętli autobusowej na koło Trasy Mostu Północnego i ulicy Chudoby		+	
8	Rozbudowa pętli autobusowej na Kobiałce		+	
9	Budowa parkingu Parkuj & Jedź na Annopolu	+		
10	Budowa parkingu Parkuj & Jedź na ulicy Rembielińskiej		+	
11	Budowa parkingu Parkuj & Jedź na ulicy Głębockiej		+	
12	Budowa parkingu Parkuj & Jedź przy PKP Żerań	+		
13	Budowa parkingu Parkuj & Jedź przy PKP Płudy	+		
14	Budowa parkingu Parkuj & Jedź przy PKP Choszczówka	+		

