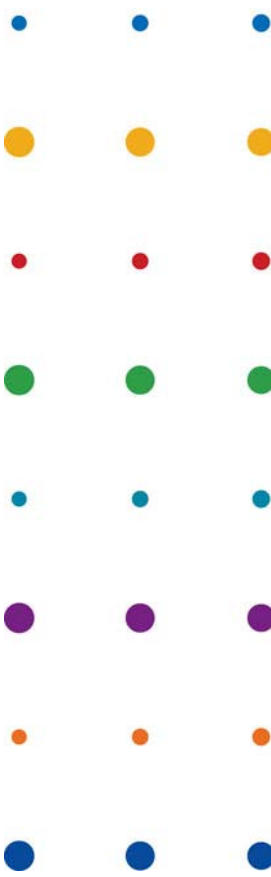


**Koncepcja przeprowadzenia  
linii tramwajowej w ciągu  
Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego  
z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

**TOM I – ETAP I**  
**Opis przedsięwzięcia**



**Koncepcja przeprowadzenia  
linii tramwajowej w ciągu  
Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego  
z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

**ETAP I**

Warszawa maj 2012

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

**TOM I**

<b>I. WPROWADZENIE.....</b>	<b>5</b>
1) PRZEDMIOT OPRACOWANIA .....	5
2) PODSTAWA FORMALNA OPRACOWANIA .....	5
3) WYKAZ MATERIAŁÓW WYJŚCIOWYCH .....	5
<b>II. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO .....</b>	<b>6</b>
1) LOKALIZACJA I PROGRAM ZADANIA INWESTYCYJNEGO .....	6
2) TŁO I CEL ZADANIA INWESTYCYJNEGO .....	6
<b>III. ANALIZY UWARUNKOWAŃ PRZESTRZENNYCH.....</b>	<b>7</b>
1) WPROWADZENIE .....	7
2) CHARAKTERYSTYKA OBECNEGO UŻYTKOWANIA I ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....	9
3) USTALENIA SUiKZP ORAZ OBOWIĄZUJĄCYCH I SPORZĄDZANYCH PLANÓW MIEJSCOWYCH ....	13
4) ANALIZA WYDANYCH I ROZPATRYWANYCH DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH.....	15
5) ZBIORCZA OCENA STANU ZAGOSPODAROWANIA.....	25
<b>IV. ANALIZY UWARUNKOWAŃ W ZAKRESIE ISTNIEJĄCEJ I PROJEKTOWANEJ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ ZNACZENIA PODSTAWOWEGO .....</b>	<b>25</b>
1) KOLIZJE Z SIECIĄ WODOCIĄGOWĄ.....	25
2) KOLIZJE Z KANALIZACJĄ.....	26
3) KOLIZJE Z SIECIĄ GAZOWĄ.....	27
4) KOLIZJE Z SIECIA ELEKTROENERGETYCZNĄ .....	28
<b>V. ANALIZA UWARUNKOWAŃ ŚRODOWISKOWYCH.....</b>	<b>28</b>
1) WPROWADZENIE .....	28
2) INWENTARYZACJA ZIELENI WYSOKIEJ.....	29
3) INWENTARYZACJA KANAŁÓW MELIORACYJNYCH I CIEKÓW WODNYCH .....	30
4) WNIOSKI .....	31
<b>VI. ANALIZA DOTYCHCZASOWYCH USTALEŃ DLA KIERUNKÓW ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO .....</b>	<b>34</b>
1) WPROWADZENIE .....	34
2) UKŁAD DROGOWO-ULICZNY .....	35
3) UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ .....	35
4) WNIOSKI .....	36
<b>VII. CHARAKTERYSTYKA ROZWIĄZAŃ I OPIS WARIANTÓW .....</b>	<b>36</b>
1) ZAKRES ANALIZOWANYCH ROZWIĄZAŃ.....	36
2) OGÓLNE PODEJŚCIE DO FORMUŁOWANIA WARIANTÓW .....	37
a) <i>Przejście przez Trasę Toruńską</i> .....	37

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

b)	<i>Parking Park+Ride oraz węzeł przesiadkowy</i> .....	38
c)	<i>Przejście trasy tramwajowej z pasa dzielącego ul. Głębockiej na wschodnią stronę tej ulicy</i> <i>40</i>	
d)	<i>Zakończenie linii tramwajowej w rejonie Trasy Mostu Północnego</i> .....	40
e)	<i>Etapowe zakończenie linii tramwajowej w rejonie Trasy Toruńskiej</i> .....	41
f)	<i>Przekrój poprzeczny Trasy Olszynki Grochowskiej</i> .....	42
g)	<i>Przystanki transportu zbiorowego</i> .....	42
h)	<i>Obniżenie klasy ulic objętych opracowaniem</i> .....	43
i)	<i>Etapowanie realizacji inwestycji</i> .....	44
3)	<b>OPIS WARIANTÓW</b> .....	45
a)	<i>WARIANT 1</i> .....	45
b)	<i>WARIANT 2</i> .....	46
c)	<i>WARIANT 3</i> .....	47
d)	<i>WARIANT 4</i> .....	47
e)	<i>WARIANT 5</i> .....	48
<b>VIII.</b>	<b>ANALIZA I OCENA WARIANTÓW</b> .....	<b>49</b>
1)	<b>KOLIZJE PRZESTRZENNE</b> .....	49
2)	<b>KOLIZJE INFRASTRUKTURALNE</b> .....	49
3)	<b>KOLIZJE ŚRODOWISKOWE</b> .....	50
4)	<b>WARUNKI FUNKCJONALNO RUCHOWE</b> .....	50
5)	<b>PORÓWNANIE WARIANTÓW POD WZGLĘDEM FUNKCJONALNO-RUCHOWYM</b> .....	51
6)	<b>WNIOSKI (I WYBÓR WARIANTÓW)</b> .....	52
	<b>ANEKS: INWENTARYZACJA BUDYNKÓW</b> .....	<b>54</b>

**TOM II**

Spis rysunków:

1. **Plan orientacyjny** skala 1:15000
2. **Plan sytuacyjny** skala 1:1000 (**na tle map zasadniczych**)
3. **Plan sytuacyjny** skala 1:1000 (**na tle fotomapy**)
4. **Profil podłużny** skala 1:500/5000
5. **Przekroje normalne** skala 1:100
6. **Kierunki uwarunkowań przestrzennych** skala 1:10 000
7. **Decyzje administracyjne i MPZP** skala 1:10 000
8. **Kolizje z infrastrukturą znaczenia podstawowego** skala 1:10 000
9. **Uwarunkowania środowiskowe** skala 1:10 000

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

**I. Wprowadzenie**

1) Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest analiza koncepcji przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej.

2) Podstawa formalna opracowania

Formalną podstawą opracowania jest umowa nr z dn. 12.03.2012 r. na „Wykonanie opracowania pt. Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej”, zawarta między inwestorem, tj. miastem stołecznym Warszawa, , a firmą DHV POLSKA Sp. z o.o. w wyniku rozstrzygnięcia przetargu o udzielenie zamówienia publicznego.

3) Wykaz materiałów wyjściowych

Materiały wyjściowe:

1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy (uchwała Nr LXXXII/2746/Rady m.st. Warszawy z dnia 10 października 2006r.z późn.zm
2. Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym: Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy ( uchwała nr LVIII/1749/2009 Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009r.)
3. Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie – załącznik do zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.
4. Strategia rozwoju systemu transportu pieszego – TRANSEKO 2011 r.
5. decyzje administracyjne – warunki zabudowy, lokalizacji inwestycji celu publicznego, pozwolenia na budowę, na podstawie wykazu i kopii decyzji przygotowanych przez Zamawiającego oraz zgłoszenia i wnioski w tych sprawach, udostępnione w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego oraz właściwych Urzędach Dzielnic,
6. obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i projekty planów sporządzanych, udostępnione przez Zamawiającego,
7. Uproszczone studium (rozszerzone dane technicznych) Trasy Olszynki Grochowskiej na odc. od ul. Przewodowej do północnej granicy miasta, BPRW 2008 r.

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

8. Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka, Transprojekt Gdański 2010 r.
9. Projekt przebudowy ulicy Św. Wincentego, wraz z odcinkiem ul. Głębockiej, na odcinku od Ronda Żaba do wjazdu na teren CH Targówek, Transprojekt Gdański 2011 r.
10. Projekt budowlany dostosowania Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S8 na odc. Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie – ul. Powązkowska – Transprojekt Warszawa Sp. z o.o. 2008 r. w zakresie udostępnionym przez GDDKiA dla potrzeb niniejszego zamówienia,
11. wnioski, opinie i inna korespondencja dotycząca ulicy Świętego Wincentego i Głębockiej, przekazana przez Zamawiającego,
12. materiały i dane uzyskane w Urzędach Dzielnicy, Zarządzie Dróg Miejskich i Zarządzie Transportu Miejskiego.

## **II. Opis zadania inwestycyjnego**

### 1) Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego

Koncepcja przeprowadzanie linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej, w całości będzie zlokalizowana na terenie Miasta Stołecznego Warszawa, dzielnicy Warszawa – Targówek i dzielnicy Warszawa – Białołęka.

### 2) Tło i cel zadania inwestycyjnego

Wykonane w 2010 r. *Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka* wskazało na kluczową rolę linii tramwajowej w ulicy Św. Wincentego, Głębockiej i Trasie Olszynki Grochowskiej dla obsługi intensywnie rozwijającej się wschodniej części dzielnicy. W wykonanym w 2008 r. *Uproszczonym studium (rozszerzonych danych technicznych) Trasy Olszynki Grochowskiej na odc. od ul. Przewodowej do północnej granicy miasta* potwierdzono możliwość poprowadzenia tej linii w Trasie Olszynki Grochowskiej pomiędzy węzłem z ul. Głębocką /Św. Wincentego/ i drogą S8 oraz węzłem z Trasą Mostu Północnego. Projekt budowlany ulic Św. Wincentego i Głębockiej przewiduje rezerwę dla budowy linii tramwajowej na odcinku od ul. Matki Teresy z Kalkuty do wjazdu na teren CH „Targówek”. Dotychczasowe opracowania nie rozstrzygnęły natomiast o sposobie przeprowadzenia linii tramwajowej przez rejon węzła drogowego drogi S8 (Trasy Toruńskiej i Trasy Armii Krajowej) z ul. Głębocką /Św. Wincentego/ i Trasą Olszynki Grochowskiej i rozwiązaniach węzła przesiadkowego w tym miejscu. Linia tramwajowa w Trasie Olszynki Grochowskiej będzie łączyć się z planowaną w *Studium Uwarunkowań i Kierunków*

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

*Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy* (dalej jako *SUiKZP*) linią tramwajową w Trasie Mostu Północnego, dla której w sporządzanym planie miejscowym Trasy Mostu Północnego przewiduje się pętlę wraz z węzłem przesiadkowym przy węźle Trasy Mostu Północnego z ulicą Ostródką. W trakcie sporządzania planów miejscowych, wyniknęły również problemy z rozwiązaniem przecięcia Trasy Olszynki Grochowskiej z ulicą Berensona i usytuowaniem ekranów przeciwhałasowych w Trasie Olszynki Grochowskiej. Połączenie ulicy Berensona z Trasą Olszynki Grochowskiej jest istotne dla powiązań zewnętrznych obszaru. Konieczne stało się kompleksowe przeanalizowanie tych zagadnień w celu ich jednoznacznego rozstrzygnięcia i uszczegółowienia w niezbędnym zakresie.

Celem zadania jest:

- uzyskanie koncepcji rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych ciągu ul. Świętego Wincentego - ul. Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej na odcinku od ulicy Malborskiej do planowanej Trasy Mostu Północnego, wraz z przebiegającą w nim linią tramwajową,
- uzyskanie koncepcji rozwiązań pętli tramwajowej i węzła przesiadkowego w rejonie węzła drogowego drogi S8 (Trasy Toruńskiej) z ul. Głębocką /Św. Wincentego/ i Trasą Olszynki Grochowskiej.,
- uzyskanie danych dla potrzeb sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wydawania decyzji administracyjnych (warunków zabudowy, lokalizacji inwestycji celu publicznego, pozwoleń na budowę), koncepcji zagospodarowania terenu itp.,
- dostarczenie danych do podjęcia decyzji inwestorskiej o przystąpieniu do dalszych prac przygotowawczych do budowy w.w. ulic i linii tramwajowej, w tym studiów wykonalności, projektów koncepcyjnych i budowlanych.

### **III. Analizy uwarunkowań przestrzennych**

#### 1) Wprowadzenie

Planowana inwestycja przebiegać będzie w większości w zarezerwowanym w planach i studiach przestrzennych korytarzu ul. Głębockiej i Trasy Olszynki Grochowskiej. W otoczeniu tego korytarza dokumenty przestrzenne przewidują przekształcenie istniejących terenów otwartych w tereny zwartej zabudowy.

Analizy uwarunkowań przestrzennych wykonano na podstawie:



---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

- inwentaryzacji obecnego użytkowania i zagospodarowania przestrzennego, utrwalonych w formie dokumentacji fotograficznej,
- ustaleń, opisów i rysunków zawartych w takich podstawowych dokumentach planistycznych jak SUIKZP oraz obowiązujące i sporządzane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP),
- wydanych decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy, inwestycjach celu publicznego i pozwoleniach na budowę, a także zgłoszeń wykonania robót budowlanych oraz wniosków o wydanie decyzji w trakcie rozpatrywania.

Zakres szczegółowych analiz i inwentaryzacji objął obszar zaznaczony na rys. 3.1 , ale w pewnych przypadkach dla uzyskania efektu spójności konieczne było wykraczanie poza granice tego obszaru, przy czym dla terenów poza tym obszarem wykonano tylko analizy ogólne, uproszczone, o zakresie ograniczonym do wyjaśnienia i uzupełnienia problematyki analiz szczegółowych wykonanych w ścisłym obszarze analiz.

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**



Rys.3.1. Granice obszaru analiz przestrzennych (zgodnie z SIWZ, załącznik nr 6)

2) Charakterystyka obecnego użytkowania i zagospodarowania terenu

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Projektowane warianty linii tramwajowej wzdłuż ul. Głębockiej i Trasy Olszynki Grochowskiej przebiegają głównie przez tereny zainwestowania miejskiego i podmiejskiego, ale również przez tereny rolnicze: pól uprawnych i łąk. Sporadycznie przecinają tereny leśne (Park Leśny Bródno) bądź zagajniki i małe skupiska drzew. Nie występują kolizje z zabudową z wyjątkiem altan na terenie ogródków działkowych przy węźle "Głębocka" oraz obiektów niemieszkalnych tymczasowych przy ul. Magicznej. Tak mała kolizyjność wynika ze skutecznego blokowania powstawania chaotycznej zabudowy przez ustalenia miejscowych planów, w tym ustalenie rezerw terenowych pod ulice i węzły.

Szczegółowe zestawienie istniejących rodzajów i przeznaczenia terenów wzdłuż projektowanej trasy tramwajowej podano w tabeli 3.1, a szczegółowe informacje dotyczące budynków sąsiadujących lub kolidujących z tą linią podano w tabeli 3.2. Dane te przedstawiono również w formie graficznej na rys. 3.

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Tabela 3.1. Zestawienie istniejących rodzajów i przeznaczenia terenów wzdłuż projektowanej trasy tramwajowej

Lp.	Rodzaj istniejącego zagospodarowania terenu	Strona linii tramwajowej*	Pikietaż* początku	Pikietaż* końca	Uwagi
1.	Ul. Głębocka	L + P	0+000	1+0000	wraz z rezerwą pod rozbudowę
2.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	L	0+000	0+070	
3.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	P	0+000	0+070	
4.	Ul. Malborska	L + P	0+070	0+080	
5.	Nieużytki z zakrzaczeniami	L	0+080	0+500	rezerwa pod rozbudowę CH
6.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	P	0+080	0+200	
7.	Park Leśny Bródno	P	0+200	0+900	
8.	Centrum Handlowe Targówek	L	0+500	1+200	
9.	Ogródki działkowe pracownicze	P	0+900	1+300	
10.	Trasa Toruńska	L + P	1+000	1+600	wraz z węzłem „Głębocka”
11.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	L	1+400	1+700	Osiedle Brzeziny I
11.	Nieużytki	P	1+400	1+800	rezerwa pod TOG
12.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	P	1+600	1+800	
13.	Ul. Jesiennych Liści	L	1+700	1+720	dojazd do Osiedla Brzeziny I
14.	Ul. Głębocka	L + P	1+600	1+800	
15.	Pola wraz z zadrzewieniami	L + P	1+700	2+200	rezerwa pod TOG i zieleń
17.	Ul. Magiczna	P	1+800	2+200	
18.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	1+800	2+200	
19.	Zabudowa tymczasowa + parkingi	L + P	2+200	2+300	rezerwa pod TOG
20.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	L	2+200	2+900	Osiedle Skarbka z Gór I
21.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	P	2+200	2+300	
22.	Nieużytki + pola z zadrzewieniami	L + P	2+300	3+300	rezerwa pod TOG

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

23.	Pola	P	2+300	2+500	
24.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	2+500	3+300	
25.	Ul. Derby	L	2+900	2+920	
26.	Zabudowa mieszk. wielkoblokowa	L	2+920	3+300	Osiedle Skarbka z Gór II
27.	Ul. Berensona	L + P	3+300	3+350	
28.	Nieużytki z zadrzewieniami	L + P	3+300	3+500	rezerwa pod TOG
29.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	3+300	3+550	
30.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	3+300	3+550	
31.	Zabudowa tymczasowa	L + P	3+500	3+550	rezerwa pod TOG
32.	Nieużytki + pola z zadrzewieniami	L + P	3+550	4+200	w tym rezerwa pod TOG
33.	Rz. Długa (Kanał Markowski)	L + P	3+700	4+200	
34.	Nieużytki + pola z zadrzewieniami	L + P	3+800	4+500	w tym rezerwa pod TOG

\* wg wariantu I;

\* L = lewa, P = prawa

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Tabela 3.2. Zestawienie istniejących budynków sąsiadujących z projektowaną trasą tramwajowej (w pasie do 20 m od linii rozgraniczającej ulice i węzły)

Lp.	Rodzaj istniejącego zagospodarowania terenu	Strona linii tramwajowej*	Pikietaż* początku	Pikietaż* końca	Funkcja budynków*	Liczba kondygnacji	Rodzaj konstrukcji*	Ocena stanu technicznego
2.	Zabudowa wielkoblokowa	L	0+000	0+070	M	4	M	D
3.	Zabudowa wielkoblokowa	P	0+000	0+070	M	4	M	D
6.	Zabudowa wielkoblokowa	P	0+080	0+200	M	4	M	D
8.	Centrum Handlowe Targówek	L	0+500	1+200	U	1-2	I	D
9.	Ogródki działkowe pracownicze	P	0+900	1+300	I	1	M, D	S, Z
11.	Zabudowa wielkoblokowa	L	1+400	1+700	M	2-3	M	D
12.	Zabudowa wielkoblokowa	P	1+600	1+800	M	2-4	M	D
18.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	1+800	2+200	M	1-3	M, D	D / S
19.	Zabudowa tymczasowa + parkingi	L + P	2+200	2+300	U	1-2	M, I	D / S
20.	Zabudowa wielkoblokowa	L	2+200	2+900	M	3-5	M	D
21.	Zabudowa wielkoblokowa	P	2+200	2+300	M	4	M	D
24.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	2+500	3+300	M	1-3	M, D	D / S
26.	Zabudowa wielkoblokowa	L	2+920	3+300	M	3-5	M	D
29.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	3+300	3+550	M	1-3	M, D	D / S
30.	Zabudowa niska + pola + nieużytki	P	3+300	3+550	M	1-3	M, D	D / S
31.	Zabudowa tymczasowa	L + P	3+500	3+550	U	1	I	Z

\* wg wariantu I;

L = lewa, P = prawa

Funkcja budynku: M – mieszkalny; U – usługowy; I – inny

Konstrukcja budynku: M – murowany; D – drewniany; I - inny

Ocena stanu technicznego: D – dobry; S – średni; Z - zły

3) Ustalenia SUiKZP oraz obowiązujących i sporządzanych planów miejscowych

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Szczegółowe zbiorcze zestawienie ustaleń studiów i planów przestrzennych dla terenów wzdłuż projektowanej trasy tramwajowej podano w poniższej tabeli 3.3. Dane te przedstawiono również w formie graficznej na rys. 6 i 7.

Tabela 3.3. Zestawienie planowanych rodzajów przeznaczenia terenów wzdłuż projektowanej trasy tramwajowej

Lp.	Rodzaj planowanego zagospodarowania terenu*	Strona linii tramwajowej*	Pikietaż* początku	Pikietaż* końca	Uwagi
1.	KD (istniejąca ul. Głębocka)	L + P	0+000	1+0000	wraz z rezerwą pod rozbudowę
2.	MW (zabudowa istniejąca)	L	0+000	0+070	
3.	MW (zabudowa istniejąca)	P	0+000	0+070	
4.	KD (istniejąca ul. Malborska)	L + P	0+070	0+080	
5.	U (istniejące nieużytki)	L	0+080	0+500	rezerwa pod rozbudowę CH
6.	MW (zabudowa istniejąca)	P	0+080	0+200	
7.	Z (Park Leśny Bródno)	P	0+200	0+900	
8.	U (Centrum Handlowe Targówek)	L	0+500	1+200	
9.	Z (istn. ogródki działkowe)	P	0+900	1+300	
10.	KD (Trasa Toruńska)	L + P	1+000	1+600	wraz z węzłem „Głębocka”
11.	MW (zabudowa istniejąca)	L	1+400	1+700	Osiedle Brzeziny I
11.	KD (istn. nieużytki)	P	1+400	1+800	rezerwa pod TOG
12.	MW (zabudowa istniejąca)	P	1+600	1+800	
13.	KD (istn. ul. Jesiennych Liści)	L	1+700	1+720	dojazd do Osiedla Brzeziny I
14.	KD (istn. ul. Głębocka)	L + P	1+600	1+800	
15.	KD + Z (istn. pola)	L + P	1+700	2+200	rezerwa pod TOG i zielen
17.	KD (istn. ul. Magiczna)	P	1+800	2+200	
18.	MN (istn. zabudowa niska rozprosz.)	P	1+800	2+200	
19.	KD (istn. zabudowa tymczasowa)	L + P	2+200	2+300	rezerwa pod TOG

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

20.	MW (zabudowa istniejąca)	L	2+200	2+900	Osiedle Skarbka z Gór I
21.	MW (zabudowa istniejąca)	P	2+200	2+300	
22.	KD (istn. nieużytki + pola)	L + P	2+300	3+300	rezerwa pod TOG
23.	MW (istniejące pola)	P	2+300	2+500	
24.	MN (istn. zabudowa niska rozprosz.)	P	2+500	3+300	
25.	KD (istn. ul. Derby)	L	2+900	2+920	
26.	MW (zabudowa istniejąca)	L	2+920	3+300	Osiedle Skarbka z Gór II
27.	KD (istn. ul. Berensona)	L + P	3+300	3+350	
28.	KD (istn. nieużytki)	L + P	3+300	3+500	rezerwa pod TOG
29.	MN (istn. zabudowa niska rozprosz.)	P	3+300	3+550	
30.	MN (istn. zabudowa niska rozprosz.)	P	3+300	3+550	
31.	KD (istn. zabudowa tymczasowa)	L + P	3+500	3+550	rezerwa pod TOG
32.	MN (istn. nieużytki + pola)	L + P	3+550	4+200	w tym rezerwa pod TOG
23.	W (rz. Długa = Kanał Markowski)	L + P	3+700	4+200	
34.	KD + MN (istn. nieużytki + pola)	L + P	3+800	4+500	w tym rezerwa pod TOG

\* wg wariantu I;

\* L = lewa, P = prawa

\* Rodzaj planowanego przeznaczenia terenu wg SUIKZP i MPZP: KD – tereny komunikacji drogowej; MW – zabudowa mieszkaniowa wysoka; MN – zabudowa mieszkaniowa niska; U – usługi;

Z – zieleń; W – wody

#### 4) Analiza wydanych i rozpatrywanych decyzji administracyjnych

Dla oceny wykonalności analizowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego duże znaczenie mają są tzw. przesądzenia przestrzenne, tj. dokumenty administracyjne świadczące o rozpoczęciu przygotowań do realizacji innych przedsięwzięć, które mogą kolidować z projektowaną linią tramwajową lub z uwagi na bliskie sąsiedztwo zmieniać znacząco uwarunkowania przestrzenne jej realizacji.

W celu oceny wpływu tych przesądzeń na projektowanie i przyszłą budowę linii tramwajowej poddano analizie następujące dokumenty administracyjne:

- wydane decyzje o warunkach zabudowy,
- wydane decyzje o lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- wydane decyzje o pozwoleniu na budowę,



---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki  
Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

- zgłoszenia wykonania robót budowlanych (nie wymagających pozwolenia na budowę),
- złożone wnioski o wydanie w/w decyzji.

Szczegółowe zbiorcze zestawienie w/w dokumentów administracyjnych dla terenów wzdłuż projektowanej trasy tramwajowej podano w poniższych tabelach 3.4. i 3.5. Dane te przedstawiono również w formie graficznej na rys. 7.

Analiza tych dokumentów wskazuje, że ich wpływ na analizowaną inwestycję będzie niewielki, gdyż nie kolidują z inwestycją, a jedynie z nią sąsiadują. Wyjątkiem jest planowana inwestycja w trójkącie między ul. Głębocką, Trasą Toruńską oraz planowaną TOG (salon samochodowy), która miała wpływ na trasowanie przebiegu linii tramwajowej (wariant 3, 4 i 5).

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Tabela 3.4. Zestawienie decyzji o warunkach zabudowy dla terenów wzdłuż projektowanej trasy tramwajowej

DEC_WZ	DATA_WZ	NAZWA_INW	OPIS_RODZ	NAZWA_UL	NR_P	ADR_OP	NAZWA_R_WN	NAZWA_WN	NAZWA_ORG	OP_LIN	UWAGI_WZ
007811p	2011-08-29 00:00:00	uś. sportu	Nowa	JESIENNYCH LIŃCI			Urząd Dzielnicy	BIAŁOLEKA	Dziel. Białoleka		
001211p	2011-07-15 00:00:00	ciepłownictwo	Nowa	OSTRÓDZKA			SA	SPEC	BNAM Białoleka	2xDN500	
008711	2011-05-17 00:00:00	parkingi wielopoziomowe	Rozbudowa	OSTRÓDZKA			Inne	GDDKiA	BNAM Białoleka		
017610	2010-06-30 00:00:00	usługi handlu detalicznego	Nowa	GłęBOCKA			Sp. z o.o.	TRYBOD PPI	Dziel. Białoleka		zm.31/11; oraz zjazd w Głębocką
028109	2009-11-10 00:00:00	zesp.mieszk.wielor.	Nowa	SKARBKA Z GóR			SA	DOM DEVELOPMENT	BNAM Białoleka		Derby 14
029508	2008-08-28 00:00:00	zesp.mieszk.wielor.	Nowa	SKARBKA Z GóR			SA	DOM DEVELOPMENT	BNAM Białoleka		Derby 14
023608	2008-08-22 00:00:00	salony samoch.komisj	Nowa	GłęBOCKA			Sp. z o.o.	DAWOJ	Dziel. Białoleka		
006808p	2008-05-08 00:00:00	infrastr.wielobranżowa	Nowa	SKARBKA Z GóR			SA	DOM DEVELOPMENT	Dziel. Białoleka		k,w,g,e
006608	2008-03-10 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	KąTY GRODZISKIE			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		
000508p	2008-01-08 00:00:00	kanalizacja	Nowa	IABISZYŃSKA		Głębocka	SA	MPWiK	BNAM Targ`wek		
026710	2010-12-08 00:00:00	zesp.mieszk.wielor.	Odmowa	SKARBKA Z GóR			SA	DOM DEVELOPMENT	BNAM Białoleka		
033610	2010-11-23 00:00:00	infrastr.wielobranżowa	Nowa	SKARBKA Z GóR			SA	DOM DEVELOPMENT	Dziel. Białoleka		k,w,g,e,t
023410	2010-11-04 00:00:00	parkingi	Modernizacja	OSTRÓDZKA			Inne	GDDKiA	BNAM Białoleka		bud. nowych miejsz w miejsze likw.
007310p	2010-08-25 00:00:00	gaz	Nowa	SKARBKA Z GóR			Sp. z o.o.	MAZOWIECKA SPÓŁKA GAZOWNICTWA	Dziel. Białoleka	PE 110	
035609	2009-12-18 00:00:00	ul.lokalna	Nowa	SKARBKA Z GóR			SA	DOM DEVELOPMENT	Dziel. Białoleka		dojazd do Derby 14
030009	2009-10-20	usługi handlu	Odmowa	WYSZKOWSKA			Inne	VIVA INVEST	Dziel.		bud. handl.-

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

	00:00:00	detalicznego								Białoleka		usł. z cz. mag.
010708p	2008-09-19 00:00:00	wodociąg	Nowa	OSTRÓDZKA			Inw. prywatny			Dziel. Białoleka		
008607p	2007-11-19 00:00:00	telekomunikacja	Nowa	ZBYSZKA Z BOGDAŃCA			Inw. prywatny			Dziel. Białoleka		
035207	2007-09-26 00:00:00	garaże indywid.	Nowa	KąTY GRODZISKIE			Inw. prywatny			Dziel. Białoleka		
050906	2006-11-24 00:00:00	zesp.mieszk.wielor.	Odmowa	SKARBKA Z GÓR			SA	DOM DEVELOPMENT		BNAM Białoleka		
007106p	2006-09-13 00:00:00	telekomunikacja	Nowa	GŁĘBOCKA			Sp. z o.o.	UPC		Dziel. Białoleka		
006306	2006-03-16 00:00:00	telekomunikacja	Nowa	TORUŃSKA			Sp. z o.o.	UPC POLSKA		Dziel. Targówek		
009706	2006-03-13 00:00:00	bud.mieszk.usł.	Nowa	OSTRÓDZKA	54		Inw. prywatny			Dziel. Białoleka		

Tablica 3.5. Zestawienie decyzji o pozwoleniu na budowę dla terenów wzdłuż projektowanej trasy tramwajowej

PB	WZ	DATA_PB	NAZWA_INW	OPIS_RODZ	NAZWA_UL	NR_P	ADR_OP	NAZWA_R_WN	NAZWA_WN	NAZWA_ORG	OP_LIN	UWAGI
024411	008711	2011-07-21 00:00:00	Skrzyżowanie	Rozbudowa	OSTRÓDZKA			Inne	GDDKiA	BNAM Białoleka		
030311	017610	2011-06-09 00:00:00	usługi handlu detalicznego	Nowa	GŁĘBOCKA			Sp. z o.o.	TRYBÓŃ PPI	Dziel. Białoleka		
011311		2011-03-08 00:00:00	bud.jednor.	Rozbudowa	GŁĘBOCKA	133		Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		2 bud.
007611		2011-02-11 00:00:00	usł.gastronomii	Adaptacja	GŁĘBOCKA			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		adapt. bud. gosp. na dom weselny
027210	028109	2010-09-20 00:00:00	zesp.mieszk.wielor.	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA	DOM DEVELOPMENT	BNAM Białoleka		też wz 295/08,356/09,43/10, plan; Derby 14
024510		2010-05-13 00:00:00	kanalizacja	Nowa	MAGICZNA		Głębocka	SA	MPWiK	Dziel. Białoleka		
020410	002409p	2010-04-16	kanalizacja	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	MPWiK	Dziel. Białoleka	dn0,4-0,8 l=3600m	

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

		00:00:00										
089909		2009-12-28 00:00:00	kioski,pawilony	Nowa	BERENSONA L			Inne	DZ-77	Dziel. Białoleka		
069009		2009-10-01 00:00:00	biurowo-handlowy	Rozbudowa	ZAULEK	25		Sp. z o.o.	BAUSERVICE	Dziel. Białoleka		
032609		2009-05-12 00:00:00	bud. wielor.	Nowa	JESIENNYCH LIŚCI			Sp. z o.o.	AGRO-MAN	Dziel. Białoleka		zm.823/09
002609		2009-01-15 00:00:00	bud.mieszk.usł.	Modernizacja	SKARBKA Z GÓR			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		
099508		2008-11-13 00:00:00	kanalizacja deszczowa	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białoleka		
075108	006608	2008-09-08 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	KąTY GRODZISKIE			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		
059608		2008-07-22 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		
059708		2008-07-22 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		
056308		2008-07-01 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		
014508		2008-04-30 00:00:00	zesp.mieszk.wielor.	Nowa	SKARBKA Z GÓR		GŁĘBOCKA	SA		BNAM Białoleka		zm.47/09,362/09; Derby 9
023708		2008-03-31 00:00:00	kioski,pawilony	Nowa	BERENSONA L			SA		Dziel. Białoleka		
018708		2008-03-06 00:00:00	kanalizacja	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białoleka		
005008		2008-01-17 00:00:00	pompownia ścieków	Nowa	GŁĘBOCKA			SA		Dziel. Białoleka		
003808		2008-01-	bud. wielor.	Nowa	SKARBKA Z GÓR			Sp. z o.o.		Dziel.		zm.336/09

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

		15 00:00:00								Białoleka		
054111		2011-09-23 00:00:00	zjazd	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA	DOM DEVELOPMENT	Dziel. Białoleka		
053611		2011-09-21 00:00:00	kanalizacja deszczowa	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA	DOM DEVELOPMENT	Dziel. Białoleka		
053111	035609	2011-09-19 00:00:00	elektroenergetyka	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA	DOM DEVELOPMENT	Dziel. Białoleka		
052511	017610	2011-09-14 00:00:00	zjazd	Nowa	GŁĘBOCKA			Sp. z o.o.	TRYBOŃ PPI	Dziel. Białoleka		
029511		2011-06-07 00:00:00	stacja bazowa	Nowa	GŁĘBOCKA	117		Sp. z o.o.	PTC	Dziel. Białoleka		
009811		2011-03-01 00:00:00	gaz	Nowa	MAGICZNA		Głębocka	Sp. z o.o.	MAZOWIECKA SPÓŁKA GAZOWNICTWA	Dziel. Białoleka		
001511		2011-01-12 00:00:00	wodociąg	Nowa	OKRaGŁA			SA	MPWiK	Dziel. Białoleka		
000611		2011-01-11 00:00:00	stacja transformatorowa	Nowa	MALBORSKA		św. Wincentego	Sp. z o.o.	RWE STOEN OPERATOR	Dziel. Targówek		
078210		2010-12-20 00:00:00	stacja transformatorowa	Nowa	GŁĘBOCKA		Skarbka z Gór	Sp. z o.o.	RWE STOEN OPERATOR	Dziel. Białoleka		
040410		2010-07-14 00:00:00	kanalizacja	Nowa	GŁĘBOCKA			Sp. z o.o.	AGRO-MAN	Dziel. Białoleka	d30	etap II; z rozbiórką pompowni
009510		2010-03-25 00:00:00	kanalizacja deszczowa	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA	DOM DEVELOPMENT	BNAM Białoleka		sieś dla osiedla Derby 9
010510		2010-03-03 00:00:00	oświetlenie	Nowa	OKRaGŁA			Urząd Dzielnicy	BIAŁOLEKA	Dziel. Białoleka		
033509		2009-11-26 00:00:00	wodociąg	Nowa	SKARBKA Z GÓR		Głębocka	SA	DOM DEVELOPMENT	BNAM Białoleka		sieś dla osiedla Derby 9

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

077409		2009-11-06 00:00:00	oświetlenie	Nowa	SKARBKA Z GÓR			Urząd Dzielnicy	BIĄŁOŁĘKA	Dziel. Białoleka		zm.203/10
027809d		2009-10-09 00:00:00	ul.zbiorcza	Rozbudowa	GŁĘBOCKA		Jesiennych Liści, KL	Urząd Dzielnicy	BIĄŁOŁĘKA	BNAM Białoleka		rozb. do układu 2x2, bud. ronda
062909		2009-09-10 00:00:00	skrzyżowanie	Nowa	SKARBKA Z GÓR			Sp. z o.o.	ETJ NIERUCHOMOŚCI	Dziel. Białoleka		
019509		2009-07-28 00:00:00	kanalizacja	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA	DOM DEVELOPMENT	BNAM Białoleka		sieś dla os. Derby 9
050509		2009-07-23 00:00:00	gaz	Nowa	SKARBKA Z GÓR			Sp. z o.o.	MAZOWIECKA SPÓŁKA GAZOWNICTWA	Dziel. Białoleka		
038809		2009-06-02 00:00:00	gaz	Nowa	BERENSONA L			Inne	DZ-77	Dziel. Białoleka		
038709		2009-06-02 00:00:00	wodociąg	Nowa	BERENSONA L			Sp. cywilne	DSG-77	Dziel. Białoleka		
037209		2009-05-29 00:00:00	stacja transformatorowa	Nowa	BERENSONA L			Sp. z o.o.	RWE STOEN OPERATOR	Dziel. Białoleka		
036309		2009-05-22 00:00:00	ul.lokalna	Nowa	SKARBKA Z GÓR			Sp. z o.o.	ETJ NIERUCHOMOŚCI	Dziel. Białoleka		
010009		2009-05-19 00:00:00	elektroenergetyka	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		
009709		2009-05-19 00:00:00	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		
009909		2009-05-19 00:00:00	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		
009809		2009-05-19 00:00:00	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		
009409		2009-05-18	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

		00:00:00										
009509		2009-05-18 00:00:00	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		
009309		2009-05-18 00:00:00	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		
009209		2009-05-18 00:00:00	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA			SA	ART MARKETING SYNDICATE	Dziel. Targówek		
030009		2009-05-05 00:00:00	gaz	Nowa	BERENSONA L			Sp. cywilne	DSG-77	Dziel. Białołęka		
027609		2009-04-27 00:00:00	ul.lokalna	Nowa	SKARBKA Z GÓR			Sp. z o.o.	ETJ NIERUCHOMOŚCI	Dziel. Białołęka		
007409	006306	2009-04-21 00:00:00	telekomunikacja	Nowa	GŁĘBOCKA			Sp. z o.o.		Dziel. Targówek		
019109		2009-03-30 00:00:00	ul.lokalna	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białołęka		
005709		2009-02-02 00:00:00	elektroenergetyka	Nowa	GŁĘBOCKA			SA		Dziel. Białołęka		
005809		2009-02-02 00:00:00	stacja transformatorowa	Nowa	GŁĘBOCKA			SA		Dziel. Białołęka		
102808	010708	2008-11-27 00:00:00	gaz	Nowa	OSTRÓDZKA			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		
094608	035207	2008-11-03 00:00:00	garaże indywid.	Nowa	KąTY GRODZISKIE			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		
093208		2008-10-28 00:00:00	elektroenergetyka	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białołęka		
093108		2008-10-28 00:00:00	telekomunikacja	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białołęka		
069408		2008-08-	infrastr.wielobranżowa	Nowa	BERENSONA L			SA		Dziel.		

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

		18 00:00:00								Białoleka		
062908		2008-07-28 00:00:00	infrastr.wielobranżowa	Nowa	SKARBKA Z GÓR			Sp. z o.o.	EJT NIERUCHOMOŚCI	Dziel. Białoleka		w,k
055908		2008-06-27 00:00:00	gaz	Nowa	LEWANDÓW			Inne		Dziel. Białoleka		
020108		2008-03-13 00:00:00	wodociąg	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białoleka		
000108		2008-01-04 00:00:00	reklamy	Nowa	GŁĘBOCKA	13		Inne		Dziel. Targówek		
107807		2007-12-13 00:00:00	kanalizacja	Nowa	GŁĘBOCKA			SA		Dziel. Białoleka	d60/50/40/20	
098007		2007-11-15 00:00:00	szkoly	Rozbudowa	BERENSONA L	31		Urząd Dzielnicy		Dziel. Białoleka		
078307		2007-09-21 00:00:00	kanalizacja deszczowa	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białoleka		
075207		2007-09-18 00:00:00	kanalizacja	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białoleka		
074407		2007-09-13 00:00:00	telekomunikacja	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białoleka		
029407		2007-09-10 00:00:00	telekomunikacja	Nowa	NOWO- WINCENTEGO			Sp. z o.o.	EURO MALL	Dziel. Targówek		
029507a		2007-09-10 00:00:00	usł. sportu	Nowa	MALBORSKA			SA	IKEA	Dziel. Targówek		klub golfowy
024507		2007-08-07 00:00:00	ul.lokalna	Nowa	PROJEKTOWANA 3 KUL		Kondratowicza, Malborska	Sp. z o.o.	ORCO RESIDENTIAL	Dziel. Targówek		
057207		2007-07-23 00:00:00	usługi handlu detalicznego	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białoleka		uch.64/09



**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

053807		2007-07-13 00:00:00	urządz.elektroenerg.	Nowa	BERENSONA L			Urząd Dzielnicy		Dziel. Białołęka		
050207		2007-07-09 00:00:00	zesp.mieszk.wielor.	Nowa	WINCENEGO ŚW			Sp. z o.o.	ORCO RESIDENTIAL	BNAM Targówek		zm.27/09
017107		2007-05-30 00:00:00	stacja transformatorowa	Nowa	MALBORSKA			SA	STOEN	Dziel. Targówek		
035707		2007-05-18 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		
035807		2007-05-18 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		
035907		2007-05-18 00:00:00	bud.mieszk.usł.	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		zm.567/09
035607		2007-05-18 00:00:00	usł.inne	Nowa	BERENSONA L			Inne	DZ-77	Dziel. Białołęka		zm.846/09
029507		2007-04-27 00:00:00	zesp.mieszk.jednor.	Nowa	BERENSONA L			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		
023807		2007-04-04 00:00:00	wodociąg	Nowa	SKARBKA Z GÓR			SA		Dziel. Białołęka		
012407	056905	2007-02-23 00:00:00	bud.jednor.	Nowa	OSTRÓDZKA			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		
098307	011106	2007-02-02 00:00:00	magazyn	Nowa	OSTRÓDZKA			Sp. z o.o.		Dziel. Białołęka		WZ. brak w bazie
007107	026605	2007-01-30 00:00:00	bud.mieszk.biur.	Nowa	OSTRÓDZKA			Inw. prywatny		Dziel. Białołęka		

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

5) Zbiorna ocena stanu zagospodarowania

Dzięki planowej gospodarce przestrzennej wyrażającej się w formie SUIKZP oraz MPZP utrzymano i utrzymuje się rezerwę terenu pod rozbudowę ul. Głębockiej i TOG. Bieżąca działalność inwestycyjna jest zgodna z MPZP, a zatem nie koliduje z tymi korytarzami drogowymi.

Istniejące zagospodarowanie wewnątrz tych korytarzy drogowych ma charakter tymczasowy, głównie są to tereny zieleni, nieużytki, pola i łąki, choć znajduje się tam również zabudowa usługowa o charakterze tymczasowym wraz z parkingami (przy ul. Magicznej). Ulokowanie w tych korytarzach trasy tramwajowej będzie zatem mało kolizyjne i nie spowoduje większych konfliktów społecznych.

Inaczej przedstawia się sprawa kolizyjności, jeśli trasa tramwajowa wykroczy poza te korytarze drogowe i zostanie zlokalizowana na terenach przyległych, niezabudowanych, ale przeznaczonych do zabudowy. Taka lokalizacja jest proceduralnie niebezpieczna, gdyż do czasu odpowiedniej zmiany MPZP lub uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę albo decyzji ZRID tereny takie mogą zostać legalnie zabudowane, co może znacząco utrudnić lub nawet uniemożliwić realizację inwestycji tramwajowej.

**IV. Analizy uwarunkowań w zakresie istniejącej i projektowanej infrastruktury technicznej znaczenia podstawowego**

1) Kolizje z siecią wodociągową

Wariant 1:

ok. km 1+700 – wodociąg (główny przewód rozbiorny) DN 150 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 3+400 – wodociąg DN 150 (główny przewód rozbiorny) biegnący w ul. Berensona

Wariant 2:

ok. km 1+700 – wodociąg (główny przewód rozbiorny) DN 150 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 3+400 – wodociąg DN 150 (główny przewód rozbiorny) biegnący w ul. Berensona

Wariant 3:

ok. km 1+700 – wodociąg (główny przewód rozbiorny) DN 150 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 3+400 – wodociąg DN 150 (główny przewód rozbiorny) biegnący w ul. Berensona

Wariant 4:

ok. km 3+350 – wodociąg DN 200 (główny przewód rozbiorny) biegnący w ul. Berensona

ok. km 3+400 – wodociąg DN 150 (główny przewód rozbiorny) biegnący w ul. Kąty Grodziskie

Wariant 5:

ok. km 1+700 – wodociąg (główny przewód rozbiorny) DN 150 biegnący w ul. Głębockiej

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

ok. km 3+400 – wodociąg DN 150 (główny przewód rozbiorczy) biegnący w ul. Berensona

2) Kolizje z kanalizacją

Wariant 1:

ok. km 0+200 i od 0+500 do 0+700 – kolektor sanitarny DN 200 biegnący z ul. Malborskiej w Głębocką

ok. km 1+000 – przewód tłoczny sanitarny DN 315 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+000 i ok. 1+500 – przewód tłoczny sanitarny DN 200 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+750 – przewód tłoczny sanitarny DN 225 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+800 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80

ok. km 2+100 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80

ok. km 2+400 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80 biegnący z ul. Skarbka z Gór

od km 2+400 do km 2+900 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80

ok. km 2+850 – przewód tłoczny 2xDN 160

od km 3+300 do km 3+400 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,60

ok. km 3+400 – kolektor sanitarny biegnący w ul. Berensona

Wariant 2:

ok. km 0+200 i od 0+500 do 0+700 – kolektor sanitarny DN 200 biegnący z ul. Malborskiej w Głębocką

ok. km 1+000 – przewód tłoczny sanitarny DN 315 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+000 i ok. 1+500 – przewód tłoczny sanitarny DN 200 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+750 – przewód tłoczny sanitarny DN 225 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+800 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80

ok. km 2+100 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80

ok. km 2+400 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80 biegnący z ul. Skarbka z Gór

od km 2+400 do km 2+900 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80

ok. km 2+850 – przewód tłoczny 2xDN 160

od km 3+300 do km 3+400 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,60

ok. km 3+400 – kolektor sanitarny biegnący w ul. Berensona

Wariant 3:

ok. km 0+200 i od 0+450 do 0+650 – kolektor sanitarny DN 200 biegnący z ul. Malborskiej w Głębocką

ok. km 0+700 i od 0+900 do 1+000 i km 1+750 – przewód tłoczny sanitarny DN 315 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+050 i ok. od 1+350 do km 1+450 – przewód tłoczny sanitarny DN 200 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+750 – przewód tłoczny sanitarny DN 225 biegnący w ul. Głębockiej

ok. km 1+800 – kolektor sanitarny  $\varnothing$ 0,80

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

- ok. km 2+100 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$
- ok. km 2+450 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$  biegnący z ul. Skarbka z Gór
- od km 2+400 do km 2+900 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$
- ok. km 2+850 – przewód tłoczny 2xDN 160
- od km 3+300 do km 3+400 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,60$
- ok. km 3+400 – kolektor sanitarny biegnący w ul. Berensona

**Wariant 4:**

- ok. km 0+200 i od 0+500 do 0+600 – kolektor sanitarny DN 200 biegnący z ul. Malborskiej w Głębocką
- ok. km 0+700 i od 0+900 do 1+000 i km 1+500 – przewód tłoczny sanitarny DN 315 biegnący w ul. Głębockiej
- ok. km 1+050 i ok. 1+400 – przewód tłoczny sanitarny DN 200 biegnący w ul. Głębockiej
- ok. km 1+550 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$
- ok. km 2+050 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$
- ok. km 2+400 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$  biegnący z ul. Skarbka z Gór
- ok. km 2+800 – przewód tłoczny 2xDN 160
- ok. km 3+350 – kolektor sanitarny biegnący w ul. Berensona
- ok. km 3+450 – kolektor sanitarny biegnący w ul. Kąty Grodziskie

**Wariant 5:**

- ok. km 0+200 i 0+500 – kolektor sanitarny DN 200 biegnący z ul. Malborskiej w Głębocką
- ok. km 1+000 – przewód tłoczny sanitarny DN 315 biegnący w ul. Głębockiej
- ok. km 1+000 i ok. 1+700 – przewód tłoczny sanitarny DN 200 biegnący w ul. Głębockiej
- ok. km 2+000 – przewód tłoczny sanitarny DN 225 biegnący w ul. Głębockiej
- ok. km 2+000 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$
- ok. km 2+300 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$
- ok. km 2+650 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$  biegnący z ul. Skarbka z Gór
- od km 2+650 do km 3+100 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,80$
- ok. km 3+050 – przewód tłoczny 2xDN 160
- od km 3+500 do km 3+600 – kolektor sanitarny  $\varnothing 0,60$
- ok. km 3+600 – kolektor sanitarny biegnący w ul. Berensona

**3) Kolizje z siecią gazową**

**Wariant 1:**

- ok. km 3+100 – gazociąg wysokiego ciśnienia
- ok. km 3+200 – projektowany gazociąg wysokiego ciśnienia o znaczeniu ponadlokalnym
- ok. km 3+400 – gazociąg średniego ciśnienia biegnący w ul. Berensona

**Wariant 2:**

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

ok. km 3+100 – gazociąg wysokiego ciśnienia

ok. km 3+200 – projektowany gazociąg wysokiego ciśnienia o znaczeniu ponadlokalnym

ok. km 3+400 – gazociąg średniego ciśnienia biegnący w ul. Berensona

Wariant 3:

ok. km 3+100 – gazociąg wysokiego ciśnienia

ok. km 3+200 – projektowany gazociąg wysokiego ciśnienia o znaczeniu ponadlokalnym

ok. km 3+400 – gazociąg średniego ciśnienia biegnący w ul. Berensona

Wariant 4:

ok. km 3+100 – gazociąg wysokiego ciśnienia

ok. km 3+200 – projektowany gazociąg wysokiego ciśnienia o znaczeniu ponadlokalnym

ok. km 3+400 – gazociąg średniego ciśnienia biegnący w ul. Berensona

Wariant 5:

ok. km 3+100 – gazociąg wysokiego ciśnienia

ok. km 3+200 – projektowany gazociąg wysokiego ciśnienia o znaczeniu ponadlokalnym

ok. km 3+400 – gazociąg średniego ciśnienia biegnący w ul. Berensona

4) Kolizje z siecią elektroenergetyczną

Wariant 1:

ok. km 0+400 – linia energetyczna 220kV

ok. km 1+050 – linia energetyczna 110kV

Wariant 2:

ok. km 0+400 – linia energetyczna 220kV

ok. km 1+050 – linia energetyczna 110kV

Wariant 3:

ok. km 0+400 – linia energetyczna 220kV

ok. km 1+050 – linia energetyczna 110kV

Wariant 4:

ok. km 0+400 – linia energetyczna 220kV

ok. km 1+050 – linia energetyczna 110kV

Wariant 5:

ok. km 0+400 – linia energetyczna 220kV

ok. km 1+050 – linia energetyczna 110kV

**V. Analiza uwarunkowań środowiskowych**

1) Wprowadzenie

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Planowana inwestycja przebiegać będzie w większości w zarezerwowanym w planach i studiach przestrzennych korytarzu ul. Głębockiej i Trasy Olszynki Grochowskiej. W otoczeniu tego korytarza dokumenty przestrzenne przewidują przekształcenie istniejących terenów otwartych w tereny zwartej zabudowy. Działania te spowodują straty w środowisku polegające głównie na zmianach w zieleni wysokiej oraz negatywnym oddziaływaniu na wody powierzchniowe.

Zakres szczegółowych analiz i inwentaryzacji objął obszar zaznaczony na rys. 3.1 , ale w pewnych przypadkach dla uzyskania efektu spójności konieczne było wykraczanie poza granice tego obszaru, przy czym dla terenów poza tym obszarem wykonano tylko analizy ogólne, uproszczone, o zakresie ograniczonym do wyjaśnienia i uzupełnienia problematyki analiz szczegółowych wykonanych w ścisłym obszarze analiz.

### 2) Inwentaryzacja zieleni wysokiej

Projektowana trasa tramwajowa będzie przebiegać przez tereny mieszane: zabudowy wysokiej i niskiej, grunty orne, kompleksy łąkowe oraz tereny zwartej zieleni wysokiej. W obszarze objętym inwentaryzacją udział terenów zabudowy zwartej i rozproszonej w zagospodarowaniu terenu szacuje się obecnie na około 60%, a udział gruntów rolnych na około 20%. Wśród gruntów rolnych zaznacza się przewaga gruntów łąkowych (do 80%) w postaci trwałych użytków zielonych. Reszta terenu to grunty leśne i zadrzewione (około 10%), pod drogami (około 8%) oraz tereny znajdujące się pod wodami (1%) i nieużytki.

W otoczeniu projektowanej drogi wstępują następujące duże kompleksy terenów leśnych lub terenów ze zwartym zadrzewieniem:

- **Park Leśny Bródno** (sosna, dąb), położony po wschodniej stronie ul. Głębockiej vis a vis Centrum Handlowego Targówek; skraj tego lasu będzie kolidował z trasą linii tramwajowej;
- **Ogródki działkowe** (drzewa owocowe, świerki) przy ul. Głębockiej i Trasie Toruńskiej, częściowo kolidujące z linią tramwajową;
- **Zagajnik** ze starymi drzewami liściastymi (dąb, jesion) w rejonie ul. Berensona, częściowo kolidujący z linią tramwajową i Trasą Olszynki Grochowskiej.

Poza tymi dużymi zespołami zieleni wysokiej zgrupowania drzew i krzewów występują w formie:

- zadrzewień i zakrzaczeń **wśród pól i łąk** (dąb, jesion, olsza), często w formie **sukcesji** po zaprzestaniu gospodarki rolnej (brzoza, wierzba, sosna),
- **ogródków przydomowych** wokół domków jednorodzinnych (drzewa i krzewy gatunków nierodzimych, owocowe i ozdobne),

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

- zadrzewień **wzdłuż dróg** (klon, jesion),
- zakrzewień i zakrzaczeń **wzdłuż cieków wodnych** (olsza, wierzba, topola, jesion),
- zakrzewień i zakrzaczeń **wokół zbiorników wodnych**, zwłaszcza przy ul. Okrągłej (topola),
- zakrzewień i zakrzaczeń **wokół zabudowy wysokiej** (drzewa i krzewy ozdobne).

3) Inwentaryzacja kanałów melioracyjnych i cieków wodnych

Otoczenie projektowanej linii tramwajowej leży w zlewni **rzeki Długiej**, która jest prawobrzeżnym dopływem Narwi. Projektowana linia tramwajowa (w niektórych wariantach) przecinać będzie koryto tej rzeki w miejscu projektowanego skrzyżowania Trasy Olszynki Grochowskiej z Trasą Mostu Północnego. W miejscu tym przewiduje się przełożenie koryta rzeki wraz z budową mostów nad rzeką w ciągu tych tras.

W rejonie projektowanej linii tramwajowej występują liczne **rowy melioracyjne**, z których najważniejszym jest rów biegnący wzdłuż ul. Ostródzkiej, uchodzący do rzeki Długiej w rejonie ul. Zdziarskiej (znajdujący się w całości poza zakresem inwentaryzacji). Do tego rowu wpadają trzy rowy drugorzędne o przebiegu prostopadłym do niego, odwadniające tereny leśno-łąkowe na pograniczu Warszawy (Lewandowa i Grodziska) i Marek. Rowy te przecinają przyszłą trasę tramwajową w rejonie istniejących ulic Derby, Podwójnej i Małej Brzozy. Od rowów tych odchodziły w przeszłości rowy trzeciorzędne, obecnie w większości niedrożne (zamulone) lub zlikwidowane.

Niedaleko ul. Malborskiej, poza obszarem inwentaryzacji, przebiega melioracyjny **Kanał Bródnowski**, stanowiący pierwotnie naturalny ciek wodny. Ciek ten dawniej uchodził do rzeki Długiej, a obecnie - podobnie jak rz. Długa - uchodzi do żeglugowego **Kanału Żerańskiego**.

Rzeka Długa ma swoje źródło na północ od Mińska Mazowieckiego, przepływa przez Halinów, Okuniew, Zielonkę i Marki. Całkowita długość rzeki wynosi około 47 km. W rejonie planowanej inwestycji tramwajowej **zlewnia rzeki Długiej** charakteryzuje się brakiem wyraźnie zaznaczonej w terenie doliny oraz wyjątkowo małymi spadkami zwierciadła wód w cieku głównym i jeszcze mniejszymi spadkami w ciekach bocznych. Z tego powodu rzekę uregulowano oraz obwałowano, zmniejszając do minimum zagrożenie powodziowe dla sąsiednich terenów. Tak przekształcony dolny odcinek rzeki znany jest pod nazwą **Kanał Markowski** (jeszcze inna nazwa rzeki to: **Zęza**). Tereny zalewowe wokół rzeki są na ogół niezainwestowane. Krytyczne stany wód rz. Długiej mogą mieć miejsce w przypadku niesprzyjających warunków meteorologicznych, w okresach jesienno-zimowych i wiosennych. W związku z intensywnym rozwojem zabudowy w Białoleścu rzeka jest wykorzystywana jako odbiornik wód opadowych; to samo dotyczy w coraz większym stopniu jej dopływów znanych jako **Obiekt Lewandów I z Doprowadzalnikami F i G** oraz **Rów Magenta**.

---

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

W 2011 Radni Białołęki podjęli uchwałę w sprawie rzeki Długiej - wniosek do władz miasta o skuteczną ochronę przeciwpowodziową w trosce o bezpieczeństwo mieszkańców. Oto kluczowy fragment uchwały: "Rada Białołęki w związku z intensywną urbanizacją dawnych terenów rolniczych wokół rzeki Długiej na terenie Białołęki zwraca się z wnioskiem do Prezydenta m.st. Warszawy oraz Rady m.st. Warszawy o niezwłoczne zawarcie porozumienia z Marszałkiem Województwa w celu powstania Spółki Wodnej bądź innej formy prawnej, która stworzy podstawy kompleksowej ochrony, inwentaryzacji, modernizacji i utrzymania rzeki Długiej." Do uchwały zostało dołączone następujące uzasadnienie: „Rzeka Długa na odcinku 5,5 km znajduje się w granicach administracyjnych m.st. Warszawy. Odcinek przechodzący przez teren wschodniej części Białołęki jest końcowym fragmentem rzeki liczącej 45 km długości, o powierzchni zlewni 255 km<sup>2</sup>. Według ekspertów obecny stan techniczny wałów przeciwpowodziowych nie gwarantuje prawidłowej ochrony przed powodzią. Podczas zeszłorocznych styczniowych roztopów brakowało ok. 80 cm, aby woda przelała się przez przedwale na wysokości ul. Chudoby. Przerwanie wałów grozi zalaniem znacznego obszaru Białołęki. W chwili obecnej obszar wschodniej Białołęki z terenów rolniczych podlega intensywnym procesom urbanizacyjnym. W ciągu najbliższych 8 lat - ilość mieszkańców szacunkowo zwiększy się z ok. 40 tys do 80 tys. Sytuację bezpieczeństwa mieszkańców wschodniego obszaru Białołęki, dodatkowo komplikuje fakt, że obszar nie ma dostatecznie przygotowanej infrastruktury drogowej w przypadku konieczności ewakuacji. Przykładem jest most na ul. Zdziarskiej w pobliżu planowanego 5 tysięcznego osiedla, który ma tylko po jednym pasie ruchu i nie posiada ciągu pieszego. Brak dostosowanych kluczowych skrzyżowań m.in. Zdziarska/ Ostródzka, Zdziarska/ Kąty Grodziskie, Kąty Grodziskie/ Głębocka, Berensona/ Ostródzka. Częste w ostatnich latach zjawiska powodzi, specyfika obszaru Białołęki, będącego „warszawską Wenecją”, skala procesów urbanizacyjnych, zły stan obwałowań i dna rzeki sprawia, że ochrona przeciwpowodziowa i bezpieczeństwo mieszkańców jest priorytetem dla mieszkańców dzielnicy. Oczekiwaniem Rady Dzielnicy jest, aby rozwój przedmieść odbywał się w zgodzie ze zrównoważonym rozwojem miasta, w trosce o bezpieczeństwo mieszkańców i ochronę środowiska przyrodniczego. Zawarcie porozumienia z Marszałkiem Województwa w celu powstania Spółki Wodnej bądź innej formy prawnej umożliwi prawidłowy rozwój terenu oraz stworzy podstawy kompleksowej ochrony, inwentaryzacji, modernizacji i utrzymania rzeki Długiej. W perspektywie bieżącej oczekiwana jest również ocena wpływu zlokalizowanych wzdłuż rzeki inwestycji m.in. oczyszczalni ścieków, stawów rybnych na jakość wody w rzece.”

Źródło: [www.agnieszkaborowska.pl/aktualnosci/szczegoly/article/439.html](http://www.agnieszkaborowska.pl/aktualnosci/szczegoly/article/439.html)

#### 4) Wniosek

W otoczeniu projektowanej drogi przeważają krajobrazy kulturowe wielko-miejskie, podmiejskie, rolnicze i leśne o stosunkowo dużym stopniu przekształcenia środowiska naturalnego wskutek działalności człowieka. Zaznacza się silna presja urbanizacyjna związana z powstawaniem



---

## Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej

osiedli wysokiej zabudowy blokowej i domków jednorodzinnych, która może spowodować docelowo zabudowę rozległych terenów wokół nowej trasy tramwajowej.

Największymi problemami ekologicznymi obszaru są: presja urbanizacyjna spowodowana położeniem w granicach administracyjnych Warszawy oraz bliskością Trasy Toruńskiej (zapewniającej dobry dojazd do centrum miasta), likwidacja zieleni wysokiej i niskiej oraz terenów łąkowych w związku z zajęciem terenu pod zabudowę i trasy komunikacyjne oraz potencjalnie niekorzystne przekształcenia stosunków wodnych.

Z powstaniem Trasy Olszynki Grochowskiej wraz z linią tramwajową pojawią się dodatkowe problemy związane z hałasem komunikacyjnym (drogowym i tramwajowym), częściowym zniszczeniem zieleni oraz zmianą jakości i ilości spływów opadowych trafiających do odbiorników zewnętrznych (rzeka Długa i jej dopływy). Te niekorzystne oddziaływania tras komunikacyjnych mogą być łatwo wyłagodzone przez budowę ekranów akustycznych, przesadzenie wartościowych okazów drzew kolidujących z rozwiązaniami komunikacyjnymi w nowe miejsca oraz budowę odpowiednich urządzeń wodnych zmniejszających przepływy i zanieczyszczenia wód odprowadzanych z pasów drogowych do odbiorników zewnętrznych (zbiorniki retencyjne, separatory, osadniki, piaskowniki itp.).

Zbiorczą ocenę oddziaływania poszczególnych wariantów przebiegu linii tramwajowej na środowisko przedstawiono poniżej w tabeli 3.6. Z tabeli tej wynika, że najkorzystniejszym środowiskowo wariantem przebiegu linii tramwajowej jest **wariant 4**, a najmniej korzystne są warianty 2 i 5 (w przyjętej skali oceny im większa liczba punktów uzyskanych w ocenie, tym wariant jest bardziej niekorzystny środowiskowo).

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Tabela 3.6. Ocena kolizyjności linii tramwajowej z wartościowymi elementami środowiska

Nr kryterium	Nazwa kryterium oceny środowiskowej	Ocena* oddziaływania poszczególnych wariantów przebiegu linii tramwajowej na środowisko				
		Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4	Wariant 5
1.	Kolizja z Parkiem Leśnym Bródno	1	3	3	3	1
2.	Kolizja z ogródkami działkowymi	2	2	2	2	4
3.	Kolizja z zagajnikiem przy ul. Berensona	4	4	4	1	4
4.	Kolizja z rzeką Długą (Kanałem Markowskim)	3	3	0	0	3
<b>RAZEM</b>		<b>10</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

\* Przyjęto następującą skalę oceny: 0 – brak kolizji; 1 – kolizja nieistotna, 2 – kolizja minimalna; 3 – kolizja średnio istotna; 4 – kolizja bardzo istotna; 5 – kolizja ekstremalna (niszcząca obiekt przyrodniczy w całości)

## **VI. Analiza dotychczasowych ustaleń dla kierunków rozwoju systemu transportowego**

### 1) Wprowadzenie

Planowana inwestycja przebiegać będzie w większości w zarezerwowanym w planach i studiach przestrzennych korytarzu ul. Głębockiej i Trasy Olszynki Grochowskiej. W otoczeniu tego korytarza dokumenty przestrzenne przewidują przekształcenie istniejących terenów otwartych w tereny zwartej zabudowy, w tym również ustalają zasady i kierunki rozbudowy systemu transportowego (w tym korytarzu oraz poza nim).

Analizy uwarunkowań transportowych wykonano na podstawie:

- inwentaryzacji obecnego stanu systemu transportowego, utrwalonej w formie dokumentacji fotograficznej,
- ustaleń, opisów i rysunków zawartych w takich podstawowych dokumentach planistycznych jak SUIKZP oraz obowiązujące i sporządzane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP),
- wydanych decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy, inwestycjach celu publicznego i pozwoleniach na budowę, a także zgłoszeń wykonania robót budowlanych oraz wniosków o wydanie decyzji w trakcie rozpatrywania,
- *Wieloletniej Prognozę Finansową m. s.t. Warszawy,*
- *Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka,*
- innych danych uzyskanych w urzędach dzielnic Białołęka i Targówek, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządzie Dróg Miejskich, Zarządzie Miejskich Inwestycji Drogowych i Zarządzie Transportu Miejskiego.

Zakres szczegółowych analiz i inwentaryzacji objął obszar zaznaczony na rys. 3.1., ale w pewnych przypadkach dla uzyskania efektu spójności konieczne było wykraczanie poza granice tego obszaru, przy czym dla terenów poza tym obszarem wykonano tylko analizy ogólne, uproszczone, o zakresie ograniczonym do wyjaśnienia i uzupełnienia problematyki analiz szczegółowych wykonanych w ścisłym obszarze analiz.

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

2) Układ drogowo-uliczny

Zgodnie z w/w dokumentami i danymi przewiduje się rozbudowę systemu komunikacji drogowej w w/w obszarze analiz przez dodanie lub przekształcenie następujących elementów systemu:

- Rozbudowę **Trasy Toruńskiej** do parametrów drogi ekspresowej (klasa: S 2/3) – inwestycja w toku, ujęta w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* w załączniku 1 pod pozycją 29: "Przebudowa drogi S-8, odc. Powązkowska - Marki (ul. Piłsudskiego), węzeł Modlińska – węzeł Piłsudskiego (Marki)", długość: 7,1 km, lata realizacji: 2009-2012; inwestycja ta obejmuje między innymi rozbudowę węzła "Głębocka" oraz dostosowuje rozwiązania drogowe do docelowej budowy węzła zespolonego trasy z ul. Głębocką i projektowaną Trasą Olszynki Grochowskiej;
- Budowę **Trasy Olszynki Grochowskiej** jako drogi klasy GP 2/2 (na północ od Trasy Toruńskiej) lub GP 2/3 (na południe od tej trasy) wraz z węzłem z Trasą Toruńską oraz budową następujących dróg poprzecznych (w obszarze analizy):
  - ul. Głębockiej od ronda z ul. Jesiennych Liści do ul. Podwójnej (klasa Z 1/2) wraz z wiaduktem nad TOG;
  - przedłużenie ul. Skarbka z Gór do ul. Jesiennych Liści i do ul. Brzozy, ul. Projektowana (klasa L 1/2);
  - przedłużenie ul. Derby do ul. Głębockiej, ul. Poprzeczna (klasa D 1/2);
- Rozbudowę **ul. Świętego Wincentego** (wraz i przylegającym odcinkiem **ul. Głębockiej** do węzła na Trasie Toruńskiej) do parametrów docelowych klasy GP 2/2;
- Budowę **Trasy Mostu Północnego** jako drogi klasy GP 2/2 (na zachód od Trasy Olszynki Grochowskiej) lub jako drogi klasy G 1/2 (na odcinku od Trasy Olszynki Grochowskiej do Marek);
- **Inwestycje lokalne** zawarte w ustaleniach MPZP, w tym objęte decyzjami administracyjnymi;
- **Inwestycje niskonakładowe** zgodnie ze *Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białoleka*, w tym (w obszarze analizy lub jego najbliższym sąsiedztwie):
  - budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Głębockiej z ul. Lewandów;
  - budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Berensona z ul. Skarbka z Gór;
  - przebudowa skrzyżowania ul. Berensona z ul. Zaułek.

3) Układ komunikacji zbiorowej

---

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Zgodnie z w/w dokumentami i danymi przewiduje się rozbudowę systemu komunikacji zbiorowej w w/w obszarze analiz przez dodanie lub przekształcenie następujących elementów systemu:

- Budowę **linii tramwajowej wzdłuż ulic Budowlanej, Św. Wincentego i Głębockiej** na odcinku od ul. Rembelińskiej do Centrum Handlowego Targówek przy Trasie Toruńskiej;
- Budowę **linii tramwajowej wzdłuż Trasy Mostu Północnego** na odcinku od Osiedla Tarchomin do Marek;
- Budowę **linii tramwajowej wzdłuż Trasy Olszynki Grochowskiej** na odcinku od Centrum Handlowego Targówek do Trasy Mostu Północnego, łączącej ze sobą dwie w/w linie (objętej niniejszym opracowaniem);
- Rozbudowę sieci **linii autobusowych** w dostosowaniu do budowy nowych dróg oraz nowych osiedli mieszkaniowych.

#### 4) Wnioski

Analiza ustaleń dla kierunków rozwoju systemu transportowego w rejonie przedmiotowej inwestycji tramwajowej w powiązaniu z analizą planów budowy nowej zabudowy mieszkaniowej i innej prowadzi do wniosku, że wszystkie w/w wymienione inwestycje są zasadne w długiej perspektywie czasowej.

Na dalszą przyszłość można jednak odłożyć budowę linii tramwajowej wzdłuż Trasy Mostu Północnej aż do Marek; linia ta powinna powstać dopiero po rozpoczęciu inwestycji mieszkaniowych i innych wzdłuż tej trasy, gdyż dopiero wtedy powstaną potoki ruchu pasażerskiego o wielkości uzasadniającej ekonomicznie budowę tej linii.

## **VII. Charakterystyka rozwiązań i opis wariantów**

### 1) Zakres analizowanych rozwiązań

Koncepcja rozwiązań obejmuje swym zakresem przebieg linii tramwajowej na odcinku od ul. Malborskiej do planowanej Trasy Mostu Północnego w ciągu ul. Świętego Wincentego – ul. Głębockiej – Trasy Olszynki Grochowskiej (ze szczególnym uwzględnieniem sposobu przekroczenia Trasy Toruńskiej) oraz towarzyszące tej linii rozwiązania drogowe i komunikacji publicznej na przedmiotowym odcinku, w tym lokalizację węzła przesiadkowego i parkingu Park+Ride w rejonie Trasy Toruńskiej. Uwzględniono wariantowe rozwiązania przebiegu trasy linii tramwajowej (w planie i profilu), wariantową lokalizację przystanków komunikacji zbiorowej, zakończenia linii

---

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

tramwajowej/pętli tramwajowej i parkingu Park+Ride, a także warianty geometrii i klasy ulic objętych opracowaniem. Warianty powiązane z koncepcjami etapowania realizacji trasy tramwajowej i Trasy Olszynki Grochowskiej na odcinku pokrywającym się z przebiegiem trasy tramwajowej.

### 2) Ogólne podejście do formułowania wariantów

W trakcie prac studialnych sformułowano 5 poddanych analizom wariantów, które objęły rozpatrywane wariantowe rozwiązania techniczne, geometryczne i funkcjonalne – zgodnie z zakresem określonym powyżej. Warianty definiowano kierując się dążeniem do wypracowania rozwiązań:

- maksymalnie zgodnych ze sformułowanymi dotychczas koncepcjami oraz uwarunkowaniami formalnymi (np. dokumenty planistyczne i akty prawa miejscowego) i technicznymi,
- uwzględniających jednakże nowo pojawiające się kolizje i uwarunkowania przestrzenne,
- optymalnych pod względem funkcjonalnym i efektywnościowym,
- wykonalnych z punktu widzenia technicznego oraz finansowego,
- w maksymalnym stopniu autonomicznych (w tym sensie, aby realizacja samodzielnych funkcjonalnie elementów koncepcji, w szczególności, trasy tramwajowej, w jak najmniejszym stopniu uzależniona była od konieczności wykonania innych kosztochłonnych inwestycji).

Z racji dynamicznie postępującego zagospodarowania tzw. rejonu Białołęki Wschodniej (zwłaszcza pasma ul. Głębockiej i Kąty Grodziskie, gdzie intensywnie rozwija się budownictwo wielorodzinne) narasta i będzie nadal narastać dysproporcja między potrzebami tego rejonu w zakresie obsługi komunikacyjnej, a możliwościami w tym zakresie oferowanymi przez istniejącą i planowaną w najbliższym czasie infrastrukturę transportową. W kontekście ograniczania budżetów inwestycyjnych i przesuwania realizacji inwestycji na późniejszy okres skupienie środków na jednym, w miarę oszczędnym i najbardziej efektywnym rozwiązaniu powinno zostać rozważone. Budowa - być może nawet wcześniej niż to zakładają aktualne plany inwestycyjne – sprawnego, wydajnego i niezależnego od kongestii na ulicach, środka transportu zbiorowego, w największym stopniu pozwoliłaby przynieść ulgę w zakresie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom przedmiotowego rejonu. Powyższe spostrzeżenie także wzięto pod uwagę przy podejściu do formułowania wariantów rozwiązań analizowanej linii tramwajowej.

Poniżej przedstawiono podejście do kluczowych zagadnień wpływających na kształt poszczególnych wariantów.

#### a) Przejście przez Trasę Toruńską

---

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Analiza uwarunkowań wskazała, że najtrudniejszym i kluczowym elementem opracowania jest przejście trasy tramwajowej przez Trasę Toruńską i sąsiadujący z nią obszar w rejonie przecięcia ul. Głębockiej i Trasy Olszynki Grochowskiej. Punktem wyjścia do wypracowania najlepszej opcji było rozwiązanie przewidziane w „Uproszczonej studium Trasy Olszynki Grochowskiej na odcinku od ulicy Przewodowej do północnej granicy Warszawy” (BPRW, grudzień 2008), tj. poprowadzenie trasy tramwajowej tunelem o długości ok. 1 km rozpoczynającym się po południowej stronie Trasy Toruńskiej, a kończącym się w pasie dzielącym Trasę Olszynki Grochowskiej wraz z podziemnym przystankiem po północnej stronie Trasy Toruńskiej.

Jednakże nowo zaistniała kolizja (aktualnie trwająca budowa pawilonu Lidl na trasie planowanego tunelu) zmusza do rozważenia także innych wariantów przejścia przez Trasę Toruńską. W analizie na wstępnym etapie odrzucono warianty przejścia trasą tramwajową przez Trasę Toruńską na zachód od wiaduktu w ciągu ul. Głębockiej. Skupiono się na wariantach lokalizacji przejścia po wschodniej stronie tego wiaduktu – w pierwotnej lokalizacji zgodnej ze studium BPRW i nieco skorygowanej wynikającej z nowej kolizji – w wersji tunelu lub estakady. Poszukując wariantu z możliwie krótkim obiektem inżynierskim rozważono wariant powiązany z przyszłym węzłem na przecięciu Trasy Toruńskiej i Trasy Olszynki Grochowskiej.

### b) Parking Park+Ride oraz węzeł przesiadkowy

Z uwagi na dostępność terenu oraz uwarunkowania przestrzenne przyjęto dwa warianty lokalizacji Parkingu Park+Ride – po północnej stronie Trasy Toruńskiej, między ulicą Głębocką a łącznicami przyszłego węzła Trasy Toruńskiej z Trasą Olszynki Grochowskiej (wjazd i wyjazd od ulicy Głębockiej) oraz po południowej stronie Trasy Toruńskiej, na wschód od ulicy Głębockiej na terenie obecnych ogródków działkowych (wjazd i wyjazd z jezdni zbierająco-rozprowadzającej Trasy Toruńskiej lub wariantowo od strony ul. Głębockiej). Z punktu widzenia funkcjonalności Parkingu Park+Ride znacznie korzystniejszy jest pierwszy wariant lokalizacji. Skraca on czas dojazdu do Parkingu w szczycie porannym i minimalizuje kolizję dojazdu do Parkingu z najbardziej obciążonymi w szczycie porannym relacjami.

### Wariant północny

Założono budowę parkingu trzypoziomowego (w tym z jedną kondygnacją podziemną) o łącznej całkowitej pojemności 2 500 poj. i powierzchni pojedynczej kondygnacji wynoszącej ok. 18 500 m<sup>2</sup>. Wjazd na parking P+R z Trasy Toruńskiej od strony wschodniej odbywa się poprzez drogę zbierająco-rozprowadzającą równoległą do Trasy i dalej w prawo do włączenia w ul. Głębocką i na rondzie Głębocka - Jesiennych Liści wjazd na drogę dojazdową obsługującą Park+Ride i znajdujące się obok CH Lidl.

Od strony zachodniej z Trasy Toruńskiej wjazd na parking realizowany jest poprzez równoległą drogę zbierająco-rozprowadzającą i wyłączenie w prawo do ronda w ul. Głębockiej znajdującego się po wschodniej stronie Trasy Toruńskiej, dalej ul. Głębocką do drugiego ronda Głębocka – Jesiennych Liści i wjazd na nim na drogę dojazdową do P+R.

---

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Od strony południowej z Trasy Olszynki Grochowskiej wjazd realizowany jest poprzez łącznicę węzła Olszynka Grochowska do drogi zbierająco-rozprowadzającej po północnej stronie Trasy Toruńskiej i dalej analogicznie jak dla ruchu ze wschodu od Trasy Toruńskiej.

Z pozostałych kierunków (ulice Głębocka, Jesiennych Liści, Trasa Olszynki Grochowskiej od strony południowej wjazd na parking odbywa się poprzez rondo Głębocka – Jesiennych Liści.

### Wariant południowy

Założono budowę parkingu trzypoziomowego (w tym z jedną kondygnacją podziemną) o łącznej całkowitej pojemności 2 600 poj. i powierzchni pojedynczej kondygnacji wynoszącej ok. 19 500 m<sup>2</sup>. Dla wariantu 5 w związku z jego przebiegiem bardziej na wschód w stosunku do pozostałych wariantów konieczna jest budowa kondygnacji podziemnej o mniejszej powierzchni od pozostałych wariantów i zmniejszenie całkowitej ilości miejsc parkingowych do 2 250.

Wjazd na parking P+R z Trasy Toruńskiej od strony wschodniej odbywa się poprzez drogę zbierająco-rozprowadzającą równoległą do Trasy i dalej w prawo do włączenia w ul. Głębocką i na południe Głębocką do ronda po południowej stronie Trasy Toruńskiej, gdzie następuje wyłączenie do drogi łączącej południową jezdnię zbierająco-rozprowadzającą Trasy Toruńskiej z ulicą Głębocką i wjazd na Park+Ride poprzez tą jezdnię.

Wjazd od strony zachodniej Trasy Toruńskiej odbywa się poprzez równoległą do Trasy drogę zbierająco-rozprowadzającą.

Od strony południowej z Trasy Olszynki Grochowskiej dojazd do parking P+R odbywa się poprzez wyłączenie na łącznicy węzła Olszynka Grochowska na drogę zbierająco-rozprowadzającą Trasy Toruńskiej i dalej jak dla ruchu z Trasy Toruńskiej od strony wschodniej.

Z pozostałych kierunków wjazd realizowany jest poprzez rondo w ulicy Głębockiej po południowej stronie Trasy Toruńskiej z dojazdem do drogi zbierająco-rozprowadzającej.

Założono również alternatywne podłączenie parkingu Park+Ride od ul. Głębockiej poprzez dobudowę odcinka drogi od skrzyżowania ulicy Głębockiej z drogą obsługującą CH Targówek (dobudowa czwartego wlotu skrzyżowania) w kierunku północno-wschodnim do parkingu P+R.

### Powiązanie z linią tramwajową i innymi środkami transportu zbiorowego

W wariantcie północnym parking Park+Ride powiązany jest z przystankami zlokalizowanymi po wschodniej stronie ronda łączącego ulice Jesiennych Liści, Głębocką i Trasę Olszynki Grochowskiej.

Dla wariantu południowego lokalizacji Park+Ride powiązanie z linią tramwajową realizowane jest poprzez przystanki zlokalizowane po zachodniej stronie parkingu dla wariantów 1, 2, 3, 4 lub poprzez przystanki znajdujące się na poziomie -1 pod kondygnacją naziemną P+R dla wariantu 5.

Równocześnie uznano, że brak wystarczającego uzasadnienia dla lokalizacji pętli autobusowej w rejonie przecięcia Trasy Toruńskiej. Autobusy kursujące Trasą Toruńską spoza Warszawy powinny raczej oferować pasażerom szerszą możliwość przesiadek, a więc powinny kończyć swą trasę w węźle przesiadkowym położonym np. przy stacji Warszawa Toruńska lub przy pętli tramwajowej Żerań. Co do linii autobusowych operujących obecnie w obszarze Białołęki Wschodniej to należy



---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

przewidzieć ich remarsztrutyzację, aby dowoziły pasażerów do linii tramwajowej. W relacji północ-południe (Trasą Olszynki Grochowskiej lub ul. Głębocka) raczej powinno się ich liczbę zminimalizować, gdyż stanowiłby środek transportu konkurencyjny wobec linii tramwajowej, zwłaszcza, gdyby linia taka miała kończyć się na pętli w rejonie Trasy Toruńskiej. Dodatkowo lokalizacja pętli autobusowej ograniczyłaby dostępności terenu pod parking Park+Ride, którego, zwłaszcza po północnej stronie Trasy Toruńskiej, nie jest wiele. Niemniej jednak zarezerwowano miejsce pod ewentualną pętlę autobusową obok pętli tramwajowej po południowej stronie Trasy Toruńskiej.

c) Przejście trasy tramwajowej z pasa dzielącego ul. Głębockiej na wschodnią stronę tej ulicy

W wariantowej analizie rozpatrzono dwa sposoby prowadzenia trasy tramwajowej w ul. Głębockiej na południe od Trasy Toruńskiej. Zasadnicza różnica między nimi polega na bezkolizyjnym lub kolizyjnym przeprowadzeniu trasy tramwajowej na wschodnią stronę ul. Głębockiej. Pierwszy wariant zakłada wykorzystanie w pełnym zakresie rezerwy w pasie dzielącym ul. Głębockiej i poprowadzenie linii tramwajowej tym pasem, a następnie przeprowadzenie jej bezkolizyjnie tunelem lub obiektem (w zależności od sposobu dalszego prowadzenia trasy tramwajowej) pod wschodnią jezdnią ul. Głębockiej. Wariant tym wymusza dokonanie pewnych korekt (dodatkowy obiekt, kolizja rampy z podporą kładki dla pieszych) w już wykonanym przez Transprojekt Gdański projekcie budowlanym przebudowy ciągu ul. Świętego Wincentego – Głębocka. Drugi wariant zakłada kolizyjne przeprowadzenie linii tramwajowej na wschodnią stronę ul. Głębockiej, ale aby uniknąć utworzenia nowego punktu kolizji zakłócającego ruch w ciągu ul. Głębockiej, przejście to przewidziano na wysokości skrzyżowania ul. Głębockiej z wjazdem na teren Centrum Handlowego Targówek.

d) Zakończenie linii tramwajowej w rejonie Trasy Mostu Północnego

Rozważono różne rozwiązania zakończenia linii tramwajowej w rejonie Trasy Mostu Północnego. Punktem wyjścia było przyjęcie, że linia ma zakończyć się na pętli zlokalizowanej zgodnie ze „Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka” (Transprojekt Gdański 2010) w rejonie między ul. Ostródką a Białołęką. Po analizie zrezygnowano z rozpatrywania tego rozwiązania, gdyż realizacja go w docelowym zakresie wymagałaby wcześniejszego przeprowadzenia w pełnym zakresie analizy ciągu komunikacyjnego wzdłuż Trasy Mostu Północnego. Doprowadzenie linii tramwajowej do pętli w rejonie między ul. Ostródką a ul. Białołęką wymuszałoby de facto realizację Trasy Mostu Północnego (a przynajmniej jej istotnych elementów) na odcinku od węzła do Trasy Olszynki Grochowskiej do rejonu pętli, a ponadto Trasy Olszynki Grochowskiej na północ od ul. Berensona. O realizacji tych odcinków tras powinny jednak decydować względy funkcjonalno-ruchowe, a nie potrzeba „dociągnięcia” linii tramwajowej do perspektywicznie zaplanowanej pętli. Innymi słowy przed wybudowaniem połączenia istniejącego odcinka Trasy Mostu Północnego z Trasą Olszynki Grochowskiej realizacja Trasy Mostu Północnego od „drugiego końca” nie znajduje uzasadnienia. Dodatkowo rejon na zachód od Trasy Olszynki

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Grochowskiej, przez który ten odcinek linii tramwajowej miałby przebiegać jest zabudowany znacznie mniej intensywnie (zabudowa jednorodzinna) niż pozostały obszar, który ma być obsługiwany przez nową linię tramwajową (osiedle Derby i okolice), a więc w tym wypadku potrzeba realizacji tego odcinka linii tramwajowej jest mniejsza i powinna być rozpatrywana w dalszej przyszłości.

Przyjęto dwa rozwiązania zakończenia linii tramwajowej w rejonie Trasy Mostu Północnego. Pierwsze rozwiązania (oszczędnościowe) zakłada wykorzystanie na przedmiotowej linii taboru dwukierunkowego (który w niedalekiej przyszłości znajdzie się w dyspozycji Tramwajów Warszawskich) i przewiduje tymczasowe zakończenie linii bez pętli w rejonie na północ od ul. Berensona. Wariant ten przewiduje jedynie ewentualną budowę tymczasowych torów odstawczych w pasie terenu pod przyszłą kontynuację linii. Rozbiórka tymczasowych elementów w przypadku kontynuacji inwestycji (przedłużenia Trasy Olszynki Grochowskiej lub/i przedłużenia trasy tramwajowej) nie pociągałaby za sobą dużych kosztów. Drugi rozpatrywany wariant przewiduje budowę tymczasowej pętli w liniach rozgraniczających Trasy Olszynki Grochowskiej po północnej stronie przyszłego skrzyżowania z Trasą Mostu Północnego. To tymczasowe rozwiązanie jest z kolei droższe w realizacji i zwiększa koszt robót, które w przyszłości podlegałyby rozbiórce (gdy budowa Trasy Olszynki Grochowskiej będzie kontynuowana), niemniej jednak zapewnia większe walory funkcjonalne (m.in. brak konieczności wykorzystania taboru dwukierunkowego). Ponadto pozwala na większą elastyczność w kolejnych decyzjach inwestycyjnych – umożliwia realizację Trasy Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego i samej Trasy Mostu Północnego bez ingerencji w zrealizowaną infrastrukturę tramwajową.

e) Etapowe zakończenie linii tramwajowej w rejonie Trasy Toruńskiej

Zgodnie z zakresem zamówienia w koncepcji rozważono etapowe zakończenie linii tramwajowej prowadzącej ulicą Świętego Wincentego w rejonie Trasy Toruńskiej. Jakkolwiek wydaje się, że priorytetem, pozwalającym na osiągnięcie celu w postaci skokowej poprawy obsługi komunikacyjnej, powinno być doprowadzenie linii tramwajowej bezpośrednio w rejon Białołęki Wschodniej, to jednak technicznie możliwe jest etapowe zakończenie linii w postaci pętli zlokalizowanej po południowej stronie Trasy Toruńskiej. Przy czym mogłoby to być rozwiązanie kosztowne z uwagi na rozwiązania techniczne w niektórych wariantach (np. niezbędna byłaby pętla w poziomie -1 w podziemiach Parkingu Park+Ride). Dlatego pętlę tramwajową po południowej stronie Trasy Toruńskiej uwzględniono tylko w wariantach z przejściem górą nad Trasą Toruńską. Jednakże pętla ta oddalona musi być dość znacznie od Trasy Toruńskiej, co nie daje możliwości zaprojektowania dobrze zintegrowanego węzła przesiadkowego.

Natomiast całkowicie niezasadne wydaje się lokalizowanie etapowej pętli tramwajowej po północnej stronie Trasy Toruńskiej. W efekcie poniechano uwzględniania takiego rozwiązania w analizowanych wariantach. Z powodu ograniczonej dostępności terenu, a zwłaszcza uwarunkowań technicznych (trasa tramwajowa prowadzona nad Trasą Toruńską na estakadzie lub pod nią w tunelu) taka pętla musiałaby zostać zlokalizowana w znacznej odległości od Trasy Toruńskiej i

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

planowanego węzła przesiadkowego. Z drugiej strony nadal oddalona byłaby o kilkaset metrów od Osiedla Derby stanowiącego główny generator ruchu w tym rejonie, a więc funkcjonalność tego rozwiązania nie byłaby optymalna. Innymi słowy większość kosztów inwestycyjnych (związana z przejściem przez Trasę Toruńską) zostałaby poniesiona, natomiast pełny efekt funkcjonalny (dotyczący w tym wypadku sprawnej obsługi Osiedla Derby i okolic) nie zostałby osiągnięty.

f) Przekrój poprzeczny Trasy Olszynki Grochowskiej

W analizowanych wariantach uwzględniono dwa podstawowe przekroje poprzeczne Trasy Olszynki Grochowskiej na odcinku na północ od ul. Głębockiej. Pierwszy z nich oparty jest na koncepcji BPRW i zakłada prowadzenie trasy tramwajowej w pasie dzielącym Trasy Olszynki Grochowskiej. Drugi przewiduje prowadzenie trasy tramwajowej po zachodniej stronie korytarza przeznaczanego na Trasę Olszynki Grochowskiej i pozwala w większym stopniu uniezależnić inwestycję tramwajową od budowy Trasy Olszynki Grochowskiej. Niemniej jednak oba warianty dają możliwość etapowania realizacji Trasy Olszynki Grochowskiej w zakresie jej przekroju poprzecznego (np. najpierw jedna jezdnia, potem druga).

Parametry techniczne przekroju z trasą tramwajową w pasie dzielącym TOG (przy założeniu braku zmiany klasy drogi):

- klasa drogi GP
- prędkość projektowa 70 km/godz.
- 2 jezdnie o 2 pasach ruchu, obustronne opaski 0,5 m
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- pas dzielący 10,0 m,
- jezdnie zapewniające obsługę sąsiadującego terenu (gdzie niezbędne) 6,0 m,
- chodniki 2,0 ÷ 3,0m,
- szerokość pasa w liniach rozgraniczających 54m

Parametry techniczne przekroju z trasą tramwajową po zachodniej stronie TOG (przy założeniu braku zmiany klasy drogi)

- klasa drogi GP
- prędkość projektowa 70 km/godz.
- 2 jezdnie o 2 pasach ruchu, obustronne opaski 0,5 m
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- pas dzielący 5,0 m,
- jezdnie zapewniające obsługę sąsiadującego terenu (gdzie niezbędne) 6,0 m,
- chodniki 2,0 ÷ 3,0m,
- szerokość pasa w liniach rozgraniczających 61,5m

g) Przystanki transportu zbiorowego

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

Zakłada się, że we wszystkich lokalizacjach i wszelkich wariantach, gdzie to będzie możliwe zostaną zorganizowane wspólne przystanki autobusowo-tramwajowe (tzn. zostanie umożliwiony wjazd autobusów na teren przystanków tak, aby zatrzymywały się przy tym samym peronie, co tramwaje). Ponieważ nie należy spodziewać się znaczącego ruchu autobusowego równoległe do trasy tramwajowej, nie rozważa się wprowadzenia ruchu autobusów po torowisku na całej długości trasy.

h) Obniżenie klasy ulic objętych opracowaniem

Zgodnie z zakresem zamówienia obowiązkiem projektanta było przeanalizowanie potrzeby ewentualnego obniżenia klasy projektowania ulic w zakresie objętym opracowaniem.

W odniesieniu do ul. Głębockiej na południe od Trasy Toruńskiej nie znajduje to uzasadnienia, gdyż nawet podłączenie ewentualnego Parkingu Park+Ride do ulicy Głębockiej byłoby zrealizowane poprzez skrzyżowanie na wysokości wjazdu do Centrum Handlowego Targówek, a więc nie ma potrzeby zmiany stopnia dostępności tej ulicy przewidzianego w opracowaniu projektowym Transprojektu Gdańskiego.

Zagadnienie ewentualnej zmiany założonej w dotychczasowych dokumentach planistycznych klasy Trasy Olszynki Grochowskiej na północ od Trasy Toruńskiej jest bardziej złożone. Kluczowe znaczenie dla tej kwestii ma zagadnienie dostępności do Trasy Olszynki Grochowskiej z osiedla Derby oraz sąsiadującego z nim najintensywniej zagospodarowanego obszaru Białołęki Wschodniej. W tym kontekście pozostaje poza wszelką wątpliwością, że ul. Berensona musi posiadać połączenie (we wszystkich relacjach) z Trasą Olszynki Grochowskiej. Studium BPRW przewidywało takie rozwiązanie (Trasa Olszynki Grochowskiej przeprowadzona wiaduktami, pod nimi węzeł typu karo z rondem) jako opcjonalny podwariant. W niniejszym opracowaniu przyjęto to rozwiązanie jako podstawowe. Przemawia za tym przede wszystkim kwestia zapewnienia dobrego dostępu do Trasy Olszynki Grochowskiej z osiedla Derby, a przynajmniej z jego północnej części. Brak możliwości dostępu do Trasy Olszynki Grochowskiej z ul. Berensona stawiałby po pierwsze pod znakiem zapytania sensowność jakiegokolwiek etapowania budowy tej Trasy (Trasa mogłaby zapełnić się ruchem praktycznie dopiero po zrealizowaniu pełnego docelowego zakresu Trasy Olszynki Grochowskiej i Trasy Mostu Północnego), a ponadto oznaczałby, że praktycznie cały ruch z osiedla Derby w kierunku centrum musiałby przenieść ulica serwisowa po zachodniej stronie Trasy Olszynki Grochowskiej krzyżująca się następnie z ulicą Jesiennych Liści. W celu poprawy przyszłych warunków ruchu w tym rejonie proponuje się zastąpienie obecnego ronda i sąsiadującego z nim przyszłego skrzyżowania dużym wydłużonym skrzyżowaniem o ruchu okrężnym, niemniej jednak nie jest to rozwiązanie w jakimkolwiek stopniu unieważniające potrzebę połączenia Trasy Olszynki Grochowskiej z ul. Berensona. Co więcej zapewnienie dobrego dostępu do Trasy Olszynki Grochowskiej z osiedla Derby uzasadnia także rozważenie włączenia w Trasę na zasadzie prawoskrętów ulicy Derby (również w zgodzie z jednym z podwariantów zawartych w studium BPRW). Jednakże wprowadzenie choćby podstawowego z tych rozwiązań (węzeł przy ul. Berensona) powoduje komplikacje związane z klasą techniczną Trasy Olszynki Grochowskiej. Aby

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

utrzymać parametry klasy GP należałoby węzły z ul. Berensona i z Trasą Mostu Północnego połączyć w węzeł zespolony. Nie jest to krok szczególnie korzystny, bo po pierwsze podwyższa koszty inwestycji (zwłaszcza, gdyby poszukiwać technicznego rozwiązania dla uniknięcia konieczności przejazdu przez rondo na ul. Berensona tych pojazdów, które następnie będą chciały skręcić w lewo w Trasę Mostu Północnego), a po drugie uniemożliwia bezkolizyjne skierowanie linii tramwajowej w pas dzielący Trasy Olszynki Grochowskiej w tym wariantcie, w którym na południe od ul. Berensona jest ona prowadzona po zachodniej stronie Trasy. Alternatywą dla rozwiązania powyższych dylematów (w obliczu bezwzględnej konieczności zapewnienia połączenia ulicy Berensona z Trasą) byłoby więc obniżenie klasy technicznej Trasy Olszynki Grochowskiej z GP na G.

Ewentualne obniżenie klasy technicznej Trasy Olszynki Grochowskiej wiązałyby się ponadto ze strategiczną decyzją o modyfikacji funkcji, jaką pełnić ma ta Trasa w układzie komunikacyjnym miasta, a nie bezwzględnymi ograniczeniami technicznymi. W rezerwie terenowej pozostawionej na potrzeby Trasy Olszynki Grochowskiej nadal możliwe jest zaprojektowanie przekroju ulicy klasy GP, niemniej jednak jej formuła w przyszłości może nie współgrać z zaistniałymi już uwarunkowaniami przestrzennymi. Nowa zabudowa mieszkaniowa i usługowa powstająca wokół rezerwy terenowej niejako „otwiera” się na to wolne miejsce, w którym powinna powstać „miejska aleja”, tymczasem wymogi techniczne wymuszą powstanie tam m.in. wyniesionych ponad poziom terenu estakad czy wysokich ekranów dźwiękochłonnych. Zagadnienie to powinno być więc przedmiotem dalszych szczegółowych analiz zarówno o charakterze transportowym, jak i urbanistycznym.

Ostatnie z zagadnień dotyczących przewidzianego do rozważenia ewentualnego obniżenia klasy technicznej ulicy, a mianowicie obniżenia tej klasy dla Trasy Mostu Północnego na wschód od Trasy Olszynki Grochowskiej z głównej (G) na zbiorczą (Z) wydaje się przesądzone w rezultacie podjętych decyzji planistycznych (Projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Marki uzgodniony przez Zarząd Województwa Mazowieckiego w zakresie jego zgodności z ustaleniami planu zagospodarowania województwa). Niemniej jednak postuluje się wyznaczenie wzdłuż tej ulicy rezerwy terenowej pod przedłużenie linii tramwajowej. Obszar miasta Marki pozbawiony jest niezależnego od kongestii ulicznej środka transportu zbiorowego. Dlatego w przyszłości w kontekście wzrastającej intensywności zagospodarowania tego obszaru przedłużenie linii tramwajowej w kierunku Marek może dać mieszkańcom interesującą ofertę, która równocześnie wpłynęłaby także na zwiększenie potoków pasażerskich na trasie tramwajowej będącej przedmiotem niniejszego opracowania.

i) Etapowanie realizacji inwestycji

Przy uwzględnieniu ograniczeń w nachodzących budżetach inwestycyjnym m.st. Warszawa zagadnienie możliwości racjonalnego etapowania inwestycji (a więc osiągnięcia jak najpełniejszych efektów po zrealizowaniu tylko części docelowych rozwiązań) ma kluczowe znaczenie. W zakresie rozpatrywanej inwestycji etapowaniu podlegać mogą: budowa linii tramwajowej (od razu na Białołękę Wschodnią czy najpierw tylko do Trasy Toruńskiej), budowa Trasy Olszynki Grochowskiej

---

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

(na jakim odcinku i czy w pełnym przekroju czy w przekroju jednojezdniowym) i budowa Parkingu Park+Ride. Rozpatrzeniu powinno podlegać także ustalenie kolejności realizacji tych przedsięwzięć. Jak wspomniano podczas analiz wariantów możliwych do realizacji starano się zapewnić jak najdalej idącą niezależność poszczególnych elementów inwestycji, choć w niektórych wypadkach realizacja jednego przedsięwzięcia wymusi wykonanie niektórych elementów innego. W innym wypadku skumulowanie wszystkich przedsięwzięć w ramach jednej niepodzielnej inwestycji znacznie utrudni włączenie kosztownego zadania do budżetu inwestycyjnego.

Budowa Trasy Olszynki Grochowskiej na południe od ul. Głębockiej to zadanie o takiej skali, że jego realizacja będzie możliwa zapewne w dalszej przyszłości. Także rozpatrywanie potencjalnych wariantów etapowania Trasy Olszynki Grochowskiej na północ od ul. Berensona nie znajduje na etapie obecnej koncepcji wystarczającego uzasadnienia komunikacyjnego, gdyż odcinek ten mógłby być wykorzystany co najmniej dopiero po budowie w pełnym zakresie Trasy Mostu Północnego, a najlepiej także kontynuacji Trasy Olszynki Grochowskiej na północ od węzła z Trasą Mostu Północnego. Tak więc zagadnienie etapowania koncentruje się na odcinku Trasy Olszynki Grochowskiej od rejonu ul. Głębockiej do ul. Berensona. Z racji tego, że niezawodny i niezależny od kongestii środek transportu zbiorowego w postaci tramwaju zapewni Białąłęce Wschodniej skokową poprawę obsługi komunikacyjnej w stopniu większym niż budowa nowej ulicy, budowa linii tramwajowej powinna nastąpić co najmniej równocześnie z budową równoległego odcinka Trasy Olszynki Grochowskiej. Ponieważ w rejonie ul. Berensona Trasa włączy się tymczasowo (przy późniejszej realizacji dalszego odcinka) w układ ulic jednojezdniowych (poprzez rondo w poziomie „0” – element przyszłego węzła Trasy z ul. Berensona) wskazane jest, aby w pierwszym etapie powstała jedna jezdnia Trasy na tym odcinku.

Odnosnie zaś etapowania innych elementów inwestycji to Parking Park+Ride powinien powstać równocześnie z budową linii tramwajowej, jakkolwiek nie ma zasadniczych przeszkód technicznych (nawet tam, gdzie parking miałby być konstrukcyjnie połączony z elementami linii tramwajowej), aby został on wzniesiony w kolejnym etapie. Priorytetowym zadaniem linii tramwajowej powinna być poprawa obsługi Białąłki Wschodniej i elementy inwestycji nie związane bezpośrednio z tym priorytetem, mogą zostać zrealizowane później, aby nie podrażać kosztów inwestycyjnych I etapu inwestycji.

Zaprezentowane powyżej podejście do zagadnienia etapowania inwestycji stanowić będzie punkt odniesienia w ocenie rozpatrywanych wariantów inwestycji.

### 3) Opis wariantów

#### a) WARIANT 1

Trasa wariantu przebiegu linii tramwajowej (jak wszystkich analizowanych) rozpoczyna się w przy skrzyżowaniu z ul. Malborską i prowadzi w pasie dzielącym ul. Głębockiej aż do jej skrzyżowania z wjazdem na teren Centrum Handlowego Targówek. Następnie przecina to skrzyżowanie i kontynuuje przebieg pasem dzielącym ul. Głębockiej. W pasie tym zagłębia się rampą na poziom „-

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

1", aby przejść tunelem pod jezdnią wschodnią ul. Głębockiej i od wschodniej strony ominąć łącznicę węzła ul. Głębockiej z Trasą Toruńską. Bezpośrednio przed Trasą Toruńską rozpoczyna się tunel o długości 585m, prowadzący trasę tramwajową pod Trasą Toruńską i obszarem na północ od niej aż do jej wyjścia na powierzchnię w pasie dzielącym Trasy Olszynki Grochowskiej. Przebieg tunelu zgodny jest z koncepcją zawartą w studium autorstwa BPRW. Oznacza to kolizję z pawilonem handlowym Lidl. Na dalszym odcinku trasa tramwajowa prowadzi pasem dzielącym Trasy Olszynki Grochowskiej aż do tymczasowej pętli ulokowanej w liniach rozgraniczających Trasy na północ od jej węzła z Trasą Mostu Północnego.

Wariant dopuszcza lokalizację Parkingu Park+Ride w obu analizowanych miejscach, przy czym jako podstawową należy uznać lokalizację po północnej stronie Trasy Toruńskiej (korzystniejszą funkcjonalnie) także z powodu możliwości połączenia go z podziemnym przystankiem tramwaju na odcinku tunelowym. W tym wariantcie nie przewidziano pętli tramwajowej po południowej stronie Trasy Toruńskiej.

Wariant przewiduje lokalizację przystanków tramwajowych w następujących miejscach:

- przy ul. Malborskiej
- przy Centrum Handlowym Targówek
- po południowej stronie Trasy Toruńskiej (opcjonalnie, gdy obok będzie zlokalizowany Parking Park+Ride),
- po północnej stronie Trasy Toruńskiej (przystanek podziemny)
- przy ul. Skarbka z Gór
- przy ul. Derby
- przy ul. Berensona
- przy pętli na północ od Trasy Mostu Północnego.

Realizacja trasy tramwajowej w tym wariantcie pociąga za sobą konieczność realizacji Trasy Olszynki Grochowskiej przynajmniej na odcinku od łącznic prowadzących od ronda na ul. Głębockiej do ul. Berensona (w przypadku realizacji na początku przekroju jednojezdniowego można zrezygnować z budowy obiektu na łącznicy w relacji rondo na ul. Głębockiej – ul. Berensona). Z drugiej strony zakończenie budowy Trasy Olszynki Grochowskiej na ul. Berensona i równoczesne zlokalizowanie tymczasowej pętli na północ od Trasy Mostu Północnego wymusza zapewnienie tymczasowych dróg dojazdu i dojścia do tej pętli.

**b) WARIANT 2**

Trasa wariantu przebiegu linii tramwajowej rozpoczyna się w przy skrzyżowaniu z ul. Malborską i prowadzi w pasie dzielącym ul. Głębockiej aż do jej skrzyżowania z wjazdem na teren Centrum Handlowego Targówek. Na skrzyżowaniu tym przecina kolizyjnie jezdnię wschodnią to skrzyżowanie i kontynuuje przebieg po wschodniej stronie ul. Głębockiej. W tym miejscu przewidziano możliwość zlokalizowania pętli tramwajowej. Na dalszym odcinku trasa Wariantu pokrywa się w planie z przebiegiem linii tramwajowej w Wariantcie I, z tym że trasa jest

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

prowadzona rampą na poziom „+1”, na którym (na estakadzie) następuje przekroczenie Trasy Toruńskiej oraz terenu położonego na północ od niej (w tym ul. Głębockiej). Odmienna niż w Wariancie I jest jednak lokalizacja przystanku tramwajowego – zamiast w tunelu na północ od Trasy Toruńskiej jest on zlokalizowany na estakadzie bezpośrednio nad Trasą Toruńską. Wszystkie pozostałe elementy inwestycji są takie same jak w Wariancie I. Tak więc Wariant przewiduje lokalizację przystanków tramwajowych w następujących miejscach:

- przy ul. Malborskiej
- przy Centrum Handlowym Targówek
- na estakadzie nad Trasą Toruńską
- przy ul. Skarbka z Gór
- przy ul. Derby
- przy ul. Berensona
- przy pętli na północ od Trasy Mostu Północnego.

c) **WARIANT 3**

Trasa Wariantu aż do bezpośredniego sąsiedztwa Trasy Toruńskiej pokrywa z Wariantem II. Dalszy przebieg trasy (na odcinku przekroczenia Trasy Toruńskiej i ul. Głębockiej estakadą) stanowi modyfikację Wariantu II pozwalającą uniknąć kolizji z pawilonem Lidl. Na dalszym odcinku trasa tramwajowa prowadzi pasem dzielącym Trasy Olszynki Grochowskiej i kończy się na północ od ul. Berensona na tymczasowym przystanku do zawracania (dla taboru dwukierunkowego).

Wariant przewiduje lokalizację przystanków tramwajowych w następujących miejscach:

- przy ul. Malborskiej
- przy Centrum Handlowym Targówek
- na estakadzie nad Trasą Toruńską
- przy ul. Skarbka z Gór
- przy ul. Derby
- przy ul. Berensona

Pozostałe elementy nie zmieniają się w stosunku do Wariantu II.

d) **WARIANT 4**

Trasa Wariantu na południe od Trasy Toruńskiej pokrywa się z Wariantem III. Podobnie Trasa Toruńska zostaje przekroczona estakadą w poziomie „+1” omijającą pawilon Lidl. Modyfikacja w stosunku do Wariantu III następuje na dalszym odcinku, na którym estakada skręca na zachód i przekracza ul. Głębocką i ul. Jesiennych Liści, aby zakończyć się po zachodniej stronie Trasy Olszynki Grochowskiej (w koncepcji uwzględniono dwie opcje szczegółowego przebiegu trasy na tym odcinku). Następnie linia tramwajowa przebiega w rezerwie terenu pod Trasę Olszynki Grochowskiej. Jedynie w rejonie skrzyżowania z ul. Berensona konieczne jest nieznaczne odgięcie trasy tramwajowej w celu ograniczenia kolizji z siecią uliczną do jednego punktu, a zarazem zapewnienia obszaru akumulacji dla pojazdów zjeżdżających ze skrzyżowania, które mogłyby



---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

zostać zatrzymane przez przejeżdżający tramwaj. Linia tramwajowa kończy się na północ od ul. Berensona na tymczasowym przystanku do zawracania (dla taboru dwukierunkowego).

Wariant przewiduje lokalizację przystanków tramwajowych w następujących miejscach:

- przy ul. Malborskiej
- przy Centrum Handlowym Targówek
- po południowej stronie Trasy Toruńskiej (opcjonalnie, gdy obok będzie zlokalizowany Parking Park+Ride),
- na estakadzie nad Trasą Toruńską
- przy ul. Skarbka z Gór
- przy ul. Derby
- przy ul. Berensona

Sposób poprowadzenia trasy tramwajowej w tym Wariacie umożliwi zrezygnowanie z budowy obiektu na łącznicy Trasy Olszynki Grochowskiej w relacji rondo na ul. Głębockiej – ul. Berensona (także przy realizacji dwujezdniowego przekroju Trasy) do czasu, aż budowa Trasy w kierunku południowym nie będzie kontynuowana.

e) WARIANT 5

Trasa tramwajowa przebiega jak w Wariacie I do przekroczenia tunelem wschodniej jezdni ul. Głębockiej. Następnie linia biegnie w kierunku przyszłego węzła Trasy Toruńskiej z Trasą Olszynki Grochowskiej, który przekracza tunelem (576m) i wychodzi na powierzchnię w pasie dzielącym Trasy Olszynki Grochowskiej. Biegnie tym pasem, aż do tymczasowej pętli zlokalizowanej na północ od węzła z Trasą Mostu Północnego.

Wariant dopuszcza realizację Parkingu Park+Ride zarówno w lokalizacji po południowej lub po północnej stronie Trasy Toruńskiej. W tym pierwszym przystanek przesiadkowy zostałyby umieszczone na poziomie „-1” parkingu, natomiast w drugim przypadku przystanek byłby zlokalizowany w tunelu pod węzłem Trasy Toruńskiej i Trasy Olszynki Grochowskiej i połączony z parkingiem bezkolizyjnym przejściem.

Wariant przewiduje lokalizację przystanków tramwajowych w następujących miejscach:

- przy ul. Malborskiej
- przy Centrum Handlowym Targówek
- przy Parkingu Park+Ride (po południowej lub północnej stronie Trasy Toruńskiej),
- przy ul. Skarbka z Gór
- przy ul. Derby
- przy ul. Berensona
- przy pętli na północ od Trasy Mostu Północnego.

Realizacja Wariantu nie jest uzależniona od budowy węzła Trasy Toruńskiej z Trasą Olszynki Grochowskiej. Konieczne byłoby jedynie wyprzedzające wykonanie szczegółowego projektu węzła i dostosowanie rozwiązań projektowych tunelu tramwajowego do docelowych rozwiązań węzła. Równocześnie jednak Wariant wymusza realizację w kształcie docelowym obiektu na skrzyżowaniu

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

ul. Głębockiej i Trasy Olszynki Grochowskiej oraz obiektu dla łącznicy Trasy Olszynki Grochowskiej w relacji rondo na ul. Głębockiej – ul. Berensona, jeżeli zapadnie decyzja o realizacji dwujezdniowego przekroju Trasy.

**VIII. Analiza i ocena wariantów**

1) Kolizje przestrzenne

Tabela 8.1. Ilość kolizji przestrzennych w podziale na poszczególne warianty.

Warianty	Zabudowa	MPZP	SUIKZP	Decyzje administracyjne
1	XX	X	X	XX
2	XX	X	X	XX
3	X	X	0	X
4	X	XX	XX	X
5	0	X	X	X

0 – brak kolizji, X – kolizja mała, XX – kolizja średnia, XXX – kolizja duża

2) Kolizje infrastrukturalne

Tabela 8.2. Ilość kolizji infrastrukturalnych w podziale na poszczególne warianty

Warianty	Wodociągi	Kanalizacja	Gaz	Energetyka
1	2	11	3	2
2	2	11	3	2
3	2	11	3	2
4	2	9	3	2
5	2	11	3	2

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

3) Kolizje środowiskowe

Tabela 8.3. Kolizje środowiskowe

Warianty	Park Leśny Bródno	Ogródki działkowe	Zagajnik przy ul. Berensona	Rz. Długa
1	X	X	XX	XX
2	XX	X	XX	XX
3	XX	X	XX	0
4	XX	X	X	0
5	X	XX	XX	XX

0 – brak kolizji; X – kolizja mała, XX – kolizja duża

4) Warunki funkcjonalno ruchowe

Tabela 8.4. Kolizje funkcjonalno ruchowe w podziale na poszczególne warianty

Warianty	Długość [m]	Obiekty (tramwaj + drogi)	Długość obiektu w rejonie "S8"		Kolizje linii tramwajowych wymagające zatrzymań
			rampy	konstrukcja	
1	4060	1+1	593	982	1
2	4060	1+1	482	544	2
3	3530	1	547	734	3
4	3510	1	647	563	3
5	4290	1+2	675	877	1

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

5) Porównanie wariantów pod względem funkcjonalno-ruchowym

Czas przejazdu

Szacunkowy czas przejazdu trasą tramwajową Wariantami I-IV uznać można za zbliżony, co wynika z podobnej długości i charakterystyki trasy w każdym z Wariantów. Przy czym zakłada się, że w przypadku kolizyjnego przejścia przez wschodnią jezdnię ul. Głębockiej (Warianty II, III, IV) na skrzyżowaniu z wjazdem do Centrum Handlowego Targówek zostanie zastosowana sygnalizacja świetlna z priorytetem dla tramwaju, co ograniczy do minimum straty czasu tramwaju w tym miejscu w Wariantach II, III, IV. Z kolei potencjalnym czynnikiem, który może różnicować łączny czas przejazdu trasą tramwajową jest lokalizacja Parkingu Park+Ride. Jeżeli w Wariantcie I przyjęta zostałaby lokalizacja tego parkingu po południowej stronie Trasy Toruńskiej, oznacza to wprowadzenie dodatkowego przystanku (a tym samym wydłużenie czasu przejazdu w wyniku dodatkowego zatrzymania) w stosunku do Wariantów II, III, IV, w których niezależnie od lokalizacji parkingu przewidziano jeden przystanek na estakadzie nad Trasą.

Z punktu widzenia czasu przejazdu Wariant V jako dłuższy od pozostałych lokuje się na końcu listy jako najmniej korzystny.

Na dalszej trasie tramwajowej na północ od ul. Głębockiej nie przewiduje się istotnych różnic w czasie przejazdu w poszczególnych Wariantach.

Dostępność do przystanków, dojazd do węzłów przesiadkowych, warunki obsługi pasażerów w węzłach

Jak zaznaczono wcześniej, wszystkie Warianty dopuszczają umieszczenie Parkingu Park+Ride w obu rozpatrywanych lokalizacjach. Tak, więc zagadnienie lokalizacji parkingu powinno być oceniane w zasadzie odrębnie i korzystniejszy wariant lokalizacji powinien być połączony z wariantami przebiegu trasy tramwajowej. Tym korzystniejszym wariantem jest niewątpliwie lokalizacja północna ze względu na opisane już wcześniej cechy funkcjonalne (lepsze wpisanie się w szczyt poranny) oraz możliwość zaprojektowania mniej „kontrowersyjnego” wjazdu i wyjazdu z parkingu. Zakłada się, że głównym kierunkiem, z którego nadjeżdżać będzie zasadnicza część klientów Parkingu Park+Ride będzie dojazd od strony Marek. Drugą istotną grupą klientów będą Ci nadjeżdżający z północy ulicą Głębocką i Trasą Olszynki Grochowskiej. Obie grupy pojazdów w szczytce porannym przy lokalizacji parkingu po stronie północnej Trasy nie będą musiały przejeżdżać przez wiadukt nad Trasą Toruńską, a ta druga grupa nie będzie musiała tego robić także w szczytce popołudniowym. Z uwagi na ukształtowanie układu łącznic na węźle, gdzie rondo po południowej stronie Trasy może mieć tendencję do „napełniania” się pojazdami, jest to więc istotny aspekt dla warunków ruchu na całym węźle.

Warunki obsługi pasażerów na węźle przesiadkowym są zróżnicowane między wariantami. Obsługa dotyczyć będzie przede wszystkim klientów Parkingu Park+Ride. Ponadto obsłużeni mają

---

## **Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

być pasażerowie przesiadający się z tramwaju na autobusy (jadące Trasą Toruńska, jadące ul. Głębocką lub zatrzymujące się na ewentualnej pętli autobusowej, na którą przewidziano miejsce przy pętli tramwajowej na południe od Trasy Toruńskiej).

Należy zwrócić uwagę, że w przypadku etapowego zakończenia linii tramwajowej na pętli po południowej stronie Trasy Toruńskiej i równoczesnej budowie Parkingu Park+Ride stopień zintegrowania tak powstałego węzła przesiadkowego nie będzie wysoki, nawet jeśli wybrana zostanie lokalizacja południowa parkingu. Lokalizacja pętli w dość dużym oddaleniu od Trasy Toruńskiej wymusi długie drogi przejścia dla pasażerów. Znacznie wyższy stopień integracji węzła przesiadkowego zostanie osiągnięty, gdy linia przekroczy Trasę Toruńską, a zwłaszcza dotyczy to Wariantów II, III i IV. Umieszczenie przystanków na estakadzie nad Trasą Toruńską zminimalizuje i ułatwi przejścia pasażerów między poszczególnymi przystankami lub/i Parkingiem Park+Ride. Nieco gorszym stopniem integracji węzła przesiadkowego charakteryzuje się Wariant I, a jeszcze gorszym Wariant V, gdzie drogi przejścia pasażerów między przystankami lub/i Parkingiem Park+Ride generalnie się wydłużą (choć w przypadku podstawowej relacji przystanek tramwajowy-parking Park+Ride nie będą dłuższe).

Dostępność do pozostałych przystanków (poza rejonem węzła przesiadkowego) jest we wszystkich Wariantach bardzo zbliżona. Jedyna istotniejsza różnica dotyczy Wariantu IV. Trasa tramwajowa biegnie po zachodniej stronie Trasy Olszynki Grochowskiej, a więc od strony obszaru koncentracji zabudowy wielorodzinnej. Należy więc uznać, że na tym odcinku Wariant IV pod względem dostępności do przystanków jest nieco korzystniejszy od pozostałych.

Spełnienie wymagań wynikających z klas i funkcji ulic w układzie transportowym miasta

Warianty przebiegu trasy tramwajowej zostały sformułowane w ten sposób, że nie kolidują w zasadniczy sposób z przewidywanymi klasami i funkcjami ulic. W tym zakresie jedynie kolizyjny sposób przecięcia jezdni wschodniej ulicy Głębockiej (Warianty II, III i IV) wpływa nieznacznie na warunki ruchu na tej ulicy, a tym samym jej zdolność do pełnienia założonej funkcji.

Jak opisano wcześniej podstawowym czynnikiem, który może decydować o konieczności zmiany klasy technicznej planowanych ulic, a konkretnie Trasy Olszynki Grochowskiej, są względy planistyczno-urbanistyczny, w tym zapewnienie dobrej dostępności do Trasy z Olszynki Grochowskiej. Przebieg linii tramwajowej nie ma w zasadzie na tę kwestię wpływu, poza Wariantem IV, w którym faktycznie brak konieczności realizacji węzła zespolonego ułatwiłby w przyszłości sprowadzenie za węzłem na ul. Berensona linii tramwajowej w pas dzielący Trasy Olszynki Grochowskiej.

### 6) Wnioski (i wybór wariantów)

1. Wypracowanie optymalnego wariantu przebiegu linii tramwajowej wzdłuż ul. Głębockiej i Trasy Olszynki Grochowskiej jest zadaniem trudnym z uwagi na szereg nakładających się uwarunkowań przestrzennych, technicznych i komunikacyjnych (a także budżetowych), którego powinny być przy sformułowaniu takiego wariantu uwzględnione.

---

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

2. Szczególnie skomplikowany splot tych uwarunkowań koncentruje się w szczególności w rejonie przecięcia Trasy Toruńskiej i na północ od niej, gdzie aktualnie następuje dynamiczne przekształcanie sposobu zagospodarowania przestrzeni i gdzie konieczne okazuje się poszukiwanie nowych i niestandardowych rozwiązań. Dla wypracowania realistycznego wariantu realizacyjnego (o możliwie ograniczonych kosztach inwestycyjnych) może okazać się konieczne odstępianie od dotychczas ugruntowanych w dokumentach planistycznych koncepcji i założeń.

3. Dla wyboru optymalnego rozwiązania przebiegu trasy tramwajowej bardzo ważne są czynniki określające planowane nakłady i w związku z tym zakresy budowy inwestycji. Finansowanie jest kluczowym elementem dla określenia rozwiązania najlepszego wobec istotnych potrzeb komunikacyjnych analizowanego obszaru.

4. Ze względu na brak precyzyjnego harmonogramu budowy Trasy Olszynki Grochowskiej, rekomendujemy rozwiązania, które nie będą kolidowały z przyszłym powstaniem trasy, przy jednoczesnym spełnieniu celów niniejszego opracowania.

5. Szereg argumentów (głównie ruchowych i technicznych) przemawia za budową w jednym etapie linii tramwajowej aż za ul. Berensona, bez jej etapowego kończenia pętlą po południowej stronie Trasy Toruńskiej.

6. W obliczu przeprowadzonej analizy i porównania wariantów do dalszej analizy rekomenduje się skierowanie Wariantów nr I, III i IV. Po pierwsze Warianty wykazują w większości analizowanych kategorii korzystne parametry, które można starać się jeszcze poprawić w dalszych pracach planistycznych. Po drugie wskazanie tych Wariantów do dalszej analizy pozwoli pogłębić te analizy w odniesieniu do kluczowych elementów inwestycji, które podlegają wariantowaniu: przejście nad Trasą Toruńską tunelem lub estakadą, kolizyjne lub bezkolizyjne przejście przez wschodnią jezdnię ul. Głębockiej, trasa tramwajowa prowadzona pasem dzielącym Trasy Olszynki Grochowskiej lub po jej zachodniej stronie, linia tramwajowa zakończona tymczasową pętlą lub zawrotką dla składów dwukierunkowych.

7. Z analizy proponuje się definitywnie skreślić Wariant II (tylko nieznacznie różniący się od Wariantu III) oraz Wariant 5, który wykazuje w odniesieniu do większości kryteriów niższe parametry od pozostałych Wariantów, a dodatkowo jest skomplikowany w realizacji (powiązanie z przyszłym węzłem Trasy Toruńskiej z Trasą Olszynki Grochowskiej, konieczność realizacji takich przyszłościowych elementów jak np. obiekt w ciągu ul. Głębockiej).

8. W odniesieniu do lokalizacji Parkingu Park+Ride proponuje się przyjęcie dla wszystkich Wariantów lokalizacji parkingu po północnej stronie Trasy Toruńskiej (korzystniejszej), a w Wariacie I dodatkowego Podwariantu zakładającego lokalizację parkingu po stronie południowej Trasy (aby nie eliminować tej opcji już na tym etapie prac planistycznych).

**Koncepcja przeprowadzenia linii tramwajowej w ciągu Głębocka – Trasa Olszynki Grochowskiej  
do Trasy Mostu Północnego z przekroczeniem Trasy Toruńskiej**

**ANEKS: Inwentaryzacja budynków**

Lp	Strona	Ulica	Numer porządkowy	Rodzaj zabudowy	Rodzaj konstrukcji	Liczba kondygnacji	Przeznaczenie	Stan techniczny
1	L	Św. Wincentego	103	usługowa	murowana	2	NZOZ	dobry
2	L	Głębocka	11	handlowa	stalowa	1	handel	dobry
3	L	Głębocka	15	handlowa	murowana	2	handel	dobry
4	L	Głębocka	15	usługowa	murowana	1	garaż	dobry
5	L	Głębocka	15	handlowa	murowana	1	handel	dobry
6	L	Małej Brzozy	4A	wielorodzinna	murowana	3	mieszkaniowa	dobry
7	L	Małej Brzozy	6C	wielorodzinna	murowana	3	mieszkaniowa	dobry
8	L	Małej Brzozy	6D	wielorodzinna	murowana	3	mieszkaniowa	dobry
9	L	Skarbka z Gór	17	handlowa	murowana	1	handel	dobry
10	L	Skarbka z Gór	19	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
11	L	Skarbka z Gór	21	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
12	L	Skarbka z Gór	132J	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
13	L	Berensona	25	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
14	L	Berensona	25A	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
15	L	Berensona	27	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
16	L	Berensona	27A	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
17	L	Kały Grodziskie	10	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
18	L	Kały Grodziskie	10	garaż	blaszana	1	garaż	dobry
19	L	Kały Grodziskie	12A	jednorodzinna	murowana	1	mieszkaniowa	dobry
20	L	Kały Grodziskie	16B	jednorodzinna	murowana	3 (3,1)	mieszkaniowa	dobry
21	L	Kały Grodziskie	7	garaż	murowana	1	garaż	dobry
22	P	Zaulek	1	handlowa	stalowa	1	handel	dobry
23	P	Głębocka	108	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
24	P	Okragła	32	jednorodzinna	murowana	3	mieszkaniowa	dobry
25	P	Okragła	30	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
26	P	Okragła	28	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
27	P	Okragła	20	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
28	P	Okragła	25	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
29	P	Skarbka z Gór	109L	jednorodzinna	murowana	2	mieszkaniowa	dobry
30	P	Magiczna	20	handlowa	murowana	1	handel	dobry
31	P	Magiczna	18	handlowa	murowana	1	handel	dobry
32	P	Magiczna	16	handlowa	murowana	1	handel	dobry
33	P	róg Głębockiej i Magicznej	-	inna	blaszana	1	inna	dobry
34	P	Głębocka	59	wielorodzinna	murowana	3	mieszkaniowa	dobry
35	P	Głębocka	56	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
36	P	Głębocka	54	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
37	P	Głębocka	54A	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
38	P	Głębocka	54B	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
39	P	Głębocka	54C	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
40	P	Głębocka	130	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
41	P	Głębocka	128	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
42	P	Głębocka	128A	wielorodzinna	murowana	4	mieszkaniowa	dobry
43	P	ogródki działkowe przy Trasie Toruńskiej		ogórki działkowe	różne	1	rekreacyjna	różny