



***Studium obsługi komunikacyjnej
wschodniej części obszaru dzielnicy Białołęka
Etap 1***

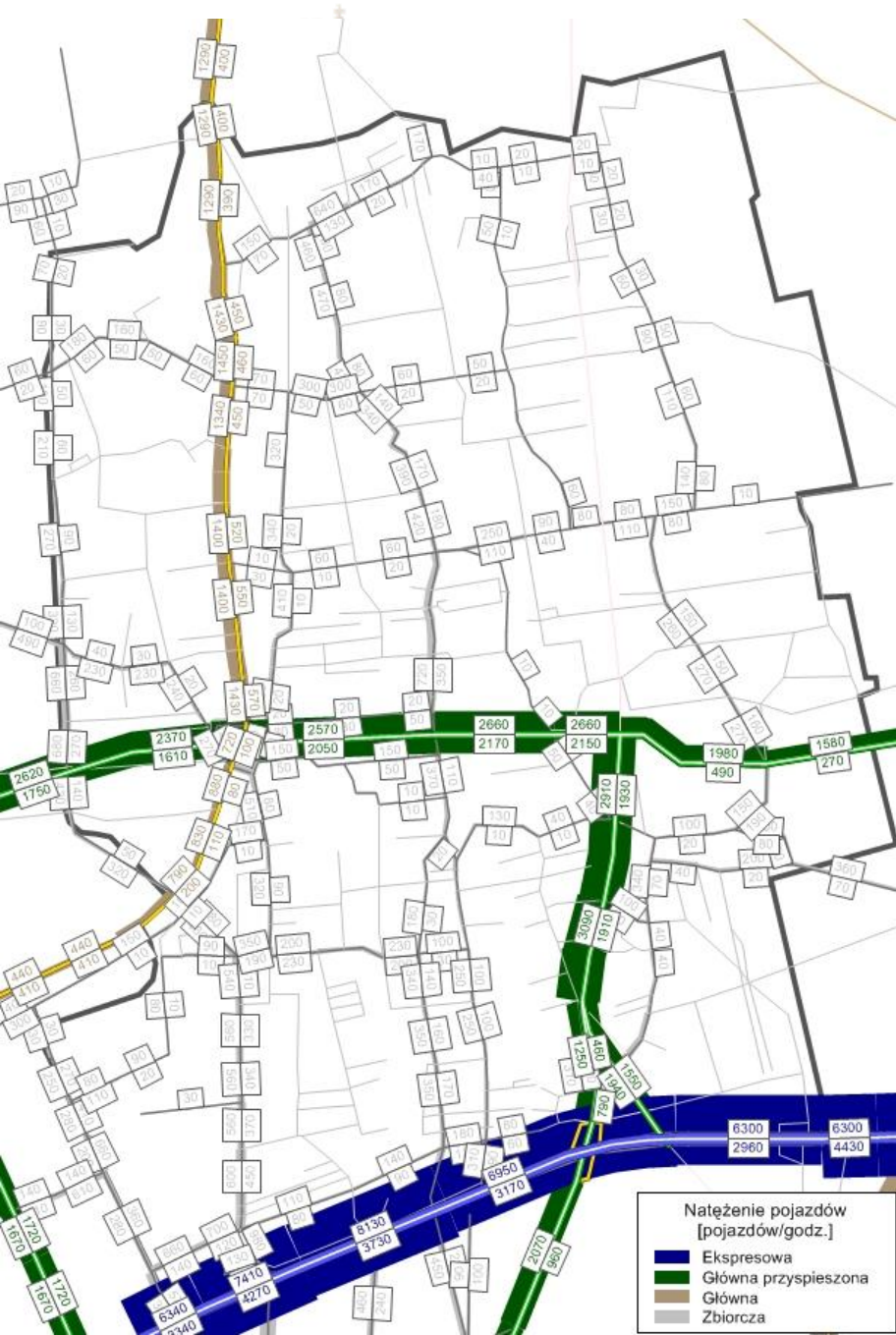


Demografia analizowanego obszaru

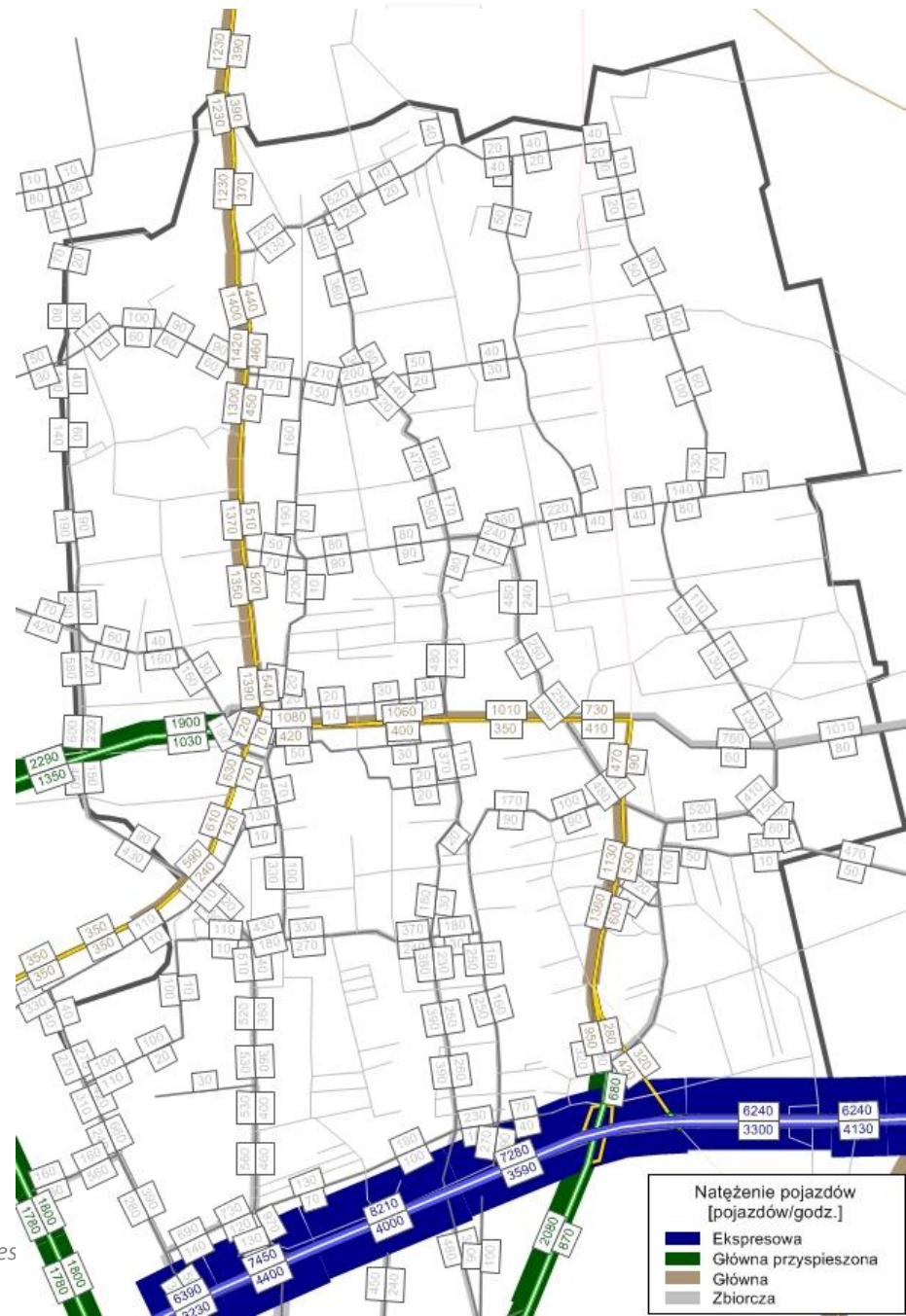


- Opracowanie: „Aktualne i spodziewane tendencje demograficzne w rozwoju obszaru metropolitalnego Warszawy”, doc. dr hab. Przemysław Śleszyński, czerwiec 2010, - około 20tyś.
- Uprawnionych do głosowania w 2 turze wyborów prezydenckich - 11 549 osoby, po doliczeniu szacunkowo 30% niepełnoletnich oraz 30% niezameldowanych, liczba osób zamieszkujących wynosi około 20 tyś.
- Analiza osiedli – liczba mieszkań w 2010 roku wynosi prawie 5000, co daje liczbę prawie 11 tyś. osób (przyjmując współczynnik 2,2 osoby w mieszkaniu). Do tej liczby należy doliczyć mniejsze osiedla oraz domy jednorodzinne jednakże suma całkowita nie powinna przekroczyć 20 tyś.

Warianty komunikacji indywidualnej



ia, WRZES





Warianty komunikacji indywidualnej



- Realizacja sieci drogowej według wariantu 1 – TMP i TOG w klasie GP.
- Obniżenie klas TMP oraz TOG spowoduje spadek atrakcyjności wymienionych tras co znajdzie odzwierciedlenie w niższych potokach ruchu.
- Przy zakładanym wzroście demograficznym, w przypadku braku realizacji TOG i TMP warunki ruchu będą bardzo trudne.
- Celem inwestycji niskonakładowych nie jest znaczące zwiększenie przepustowości systemu.
- Przy niskiej ocenie funkcjonalno – ruchowej wariantu 2 należy podkreślić, że będzie on lepszy w odczuciu społecznym, gdyż trasy przecinające obszar Białotęki, który miał stanowić enklawę spokoju, będą obciążone mniejszym ruchem.



Komunikacja zbiorowa - wariant 3

- Najbardziej obciążony z analizowanych wariantów
- Zwiększony ruch pasażerów KZ z Marek
- Dostępność miejsca na lokalizację infrastruktury dodatkowej – pętli autobusowej, parkingów Parkuj&Jedź.





II linia metra odcinek wschodnio-północny A



PRACE PRZYGOTOWAWCZE

- Dokumentacja hydrogeologiczna i geologiczno-inżynierska dla odcinka II linii metra w Warszawie po zmianie planowanego przebiegu od stacji Nowy Świat do stacji "Dworzec Wileński" – MW nr arch. I/323 2007r;
- Ustalenie stref wpływu budowy II i III linii metra na zabudowę terenu – nr arch. 6/2002;
- Wpływ tunelowania tarczami zmechanizowanymi na przemieszczenia powierzchni terenu; monitorowanie; ocena ryzyka i kosztów w świetle II linii metra. – Anna Siemińska-Lewandowska 2006r.;
- Raport Oddziaływania na środowisko dla II linii metra w Warszawie – odcinek wschodnio-północny, BP Metroprojekt Sp z o.o., kwiecień 2008r.
- Decyzja nr RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-92/08 z dnia 25.02.2010r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra na szlaku za stacją „Dworzec Wileński” do stacji „Bródno” w Warszawie.



Komunikacja zbiorowa



- Komunikacja tramwajowa ma wiele zalet (niezawodność, ekologia, komfort, wydzielone torowisko, prędkość podróżowania) i decyzja o realizacji inwestycji nie powinna opierać się jedynie na prognozach potoków pasażerskich.
- Bez względu na wybór sposobu obsługi analizowanego obszaru, należy bezwzględnie zachować rezerwy terenu w planowanych TMP oraz TOG pod realizację rozpatrywanych tras tramwajowych aby w przyszłości możliwa była ich realizacja.



Komunikacja zbiorowa - wariant 1

- Tramwaj w Trasie Mostu Północnego jest tramwajem obwodowym.
- Głównym kierunkiem podróżowania jest centrum miasta.
- Projektowana linia przebiega przez zabudowę niską, rozproszoną.

Warszawa, Ł





Komunikacja zbiorowa - wariant 2

- Linia dowożąca pasażerów do 2 linii metra
- Układ linii domknięty
- Przebiega w sąsiedztwie intensywnej zabudowy wielorodzinnej
- Optymalny wariant obsługi obszaru





Tramwaj w Trasie Olszynki Grochowskiej



- Problemy z przejściem przez Trasę Toruńską:
 - obecnie realizowana inwestycja przebudowy Trasy Toruńskiej nie uwzględnia lokalizacji tramwaju na wiadukcie wzdłuż ulicy Głębockiej. Umieszczenie tramwaju wzdłuż ulicy Głębockiej będzie wiązało się z całkowitą przebudową węzła – rozsuniecie jezdni, przebudowa rond, budowa wiaduktów.
 - konceptcja przekroczenia trasy toruńskiej zakłada budowę tunelu pod trasą Toruńską, ulicą Głębocką do włączenia się w Trasę olszynki Grochowskiej. Jest to rozwiązanie które nie wymaga przebudowy obecnie budowanej infrastruktury jednakże koszt będzie znaczący.
- Biorąc pod uwagę powyższe problemy oraz mając na uwadze inne potrzeby inwestycyjne miasta (zarówno w komunikację zbiorową jak i indywidualną) możliwość realizacji tej inwestycji w krótkim okresie wydaje się wątpliwa.
- Docelowy układ sieci zgodny z wariantem 2.
- Do tego czasu obsługa oparta na komunikacji autobusowej.