



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy  
Biuro Drogownictwa i Komunikacji

ul. Solec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 44 30 655, 44 30 654, faks (022) 44 30 641  
www.um.warszawa.pl

BD-PA.7241.77.2013.WRY(1.WRY.UM)

Warszawa, dnia 14 sierpnia 2013 r.

**Według rozdzielnika**

**Szanowni Państwo,**

W załączeniu przekazuję notatkę ze spotkania w dniu 7 sierpnia w sprawie **Studium przebiegu końcowego odcinka II linii metra na terenie dzielnic Targówek i Białołęka** oraz ustalenia dotyczące wyboru wariantów przekazane Wykonawcy zamówienia.

Następne spotkanie planujemy w środę **18 września** o godzinie **9.00**. Termin zostanie potwierdzony w zaproszeniu.

Z poważaniem

DYREKTOR  
BIURA DROGOWNICTWA  
I KOMUNIKACJI

*Mieczysław Rekanis*

Otrzymują:

1. Pan Sławomir Antonik, Burmistrz Dzielnicy Warszawa Targówek
2. Pan Piotr Jaworski, Burmistrz Dzielnicy Warszawa Białołęka
3. Pan Waldemar Roszak, Radny Dzielnicy Warszawa Białołęka
4. Pan Wojciech Tumas, Radny Dzielnicy Warszawa Białołęka
5. Pani Jolanta Latała, Zastępca Dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego
6. Pan Andrzej Franków, Dyrektor Pionu Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego
7. Pan Jerzy Lejk, Prezes Zarządu Metra Warszawskiego Sp. z o.o.
8. Pan Krzysztof Karos, Prezes Zarządu Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o.
9. Transprojekt Gdański Sp. z o.o. ul. Kłobucka 25, 02-699 Warszawa
10. BD-KP

**Studium przebiegu końcowego odcinka II linii metra  
na terenie dzielnic Targówek i Białołęka**

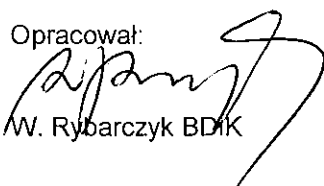
Obecni: według załączonej listy obecności.

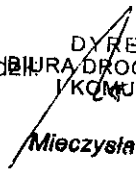
1. Wyniki dotychczasowych prac przedstawił Pan K. Sarna z Transprojektu Gdańskiego, omawiając poszczególne warianty przebiegu metra i wskazując na najważniejsze uwarunkowania związane z ich trasowaniem i lokalizacjami stacji. Zdaniem autorów do dalszych analiz należałoby wybrać na Targówku wariant dotychczasowy, wariant przewidujący zmianę przebiegu począwszy od stacji Trocka i stację w ulicy Rolanda (wariant 1) oraz wariant przewidujący budowę odgałęzienia od obecnie ustalonego przebiegu na północ od stacji Zacisze (wariant „rozgałęzienie od wariantu obecnego”). W obszarze Białołęki do dalszych analiz należałoby przyjąć przebieg w Trasie Olszynki Grochowskiej (wariant A) oraz przebieg początkowo w Trasie Olszynki Grochowskiej do Trasy Mostu Północnego, a następnie w osi ulicy Ostródzkiej (wariant B). Należałoby także kontynuować prace nad wariantem z „4 linią metra”, t.j. budową nowej linii w ul. Św. Wincentego od stacji przy ulicy Kondratowicza do wschodniej części dzielnicy Białołęka. Omówił także problemy dotyczące linii tramwajowych, wskazując na możliwości zwiększenia prędkości tramwaju w Trasie Olszynki Grochowskiej, ale wiązałyby się to m.in. ze zmniejszeniem liczby przystanków.
2. Burmistrz Białołęki P. Jaworski poinformował o zamówieniu w BPRW SA analizy chłonności obszaru wschodniej Białołęki, opierającej się o analizę istniejącego zagospodarowania, decyzje administracyjne oraz ustalenia planów miejscowych i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Wyniki opracowania będą mogły być udostępnione BDiK ok. 20 sierpnia, natomiast na spotkaniu Burmistrz przekazał wersję roboczą opracowania. Wstępne analizy wskazują, że maksymalna chłonność obszaru będącego przedmiotem analiz wynosi ok. 250 tys. mieszkańców. Odnosząc się do dotychczasowych wyników opracowania, Burmistrz poinformował, że dzielnica negatywnie opiniuje wariant z „4-tą linią metra” (chyba, że zostanie odwrócona zasada jej budowy, t.j. że linia druga zostanie poprowadzona na Białołękę, a do tej linii zostanie doprowadzona linia nr 4 z kierunku centrum Bródna) oraz obsługę wschodniej części dzielnicy przez tramwaj w Trasie Olszynki Grochowskiej. Optymalny jest przebieg według wariantu B (w Trasie Olszynki Grochowskiej i ul. Ostródzkiej), obsługujący tereny o potencjalnie największej intensywności zagospodarowania. Wariant A (w Trasie Olszynki Grochowskiej) też może być rozpatrywany, jest on co prawda łatwiejszy do wykonania, ponieważ wykorzystuje ustaloną rezerwę terenu, ale przebiega przez tereny o znacznie mniejszej potencjalnej intensywności zagospodarowania. Uwagi dzielnicy zostaną przekazane na piśmie.
3. Radny dzielnicy Białołęka W. Roszak stwierdził, że wykonywana przez BPRW SA analiza potwierdza wcześniejsze przewidywania dotyczące rozwoju zagospodarowania, stąd metro według wariantu B jest optymalnym środkiem dla obsługi tej części dzielnicy.
4. Burmistrz Targówka S. Antonik wyraził poparcie dla idei budowy odgałęzienia metra na Białołękę zamiast tramwaju w ulicy Św. Wincentego, z uwagi na szereg problemów i konfliktów, jakie generuje tramwaj, w szczególności utrudniając rozbudowę tej ulicy. Jednocześnie zwrócił uwagę na konieczność utrzymania linii metra w ulicy Kondratowicza, z uwagi na potrzebę obsługi ok. 70 tys. mieszkańców Bródna i dojazd do ratusza, ponadto wskazał na konieczność uwzględnienia inwestycji dzielnicy w

rejonie ulic Rolanda i Sternhela (przedszkole, skwer), planowanej zabudowy usługowo-mieszaniowej w rejonie ulicy Malborskiej i na gruntach d. PGR Bródno oraz na ważną rolę Kanału Brodnowskiego w gospodarce wodnej. Dla dzielnicy optymalne byłoby utrzymanie dotychczasowego przebiegu metra z dobudową odgałęzienia od stacji „Zacisze” w kierunku Białoleki.

5. Zastępca Burmistrza Targówka A. Bittel stwierdził, że wariant „4-tej linii metra” mógłby być rozpatrywany jako alternatywa dla wariantu rozgałęzienia metra.
6. Zastępca Dyrektora BAiPP J. Latała zwróciła uwagę, że przebieg metra na Białolece w Trasie Olszynki Grochowskiej i ul. Ostródzkiej (wariant B) koliduje z ustaleniami planów oraz zabudową. Wymagać będzie również wywłaszczenia znacznej liczby działek.
7. Radny Białoleki W. Tumasz zapytał się, czy z Biura Gospodarki Odpadami Komunalnymi uzyskano dane o ilości zamieszkałych osób na Bródnie i we wschodniej Białolece, wynikające z deklaracji składanych przez mieszkańców. Wobec braku tych danych, ponownie zawnioskował o ich uzyskanie. Zaproponował również, aby do analiz w jaki sposób rozgałęzić metro na Targówku, aby jego odnoga prowadziła w stronę wschodniej Białoleki, połączenie wariantów: dotychczasowego („czerwonego”) i jednego z rozważanych na Targówku („granatowego”). Odnosząc się do idei budowy „4 linii metra”, stwierdził, że taki przebieg mógłby być zaakceptowany, o ile linię tę przedłużyć wzdłuż ul. Św. Wincentego i dalej pod ul. Matki Teresy z Kalkuty skierować w sąsiedztwie korytarza przeznaczzonego pod budowę mostu Krasińskiego i dalej pod pl. Wilsona (przesiadka na I linię metra) wytyczyć ją kierunku południowo-zachodnim. Zaznaczył, że nie jest to jednak celem obecnej analizy. W związku z tym w obecnej analizie należałoby ją przedstawić jako budowę tramwaju do Białoleki i porównać z wariantami metra.
8. Pan A. Zajac z ZTM wyraził poparcie dla wariantu zmiany przebiegu metra począwszy od stacji Trocka, ze stacją przy ratuszu i dalej w kierunku Białoleki, z zastrzeżeniem, że długość linii w tej dzielnicy powinna wynikać z analizy popytu.
9. Kierownik Pracowni Transprojektu Gdańskiego w Warszawie p. M. Bryszewski stwierdził, że kluczowe znaczenie będą miały wyniki analizy opłacalności ekonomicznej przedsięwzięcia, możliwości sfinansowania budowy metra przy jednoczesnych innych potrzebach inwestycyjnych miasta, pozyskanie niezbędnych nieruchomości i uzyskanie zgód właścicieli nieruchomości przez które będą przebiegały tunele szlakowe metra.
10. Dyskusję podsumował Dyr. M. Reksnis, stwierdzając, że BDiK wskaże wykonawcy warianty do dalszych prac projektowych. Poprosił również o przekazywanie uwag i wniosków w formie pisemnej.
11. Kolejne spotkanie, końcowe dla I etapu zamówienia, planowane jest w połowie września. Termin zostanie przekazany pisemnie. Na 5 dni przed spotkaniem Wykonawca zamieści na swoim serwerze opracowane przez siebie materiały do dyskusji. Login i hasło pozostają bez zmian.

Opracował:

  
W. Rybarczyk BDiK

Zatwierdził:   
DIREKTOR  
BIURA DROGOWNICTWA  
I KOMUNIKACJI

Mieczysław Reksnis

BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI

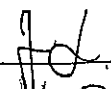
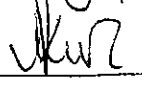
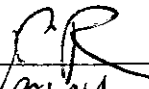
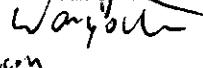
Spotkanie w dniu 7 sierpnia 2013r

w/s studium przebiegu końcowego odcinka

II linii metra na terenie dzielnic

Targówek i Białołęka

L.p	Imię i nazwisko	Instytucja	Telefon/e-mail	Podpis
1	Przemysław Reksnis	BDiK	224430654 m.reksnis@um.warszawa.pl	
2	Anohaj Bi HU	Dzielnica Targówek		
3	Stanisław Antosik	Dz. Targówek		
4	Dariusz Hertel	WtR Targówek	4438627	
5	Piotr Jankowiak	Dzielnica Białołęka	508053143	
6	WALDEMAR ROSZAK	Radny Białołęka	790014066	
7	PIOTR SZCZEPANIK	DZIELNICA BIAŁOLEKA	510 205 938	
8	Wojciech Tamm	Dzielnica Białołęka	501 180 739	
9	JACEK WISNIEWSKI	ZTM	j.wisniewski@ztm.warszawa.pl	
10	JAN STANKIEWICZ	MiD - IP	jan.stankiewicz@metro.wsp.pl 224430650	
11	Waldemar Lesz	BDiK	w.lesz@um.warszawa.pl	
12	Robertowski Piotr	BDiK	p.dobrowski@um.warszawa.pl	
13	Łukasz Okoczek	TU-NI	l.okoczek@tu.ni.waw.pl 886 180500	
14	Jakub Stefanek	ZTM-NR	j.stefanek@ztm.warszawa.pl 22 4594 232	
15	Artur Rajac	ZTM-PPD	a.rajac@ztm.warszawa.pl 22 4594 313	
16	ERZMISTWA	B-PPD	erz@ztm.warszawa.pl	
17	J. Steinke	DAIPP	224432385	

L.p	Imię i nazwisko	Instytucja	Telefon/e-mail	Podpis
18	Jolanta Latocha	BA i PP		
19	Marek Kuleszewicz	BDiK	44 30657	
20	Włodzisław Rucinski	BDiK	44 30658	
21	Daniel Wargoch	Rada Dzielnic Targówek	517 956 996 danielwargoch@gmail.com	
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

**Ustalenia dotyczące wyboru wariantów do dalszych opracowań szczegółowych  
po spotkaniu w dniu 7 sierpnia 2013 r.  
w.s. Studium przebiegu końcowego odcinka II linii metra na terenie dzielnic  
Targówek i Białołęka.**

**Analizy przebiegu i rozwiązań**

1. Prace należy kontynuować z uwzględnieniem:
  - a. zmiany przebiegu II linii metra z dotychczas ustalonego w kierunku centrum Bródna na nowy w kierunku wschodniej części dzielnicy Białołęka,
  - b. bezkolizyjnego rozgałęzienia linii metra (t.j. bez krzyżowania się torów) w rejonie Zacisza na dwie linie w kierunku centrum Bródna i wschodniej części dzielnicy Białołęka.
  
2. Warianty przebiegu metra na Targówku bez rozgałęzień:
  - a. przebieg dotychczasowy,
  - b. zmiana przebiegu począwszy od rejonu ulicy Blokowej w kierunku ul. Głębockiej – oznaczony na rys. 2.1 jako wariant nr 4, ale z dodatkową stacją w rejonie na północ od ulicy Malborskiej, t.j. w przybliżeniu w połowie długości odcinka między stacjami przy ulicy Kondratowicza i przy Rondzie Jesiennych Liści,
  - c. zmiana przebiegu za stacją C18 Trocka ze stacjami w rejonie ulicy Rolanda, Kondratowicza i Malborskiej (j.w.) – oznaczony na rys. 2.1. jako wariant nr 1. Wymagają sprawdzenia i optymalizacji przebieg oraz lokalizacje stacji, zgodnie z wcześniejszymi uwagami BDiK i dyskusją na spotkaniu w dniu 7 sierpnia. Zasadami tego wariantu powinny być:
    - i. zlokalizowanie stacji Zacisze w rejonie ulicy Rolanda z uwzględnieniem ustaleń planu miejscowego, planowanych inwestycji dzielnicowych, przede wszystkim przedszkola przy ul. Sternhela, ponieważ urządzenia skweru/placu zabaw nad Kanałem Bródnowskim można będzie odtworzyć,
    - ii. zlokalizowanie stacji przy ratuszu, ale ponawiam propozycję sprawdzenia możliwości i uwarunkowań usytuowania jej pod skrzyżowaniem,
    - iii. ograniczenie przejść pod zabudową – stąd ostateczny przebieg może się różnić od wskazanego na rysunku 2.1. i być bliższy wariantowi oznaczonemu jako wariant 2,
  - d. j.w. ale według przebiegu jak wariant 2, przy czym nie można wykluczyć, że w wyniku analiz szczegółowych powstanie kolejny wariant pośredni lub wynikowy łączący w sobie cechy wariantów 2 i 4.
  - e. z dalszych analiz wyłącza się warianty oznaczone nr 3 i 5 w ulicy Ostródzkiej.

2. Warianty przebiegu na Targówku z rozgałęzieniem bezkolizyjnym:

- a. odgałęzienie od wariantu dotychczasowego za stacją Zacisze, z dążeniem do zachowania tej stacji oraz ograniczeniem zakresu kolizji z zabudową, w przypadku stwierdzenia braku możliwości zachowania stacji Zacisze lub istotnego zmniejszenia kolizji w wyniku rezygnacji z tej stacji, należy przedstawić również opcję tego wariantu bez stacji „Zacisze”, z optymalizacją położenia stacji w rejonie ul. Malborskiej,
- b. rozgałęzienie w rejonie osiedla Zielone Zacisze, za stacją przy ulicy Rolanda, oznaczone na rys. nr 2.2. jako „odgałęzienie od wariantu 1” z przeanalizowaniem lokalizacji stacji przy ulicy Kondratowicza na odgałęzieniu w kierunku Białołęki, do rozważenia pozostanie wówczas czy warto budować stację przy ul. Chodeckiej, czy może zostawić tylko tę przy ul. Rembielińskiej, jedną z opcji tego wariantu powinno być przesunięcie równoległe odgałęzienia prowadzącego w kierunku centrum Bródna w stronę ratusza, wraz z próbą lokalizacją stacji w jego rejonie na tym odgałęzieniu, zamiast stacji przy Ratuszu na odgałęzieniu w stronę wschodniej Białołęki, kolejną opcją do przebadania powinna być rezygnacja ze stacji Zacisze przy ulicy Rolanda i wytworzenie zespołu stacji przesiadkowych w rejonie ratusza, z odpowiednim wytrasowaniem obydwu odgałęzień,
- c. rozgałęzienie w rejonie Kanału Bródnowskiego, za stacją przy ulicy Rolanda, oznaczone na rys. nr 2.2. jako „odgałęzienie od wariantu 2”, należy przy tym przeanalizować, przy którym odgałęzieniu powinna lub może być zlokalizowana stacja przy ratuszu dzielnicy Targówek,
- d. przyjęcie powyższych wariantów nie wyklucza, że w wyniku analiz szczegółowych powstanie kolejny wariant pośredni lub wynikowy, pozwalający na lepsze dostosowanie się do istniejącego zagospodarowania lub lepsze usytuowanie stacji.

3. W świetle dyskusji na spotkaniu w dniu 7 sierpnia, z dalszych analiz wyklucza się wariant budowy dodatkowej 4 linii metra, pokazany na rys. 2.3.

4. Warianty przebiegu metra na terenie dzielnicy Białołęka:

- a. do dalszych prac należy przyjąć warianty oznaczone na rys. 2.4 literami A (Trasa Olszynki Grochowskiej), B (TOG do TMP, dalej do ul. Ostródzkiej i w osi tej ulicy do Kobałki) oraz E (TOG, Skarbka z Gór, Ostródzka); w wariancie E sugeruje się rozpatrzenie lokalizacji stacji w rejonie skrzyżowania ulic Derby i Skarbka z Gór, gdzie minimalna odległość między budynkami wynosi ok. 30 m, a część terenów po obydwu stronach ulicy zajmują parkingi; zwraca się także uwagę na konieczność wytworzenia węzła przesiadkowego przy węźle Trasy Mostu

Północnego z ul. Ostródzką, zgodnie ze sporządzanym planem miejscowym Trasy Mostu Północnego.

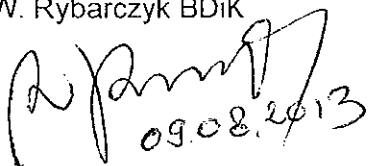
- b. Z dalszych prac wyklucza się warianty oznaczone literami C (Ostródzka, Nowo-Ostródzka) i D (TOG, Kąty Grodziskie, Ostródzka).
5. Nie wyklucza się przebiegu metra na lub nad powierzchnią terenu.
6. Warianty linii tramwajowych (rys. 3.1):
- a. w obszarze opracowania należy przeanalizować przebieg i rozwiązania linii w ulicy Kondratowicza, ponieważ będzie to linia dowozowa do metra w wariantach zmiany kierunku metra w stronę Białołęki i bez odgałęzienia w stronę centrum Bródna,
  - b. dla potrzeb przedmiotowego opracowania, na obecnym etapie nie stwierdza się potrzeby wykonywania tego typu analiz dla pozostałych linii tramwajowych.

#### Analizy przewozów

1. Konieczne jest zbudowanie wariantów zintegrowanych, uwzględniających różne przebiegi oraz warianty rozwoju metra i tramwaju w horyzontach czasowych wskazanych w OPZ.  
Horyzonty 2025 i ok. 2040 należy przyjąć odpowiednio jako etapy pośredni i docelowy rozwoju systemu transportowego, a nie jako konkretne daty i tak też należy je opisywać w opracowaniu,
2. W przypadku metra należy przewidzieć także możliwość różnego zakresu jego rozwoju, wynikającego nie tylko z etapowania i harmonogramu realizacji, ale także „optymalizacji sieci”, np. wariantowe zakończenie metra po północnej stronie Trasy Toruńskiej lub przy Trasie Mostu Północnego, z zapewnieniem odpowiedniej komunikacji dowozowej tramwajowej i autobusowej.
3. Opierając się o *Studium obsługi komunikacyjnej wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka* z 2010 r. należy zaproponować założenia do rozwoju sieci transportowej miasta w horyzontach, zgodnych z OPZ i z zastrzeżeniem jak w p. 1, co umożliwi porównywalność wyników różnych opracowań.
4. Jeden wariant założeń demograficznych należy przyjąć, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, opierając się o opracowanie z 2010 r. Kolejny będzie uwzględniał dane, które mają zostać przekazane w całości przez Burmistrza Białołęki ok. 20 sierpnia. Trzeci wariant do ustalenia w drodze kontaktów roboczych.

Opracował:

W. Rybarczyk BDiK



Zatwierdził:   
DYREKTOR  
BIURA DROGOWNICTWA  
I KOMUNIKACJI

Mieczysław Reksnis