

**Koncepcja rozwiązania węzła
Trasy OLSZYNKI GROCHOWSKIEJ
z Trasą Siekierkowską
oraz ulicami Ostrobramską i Grochowską,
wraz z analizą możliwości zlokalizowania w tym rejonie pętli
tramwajowo-autobusowej i parkingu „Parkuj i jedź”**

Cel opracowania

- ustalenie przebiegu i koncepcji rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych **Trasy Olszynki Grochowskiej** w klasie ulicy głównej ruchu przyspieszonego (GP), na odcinku od Trasy Siekierkowskiej do ulicy Grochowskiej oraz uzyskanie koncepcji obsługi komunikacyjnej obszaru położonego w rejonie trasy i węzłów drogowych,
- sprawdzenie możliwości lokalizacji i następnie uzyskanie koncepcji rozwiązań **pętli tramwajowej, pętli autobusowej i parkingu „Parkuj i jedź”** w rejonie węzłów drogowych.

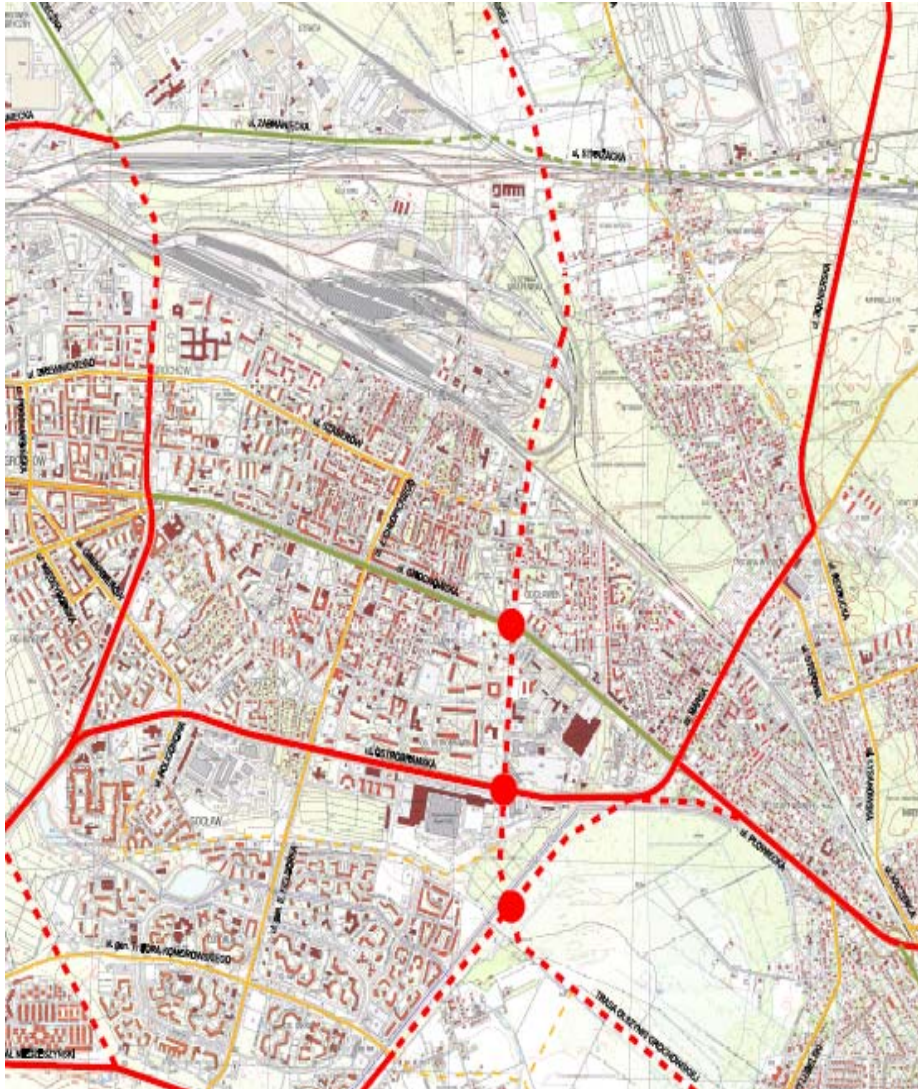
Cel finalny opracowania

Celem finalnym opracowania jest

- uzyskanie danych dla potrzeb sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,**
- wydawania decyzji administracyjnych,**
- opracowywania koncepcji zagospodarowania terenu,**
- podejmowania decyzji inwestorskich**

**Wariantowa koncepcja
rozwiązań
Trasy Olszynki Grochowskiej**

Przebieg korytarza planowanej Trasy Olszyny Grochowskiej



- Odcinek projektowanej Trasy przebiega w korytarzu rezerwowanym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.
- W stanie istniejącym w znacznej części rezerwowanego korytarza funkcjonuje lokalna ulica Rodziewiczówny.
- Wpływ rozwiązań węzła Trasy Olszyny Grochowskiej z ulicą Grochowską sięga około 700 m na północ od ulicy Grochowskiej.

drogi istniejące

drogi projektowane



ulice główne ruchu przyspieszonego



ulice główne



ulice zbiorcze

Inwentaryzacja

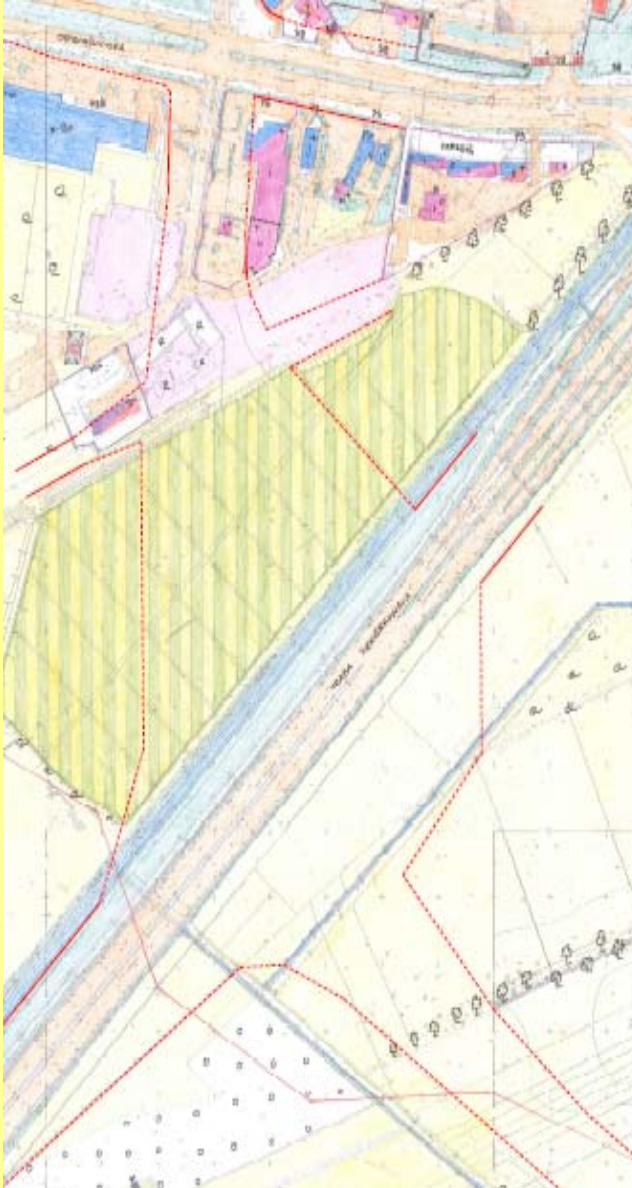


BUDYNKI	TERENY
MIESZKALNE JEDNORODZINNE	CMENTARZE
MIESZKALNE WIELORODZINNE	ZIELEŃ URZĄDZONA
GOSPODARCZE	ZIELEŃ RUDERALNA, ZADRZEWIENIA, ZAKRZACZENIA. LASY
GARAZOWE	OGRÓDKI PRZYDOMOWE
PRZEMYSŁOWE	POLA UPRAWNE
MAGAZYNOWE	ŁĄKI, UGORY
USŁUGOWE	WODY OTWARTE
KULTURY, SAKRALNE	PKP - BOCZNICE KOLEJOWE
ADMINISTRACJI - BIUROWE	PLACE GIER I ZABAW
ZDROWIA	DRZEWA / KRZEWY
OŚWIATY	TRANSPORTU - PARKINGI
HANDLU	PRZEMYSŁU
SPORTU I TURYSTYKI	MAGAZYNÓW
HOTELE, SCHRONISKA	USŁUG

N U NIEUŻYTKOWANE	KULTURY
F FUNDAMENTY	ADMINISTRACJI
B W BUDOWIE	OŚWIATY
R RUINY	ZDROWIA
WYBURZENIA	HANDLU
24 NR POSESJI	LINIA WYSOKIEGO NAPIĘCIA
KOLEJNY NR BUDYNKU NA POSESJI	NAWIERZCHNIA UTWARDZONA
IV ILOŚĆ KONDYGNACJI	NAWIERZCHNIA ZNISZCZONA
D/M/BL DREWNO / MUR / BLACHA	BEZ NAWIERZCHNI
UZUPEŁNIENIA PODKŁADU	
+ o - STAN TECHNICZNY BUDYNKU DOBRY / ŚREDNI / ZŁY	

Inwentaryzacja

odc. Trasa Siekierowska – ulica Ostrobramska



- Na odcinku od Trasy Siekierowskiej do ulicy Ostrobramskiej korytarz Trasy Olszynki Grochowskiej przebiega przez zdegradowane tereny ogródków działkowych a następnie przez tereny usługowo-handlowe z placami parkingowymi, położonymi po obydwu stronach ulicy Rodziewiczówny

Inwentaryzacja

odc. ulica Ostrobramska – ulica Grochowska



- **Na odcinku od ulicy Ostrobramskiej do Grochowskiej po stronie wschodniej ulicy Rodziewiczówny zlokalizowane są:**
- *między ulicą Ostrobramską i Jubilerską pawilony usługowe oraz zajezdnia autobusowa MZT,*
- *między ulicą Jubilerską i Dęblińską budynek administracyjno-biurowy oraz place parkingowe,*
- *między ulicą Dęblińską i Grochowską warsztaty usługowe – głównie samochodowe.*
- **Na odcinku od ulicy Ostrobramskiej do Grochowskiej po stronie zachodniej ulicy Rodziewiczówny zlokalizowane są:**
- *między ulicą Ostrobramską i Łukowską plac parkingowy, kościół pod wezwaniem Narodzenia Pańskiego, pętla autobusowa oraz budynek mieszkalny w budowie,*
- *między ulicą Łukowską i Grochowską osiedle mieszkaniowe wielorodzinne.*

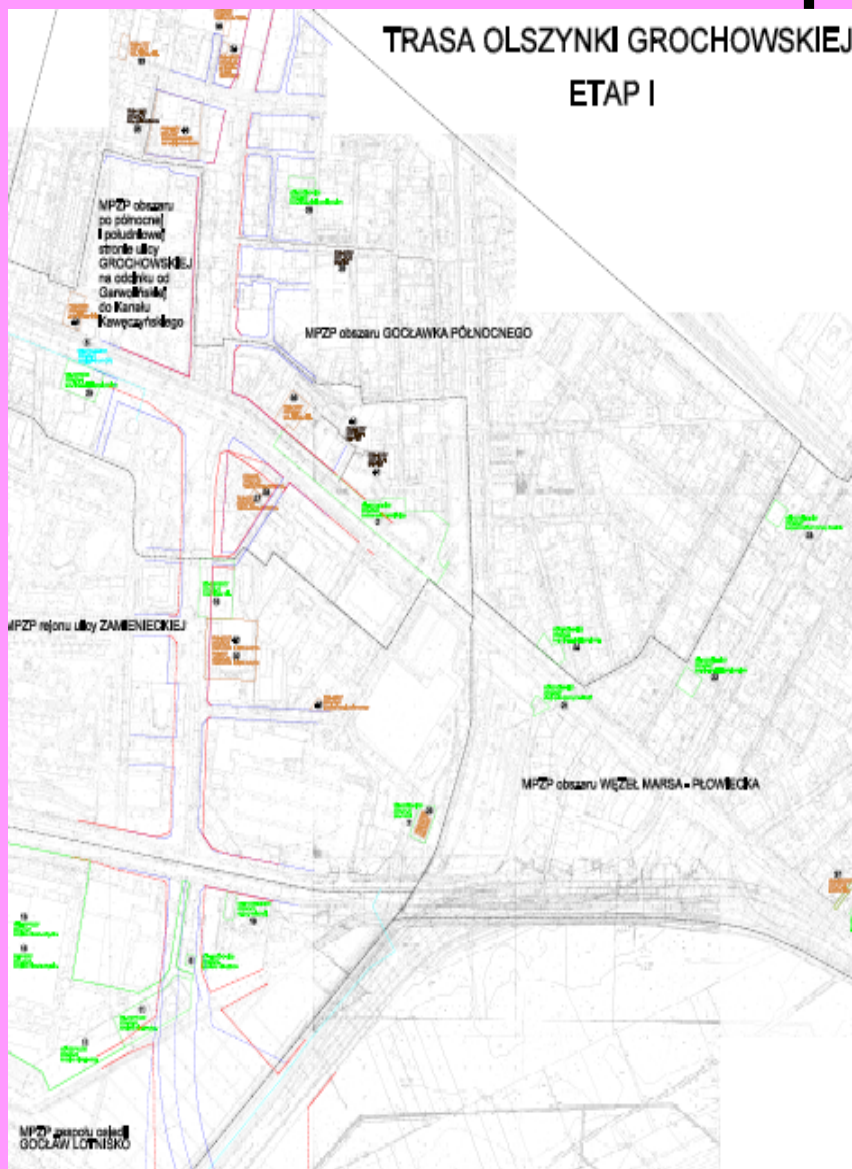
Inwentaryzacja

odc. ulica Grochowska – tory PKP



- Na północ od ulicy Grochowskiej pomiędzy ulicami Kwatery Głównej i Podolską zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa niska z pojedynczymi budynkami usługowo handlowymi

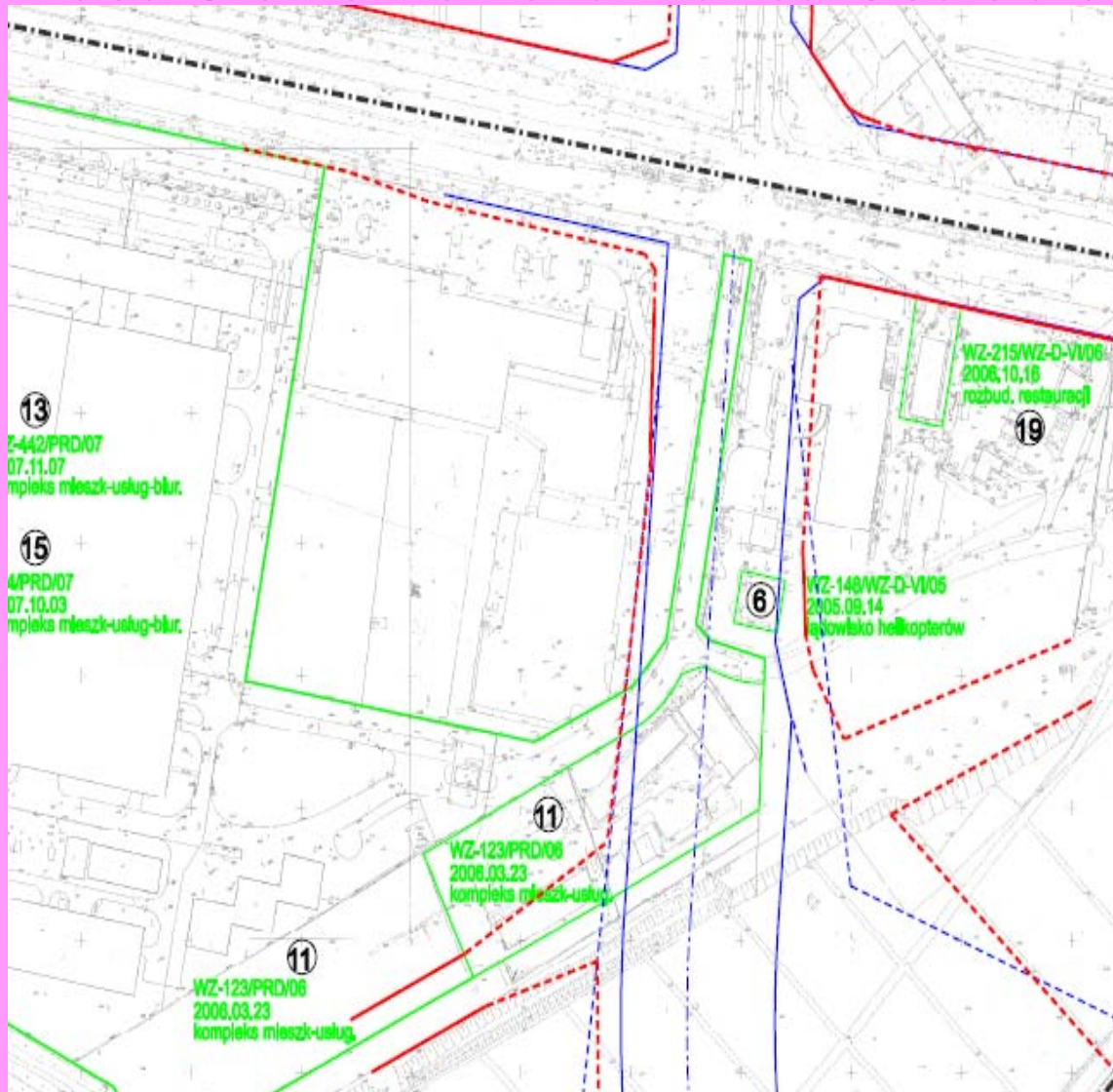
Uwarunkowania przestrzenne



	Warunki zabudowy - powierzchniowe
	Warunki zabudowy - liniowe
	Pozwolenia na budowę - powierzchniowe
	Pozwolenia na budowę - liniowe
	Nr lokalizacji wg tabeli w tekście
	Granice MPZP
	Wyznaczone linie rozgraniczające w MPZP
	Orientacyjne linie rozgraniczające w MPZP
	Linie rozgraniczające trasy - obowiązujące
	Linie rozgraniczające trasy - projektowane

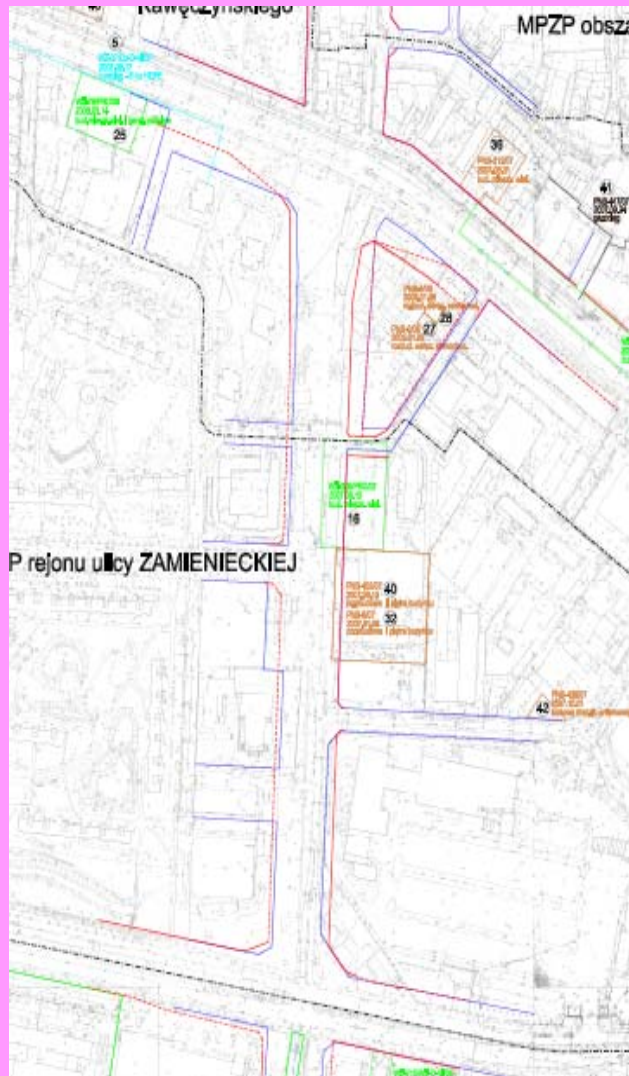
Uwarunkowania przestrzenne

odc. Trasa Siekierkowska – ulica Ostrobramska



Uwarunkowania przestrzenne

odc. ulica Ostrobramska – ulica Grochowska



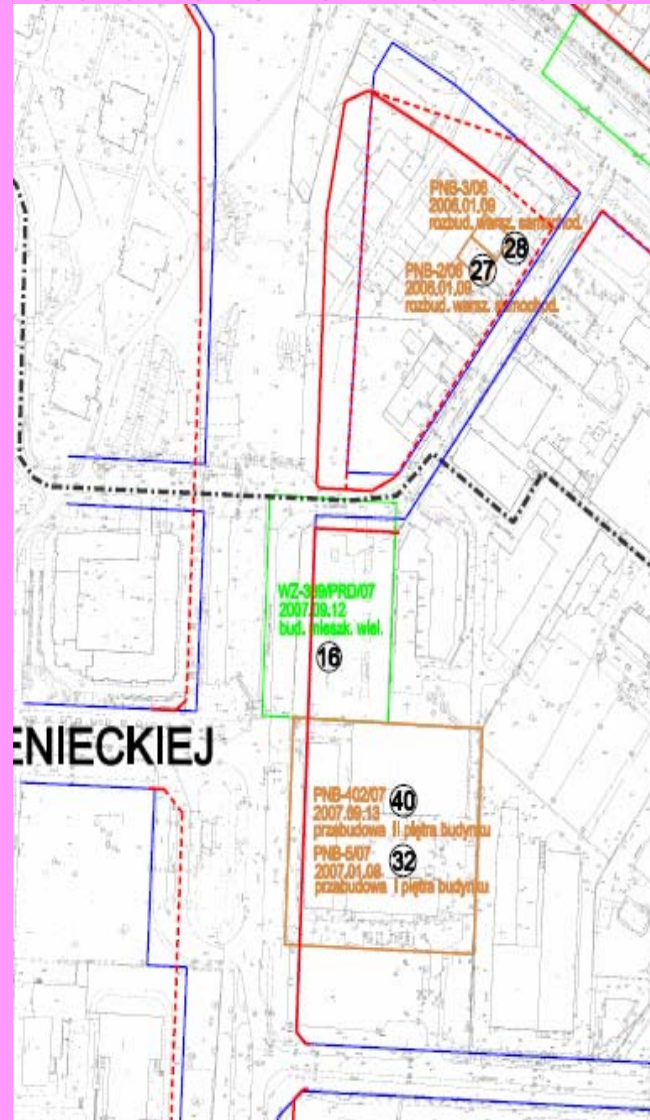
Uwarunkowania przestrzenne

odc. ulica Ostrobramska – ulica Jubilerska



Uwarunkowania przestrzenne

odc. ulica Jubilerska – ulica Grochowska

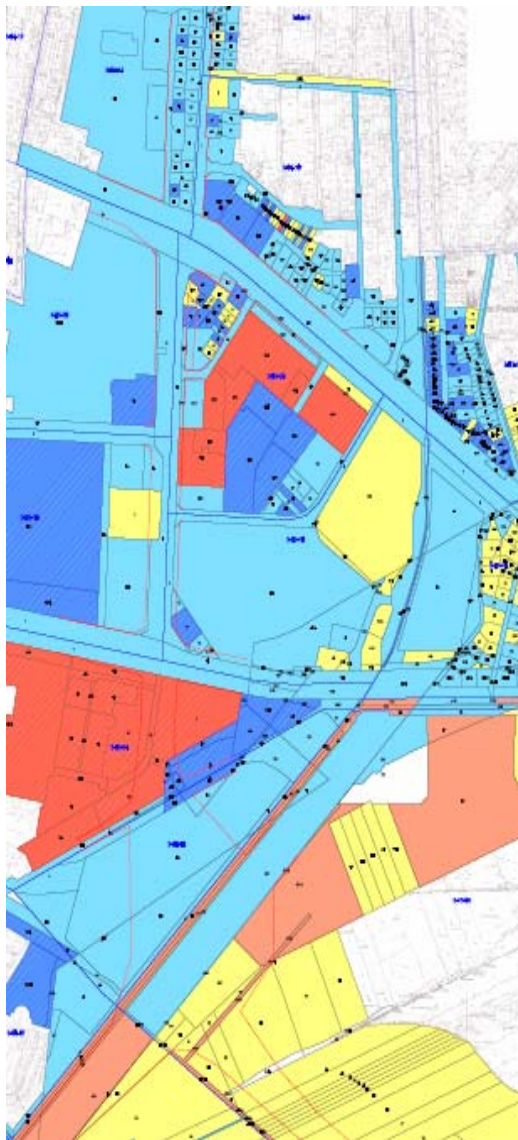









Uwarunkowania przestrzenne

odc. ulica Grochowska – tory PKP

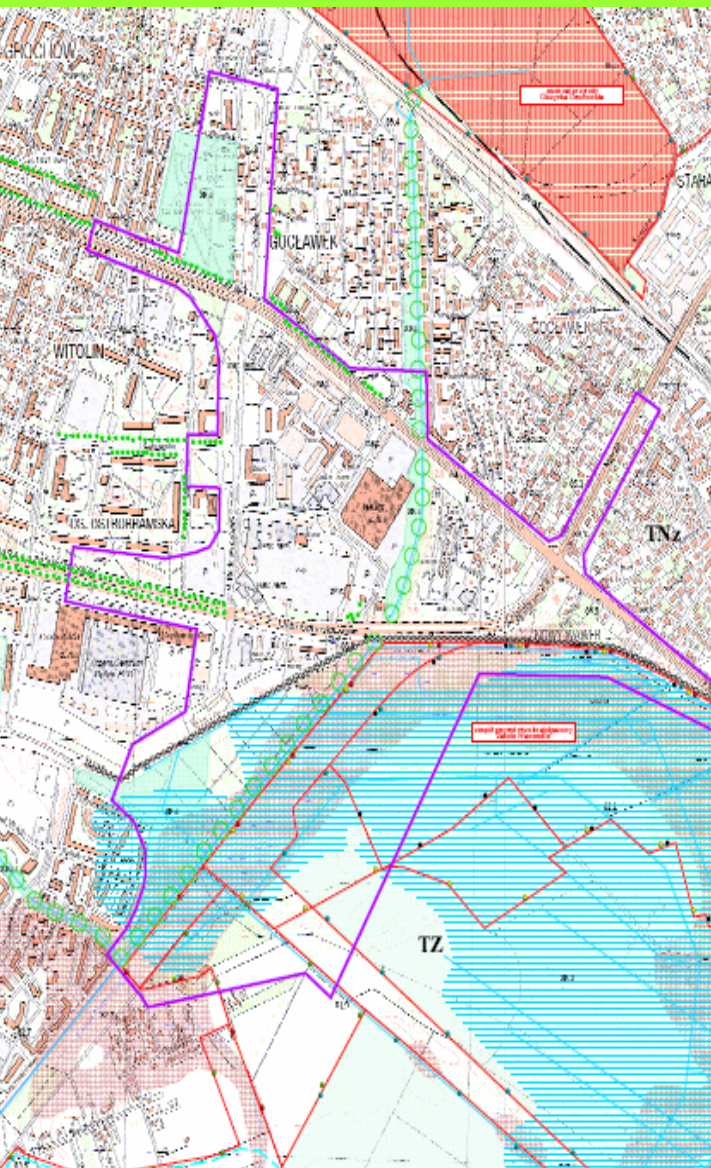


Stan własności i władania gruntami



-  w trakcie przekształceń
-  grunty Skarbu Państwa
-  grunty Skarbu Państwa oddane w użytkowanie wieczyste
-  grunty m.st. Warszawy
-  grunty m.st. Warszawy oddane w użytkowanie wieczyste
-  grunty osób fizycznych i prawnych
-  obręby ewidencji gruntów

Uwarunkowania środowiskowe



1. GŁÓWNE JEDNOSTKI GEOMORFOLOGICZNE

TNz	taras nadzalewowy (praski) Wisły
TZ	taras zalewowy Wisły, w tym:
TZz	międzywale Wisły
	krawędź (skarpa) tarasu nadzalewowego

2. OBSZARY CHRONIONE WG PRZEPISÓW SZCZEGÓLNYCH WYDANYCH NA PODSTAWIE USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY

	Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (WOChK), w tym:
	strefa szczególnej ochrony ekologicznej
	obszary Natura 2000 "Dolina Środkowej Wisły"
	rezerwat przyrody "Olszynka Grochowska"
	zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Zakole Wawerskie"

3. ELEMENTY SYSTEMU PRZYRODNICZEGO WARSZAWY (SPW) WG STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA M.ST. WARSZAWY

	zasięg Systemu Przyrodniczego Warszawy, w tym:
	obszary podstawowe SPW
	obszary wspomagające SPW
	powiązania przyrodnicze pomiędzy obszarami SPW
	korytarz wymiany powietrza = korytarz Wisły
ZP-1 ZP-2	tereny zieleni urządzonej wg Studium

4. WYBRANE ELEMENTY SZATY ROŚLINNEJ

	lasy
	najcenniejsze drzewa pojedyncze, grupy i szpalery drzew

5. UWARUNKOWANIA GRUNTOWO-WODNE

	tereny z wodą gruntową występującą płycej niż 1 m ppt
	rejon występowania osadów organogenicznych: torfów i namulów; grunty nienośne; głębokość załęgania ponad 2 m

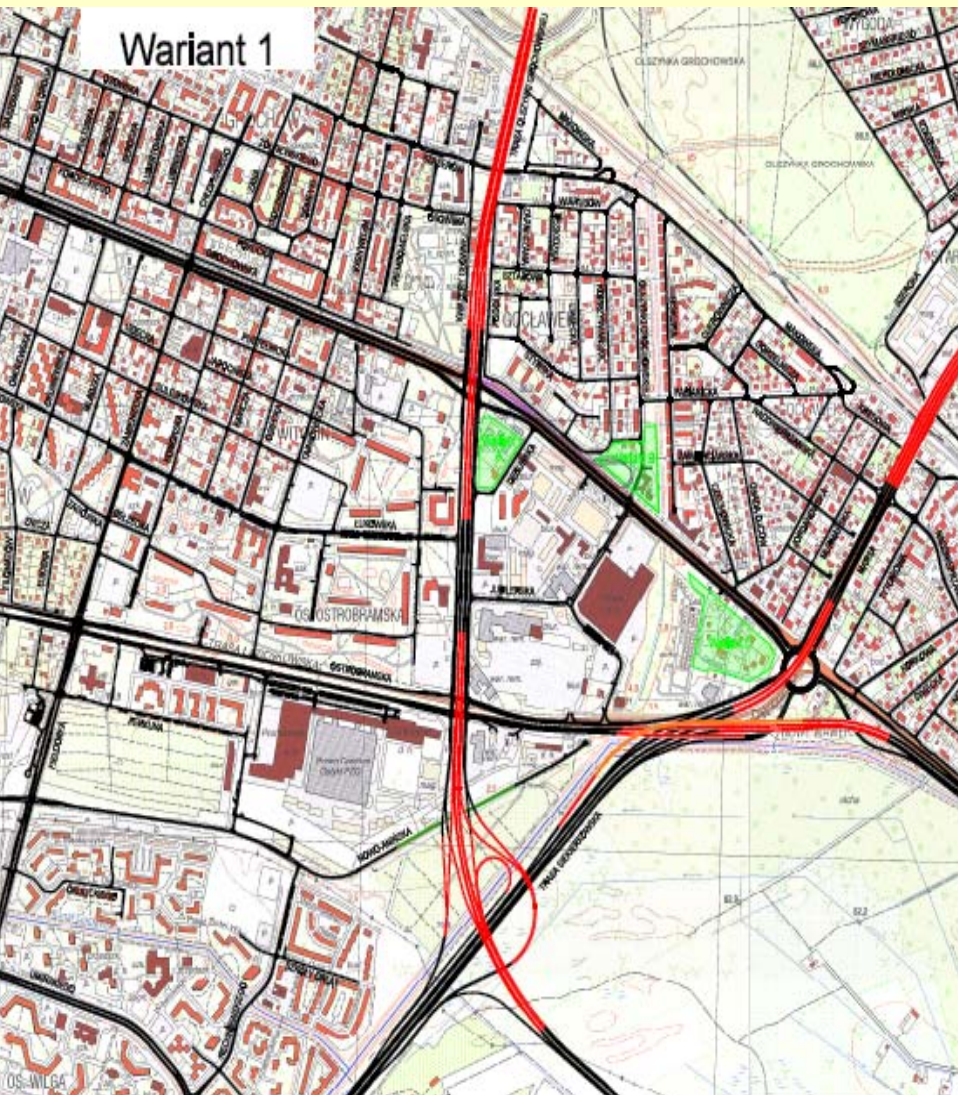
Założenia dla rozwiązań Trasy

- **Dla trasy Olszynki Grochowskiej przyjęto następujące założenia i parametry techniczne:**
 - *klasa techniczna – główna ruchu przyśpieszonego GP,*
 - *prędkość projektowa 70km/h,*
 - *ciągłość ruchu na jezdniach głównych na odcinku od węzła z Trasą Siekierkowską do węzła z ulicą Grochowską,*
 - *zasada przekroju – 2x2 pasy ruchu.*
- **Odcinek Trasy Olszynki Grochowskiej zawarty między osiami Trasy Siekierkowskiej i ulicy Grochowskiej wynosi około 1,3 km .**
- **Łącznie analizowany odcinek trasy wynosi około 2,7 km**

Zasady wariantowania rozwiązań Trasy

- W pierwszym etapie koncepcji Trasy Olszynki Grochowskiej przeanalizowane zostało pięć wariantów (W 1,2,3a,3b,i 4), które porównywane były w ramach analizy wielokryterialnej. Różnice pomiędzy wariantami polegały na przyjęciu innych zasad:
 - *powiązań w węzłach,*
 - *obsługi przyległego obszaru,*
 - *realizacji powiązań ulicy Nowo-Anińskiej z układem drogowym w rejonie węzła Trasy Siekierkowskiej z Trasą Olszynki Grochowskiej.*
- Zgodnie z ustaleniami SU i KZ m.st.Warszawy przewidziane jest powiązanie ulicy Nowo-Anińskiej z układem drogowym w rejonie węzła Trasy Siekierkowskiej z Trasą Olszynki Grochowskiej. W niniejszej koncepcji założono, że dwa z analizowanych wariantów będą realizowały takie powiązania w **innym rejonie** niż zakłada SUIKZP (**W1 i W2**), natomiast pozostałe warianty zostaną rozwiązane zgodnie z ustaleniami SUIKZP (**W3a,W3b i W4**).

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru WARIANT 1

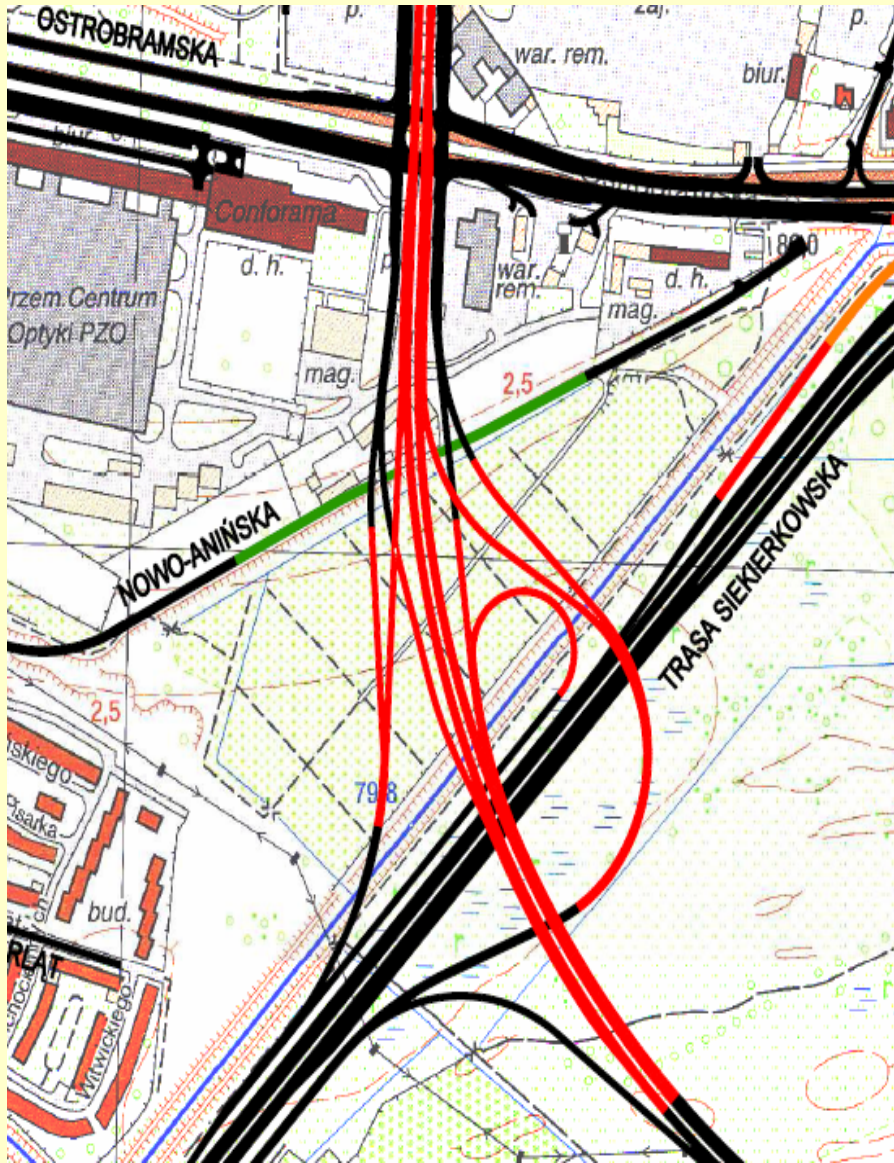


- Nie przewiduje się powiązanie ulicy Nowo-Anińskie z układem drogowym w rejonie węzła z Trasą Siekierkowską,
- Estakada prowadzona nad Trasą Siekierkowską, zakończenie za węzłem z ulicą Ostrobramską
- Estakada nad ulicą Grochowską prowadzona aż do torów PKP
- Obsługa terenów przy obecnej ulicy Rodziewiczówny poprzez włączenie ulic: Jubilerskiej, Łukowskiej i Dęblińskiej na prawe skrzyżowania do jezdni zbierająco-rozprowadzających,
- Przystanki autobusowe w węzłach z ulicą Ostrobramską i Grochowską. Nie ma możliwości zaprojektowania przystanków w rejonie ulicy Łukowskiej

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 1

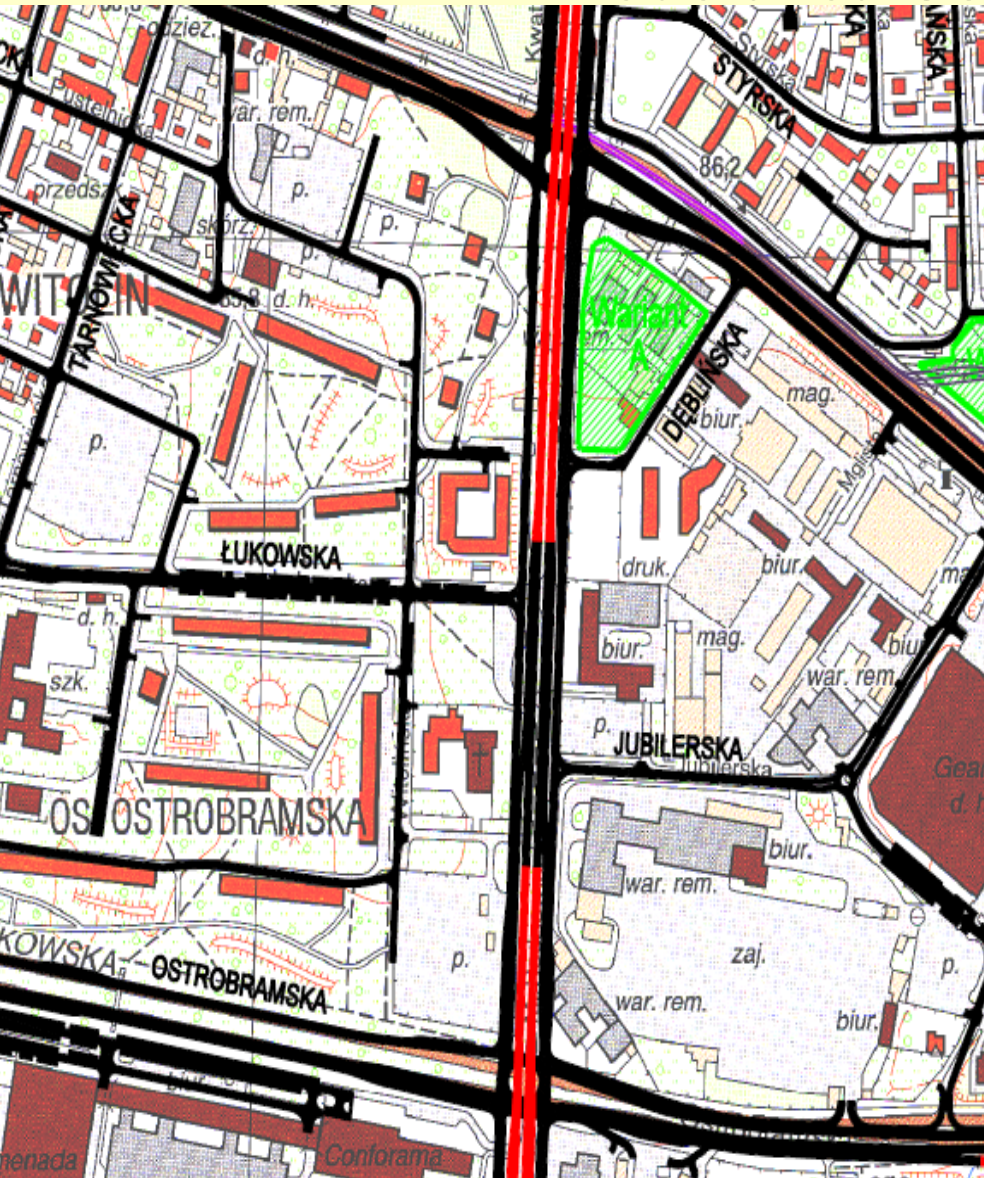
odc.Trasa Siekierkowska - ulica Ostrobramska



- **Węzeł z Trasą Siekierkowską**
- dwupoziomowy typu WA, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad Trasą Siekierkowską,
- zapewnia powiązania ograniczone do kierunków zachód-północ i zachód południe,
- zapewnia powiązania Trasy Olszynki Grochowskiej i Trasy Siekierkowskiej z ulicą Ostrobramską

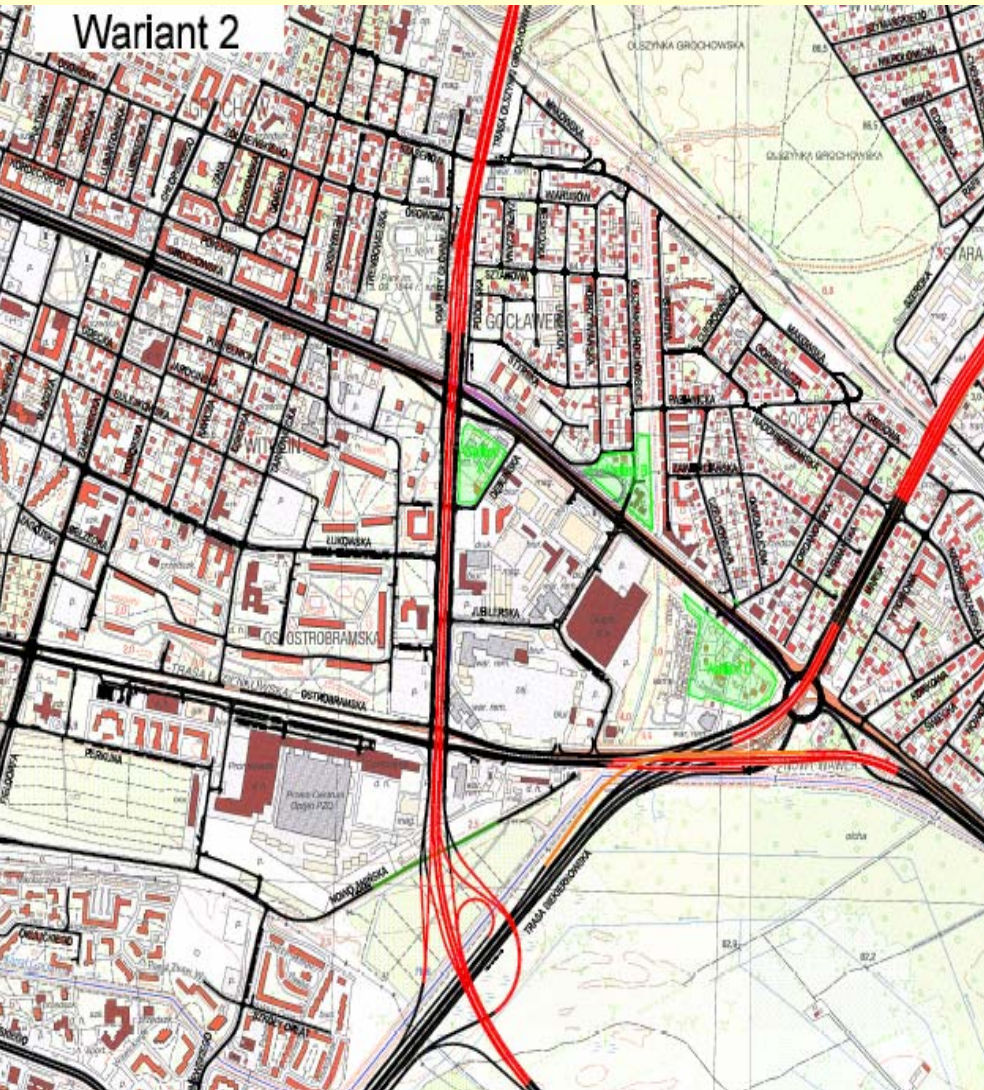
Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 1 – odc. ulica Ostrobramska-Grochowska



- **Węzeł z ulicą Ostrobramską**
- -dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Ostrobramską (*przedłużenie estakady prowadzonej nad Trasą Siekierkowską*), skrzyżowanie czterowłotowe typu karo w poziomie ulicy Ostrobramskiej,
- -na odcinku pomiędzy ulicami Ostrobramską i Grochowską wjazd (zjazd) na Trasę
- **Węzeł z ulicą Grochowską**
- dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Grochowską, skrzyżowanie czterowłotowe typu karo w poziomie ulicy Grochowskiej,

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru **WARIANT 2**

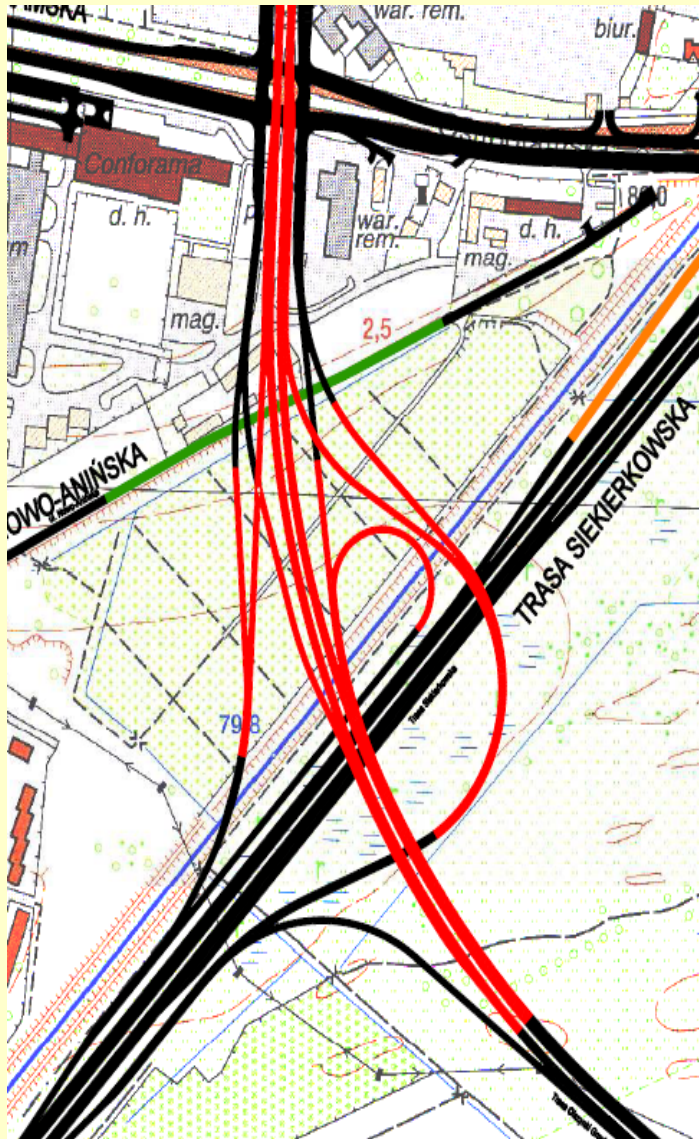


- Nie przewiduje się powiązanie ulicy Nowo-Anińskie z układem drogowym w rejonie węzła z Trasą Siekierkowską,
- Estakada ciągła prowadzona nad Trasą Siekierkowską, ulicą Ostrobramską i Grochowską aż do torów PKP,
- Obsługa terenów przy obecnej ulicy Rodziewiczówny poprzez skrzyżowania o wszystkich relacjach ruchu jezdni zbiorczych towarzyszących Trasie z ulicą Dęblińska i Jubilerską oraz skrzyżowania na prawe skrzyżowanie z ulicą Łukowską i wyjazdem z Placu Narodzenia Pańskiego,
- Przystanki autobusowe w węzłach z ulicą Ostrobramską i Grochowską oraz w rejonie ulicy Łukowskiej.

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 2

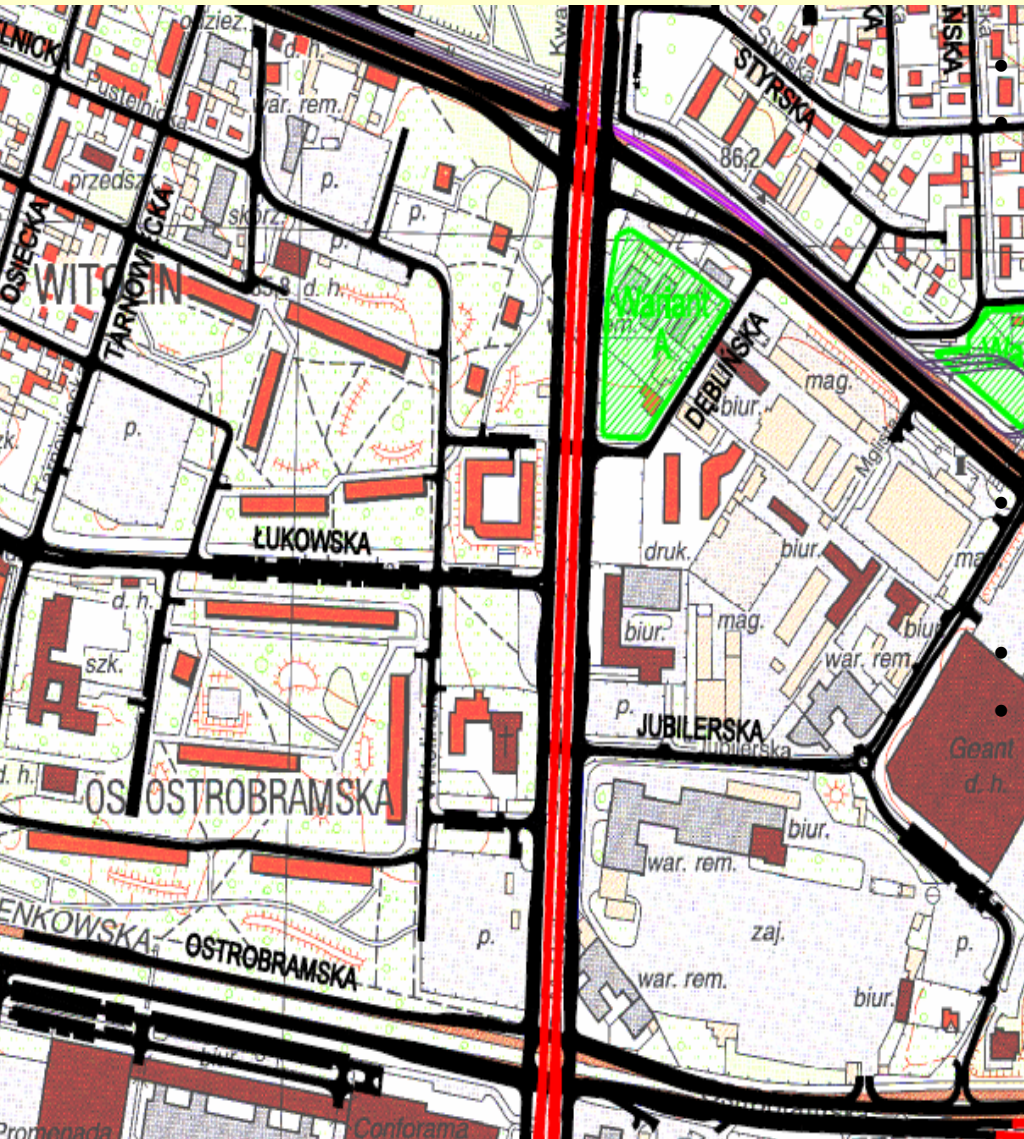
odc.Trasa Siekierkowska - ulica Ostrobramska



- **Węzeł z Trasą Siekierkowską**
- dwupoziomowy typu WA, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad Trasą Siekierkowską,
- zapewnia powiązania ograniczone do kierunków zachód-północ i zachód południe,
- zapewnia powiązania Trasy Olszynki Grochowskiej i Trasy Siekierkowskiej z ulicą Ostrobramską
- **{JAK w WARIANCIE 1}**

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 2 – odc.ulica Ostrobramska-Grochowska



Węzeł z ulicą Ostrobramską

- dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Ostrobramską (*przedłużenie estakady prowadzonej nad Trasą Siekierkowską*), skrzyżowanie czterowłotowe typu karo w poziomie ulicy Ostrobramskiej,
- brak kontaktu pomiędzy jezdniami głównymi Trasy i jezdniami zbiorczymi.

Węzeł z ulicą Grochowską

- dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Grochowską, skrzyżowanie czterowłotowe typu karo w poziomie ulicy Grochowskiej.

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru WARIANT 3a

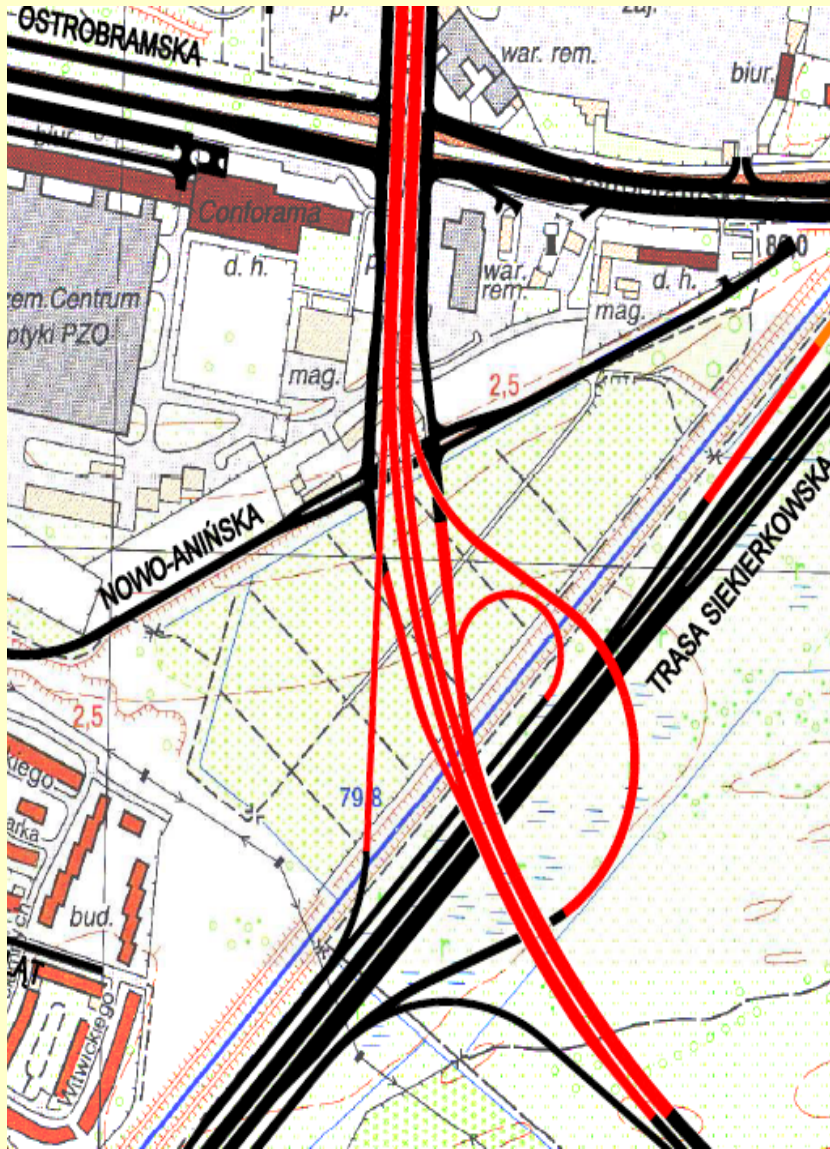


- Przewidziane powiązanie ulicy Nowo-Anińskiej z ulicą Ostrobramską poprzez zaprojektowanie skrzyżowania z jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi,
- Estakada prowadzona nad Trasą Siewierską, zakończenie za węzłem z ulicą Ostrobramską,
- Estakada nad ulicą Grochowską prowadzona aż do torów PKP,
- Obsługa terenów przy obecnej ulicy Rodziewiczówny poprzez włączenie ulic: Jubilerskiej, Łukowskiej i Dęblińskiej na prawe skrzyżowania do jezdni zbierająco-rozprowadzających,
- Przystanki autobusowe w węzłach z ulicą Ostrobramską i Grochowską. Nie ma możliwości zaprojektowania przystanków w rejonie ulicy Łukowskiej

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 3a

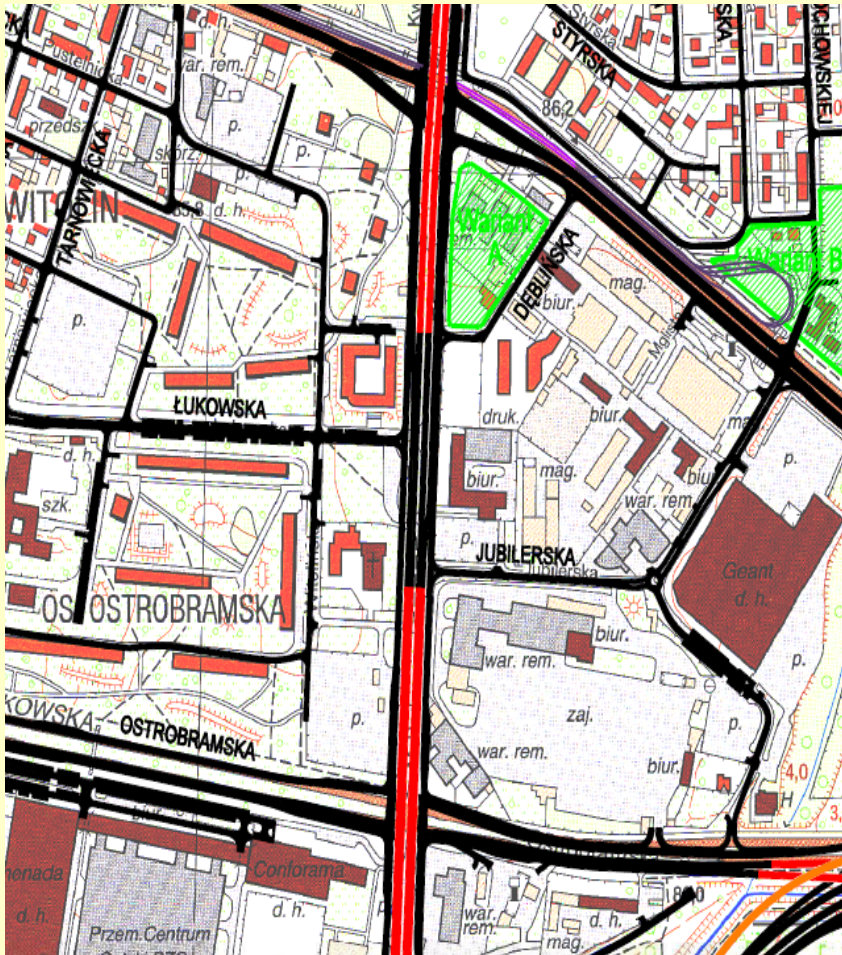
odc.Trasa Siekierkowska - ulica Ostrobramska



- **Węzeł z Trasą Siekierkowską**
- dwupoziomowy typu WA, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad Trasą Siekierkowską,
- zapewnia powiązania ograniczone do kierunków zachód-północ i zachód południe,
- zapewnia powiązania Trasy Olszynki Grochowskiej z ulicą Ostrobramską,
- **nie zapewnia powiązań Trasy Siekierkowskiej z ulicą Ostrobramską.**

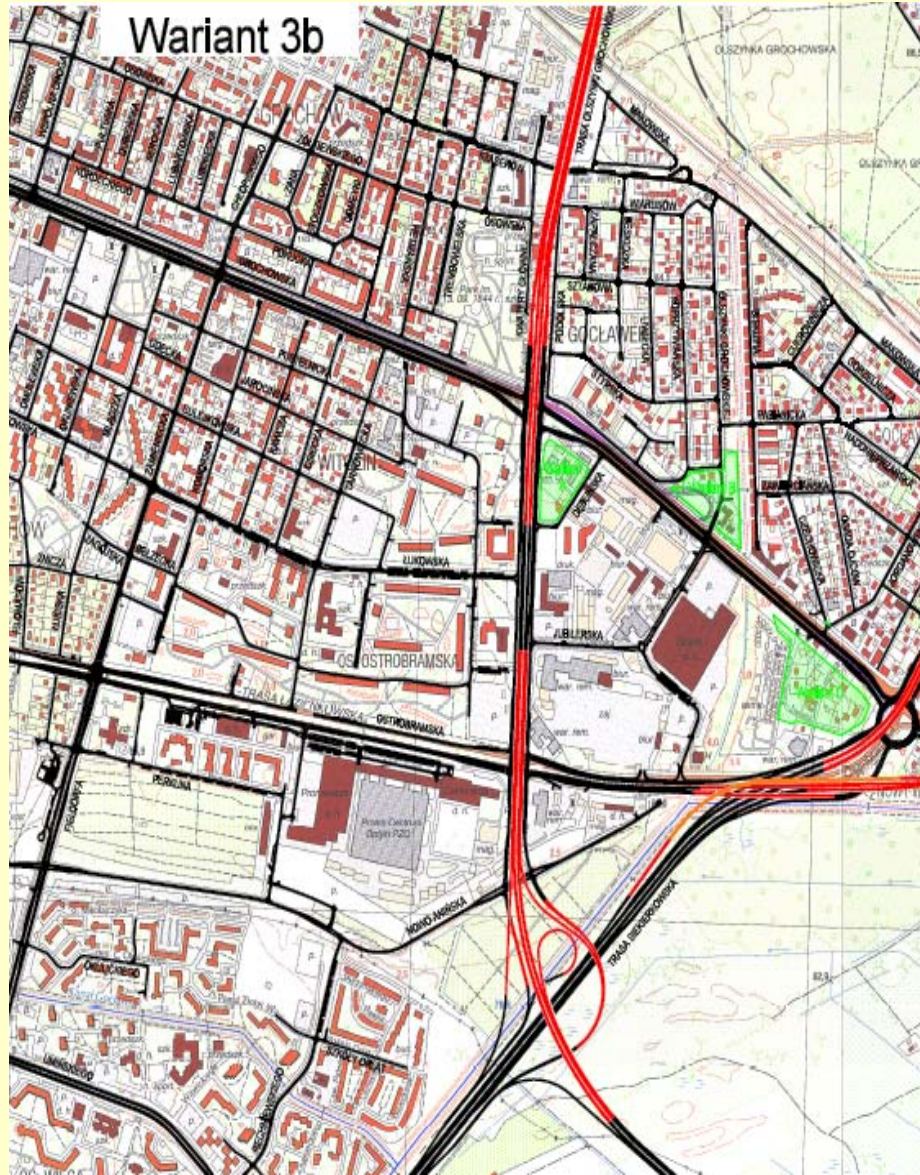
Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 3a – odc. ulica Ostrobramska-Grochowska



- **Węzeł z ulicą Ostrobramską**
- -dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Ostrobramską (*przedłużenie estakady prowadzonej nad Trasą Siekierkowską*), skrzyżowanie czterowlotowe typu karo w poziomie ulicy Ostrobramskiej,
- -na odcinku pomiędzy ulicami Ostrobramską i Grochowską zjazd na węzeł (wjazd z węzła) z ulicą Grochowską
- **Węzeł z ulicą Grochowską**
- dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Grochowską, skrzyżowanie czterowlotowe typu karo w poziomie ulicy Grochowskiej,

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru WARIANT 3b

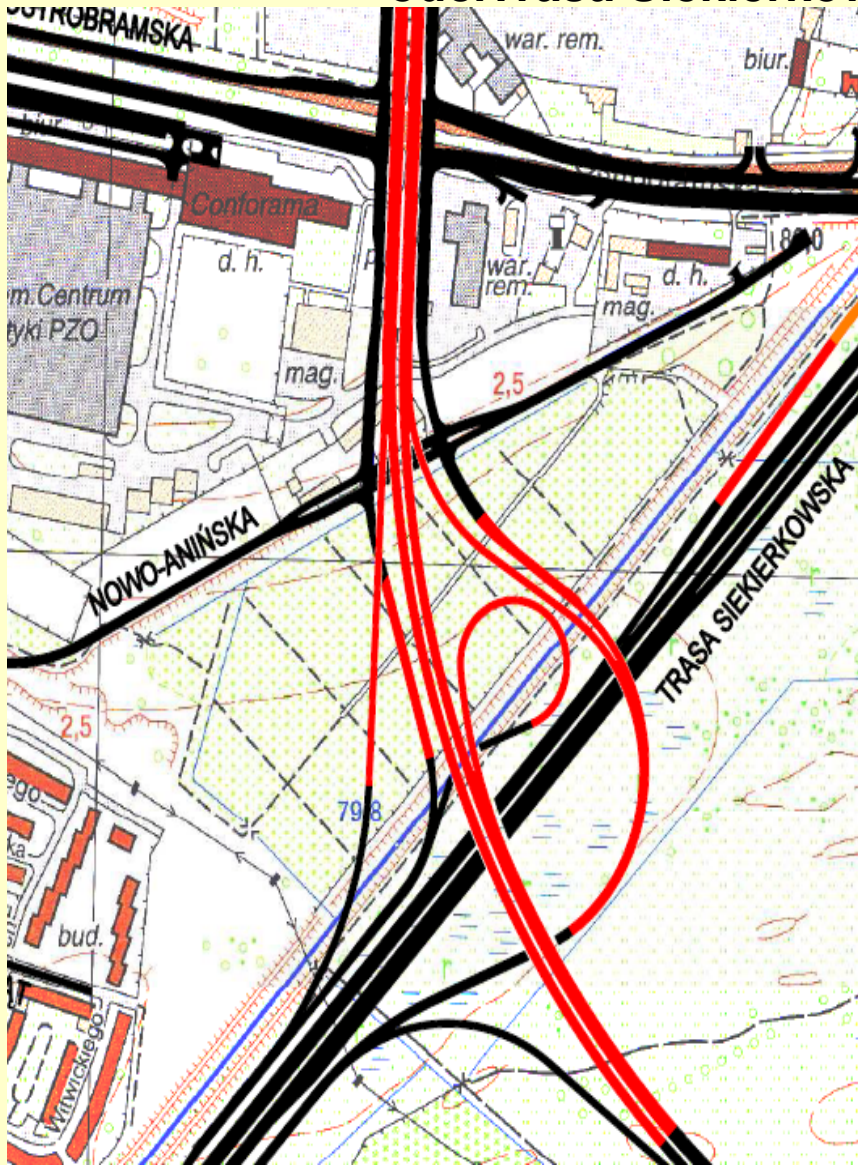


- Przewidziane powiązanie ulicy Nowo-Anińskiej z ulicą Ostrobramską poprzez zaprojektowanie skrzyżowania z jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi,
- Estakada prowadzona nad Trasą Siekierkowską, zakończenie za węzłem z ulicą Ostrobramską,
- Estakada nad ulicą Grochowską prowadzona aż do torów PKP,
- Obsługa terenów przy obecnej ulicy Rodziewiczówny poprzez włączenie ulic: Jubilerskiej, Łukowskiej i Dęblińskiej na prawe skrzyżowania do jezdni zbierająco-rozprowadzających,
- Przystanki autobusowe w węzłach z ulicą Ostrobramską i Grochowską. Nie ma możliwości zaprojektowania przystanków w rejonie ulicy Łukowskiej

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 3b

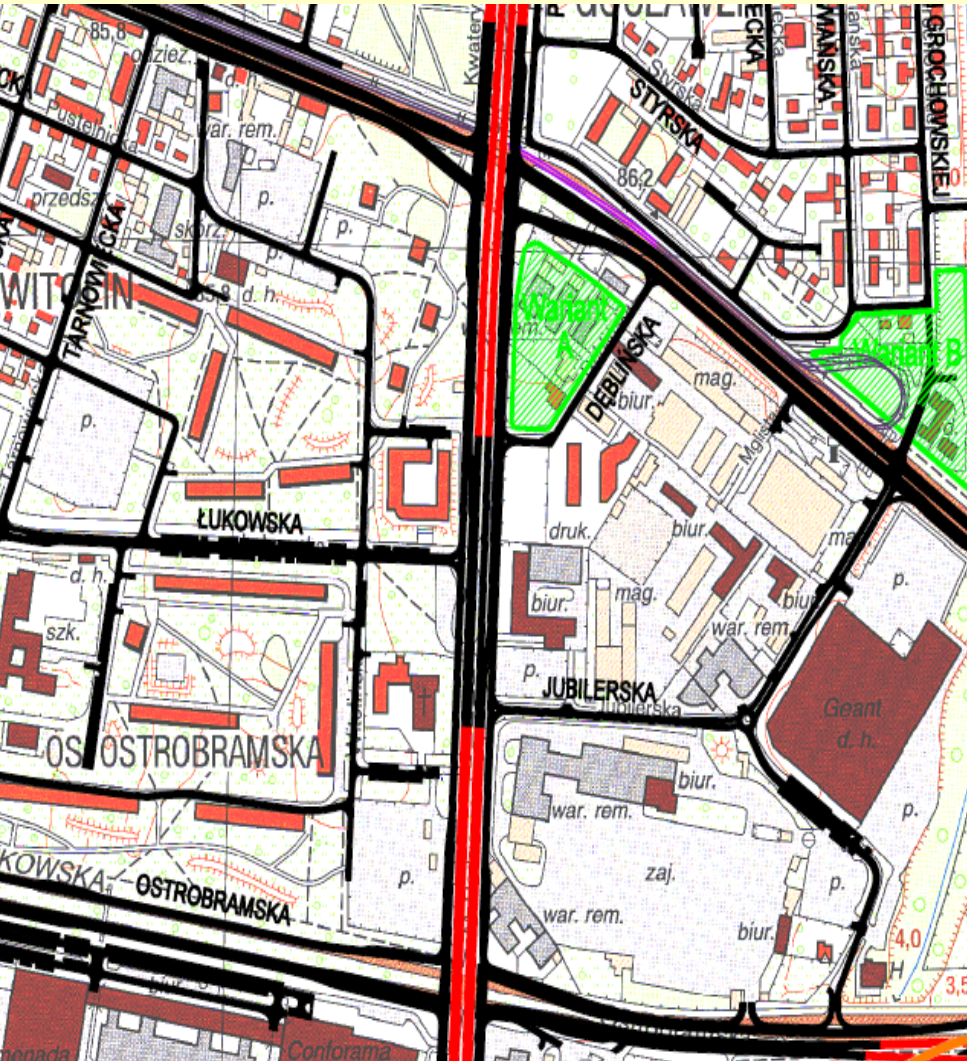
odc.Trasa Siekierkowska - ulica Ostrobramska



- **Węzeł z Trasą Siekierkowską**
- dwupoziomowy typu WA, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad Trasą Siekierkowską,
- zapewnia powiązania ograniczone do kierunków zachód-północ i zachód południe,
- zapewnia powiązania Trasy Olszynki Siekierkowskiej z ulicą Ostrobramską,
- **nie zapewnia powiązań Trasy Olszynki Grochowskiej z ulicą Ostrobramską.**

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 3b – odc. ulica Ostrobramska-Grochowska



- **Węzeł z ulicą Ostrobramską**
- -dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Ostrobramską (*przedłużenie estakady prowadzonej nad Trasą Siekierkowską*), skrzyżowanie czterowlotowe typu karo w poziomie ulicy Ostrobramskiej,
- -na odcinku pomiędzy ulicami Ostrobramską i Grochowską zjazd na węzeł (wjazd z węzła) z ulicą Grochowską
- **Węzeł z ulicą Grochowską**
- dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Grochowską, skrzyżowanie czterowlotowe typu karo w poziomie ulicy Grochowskiej,

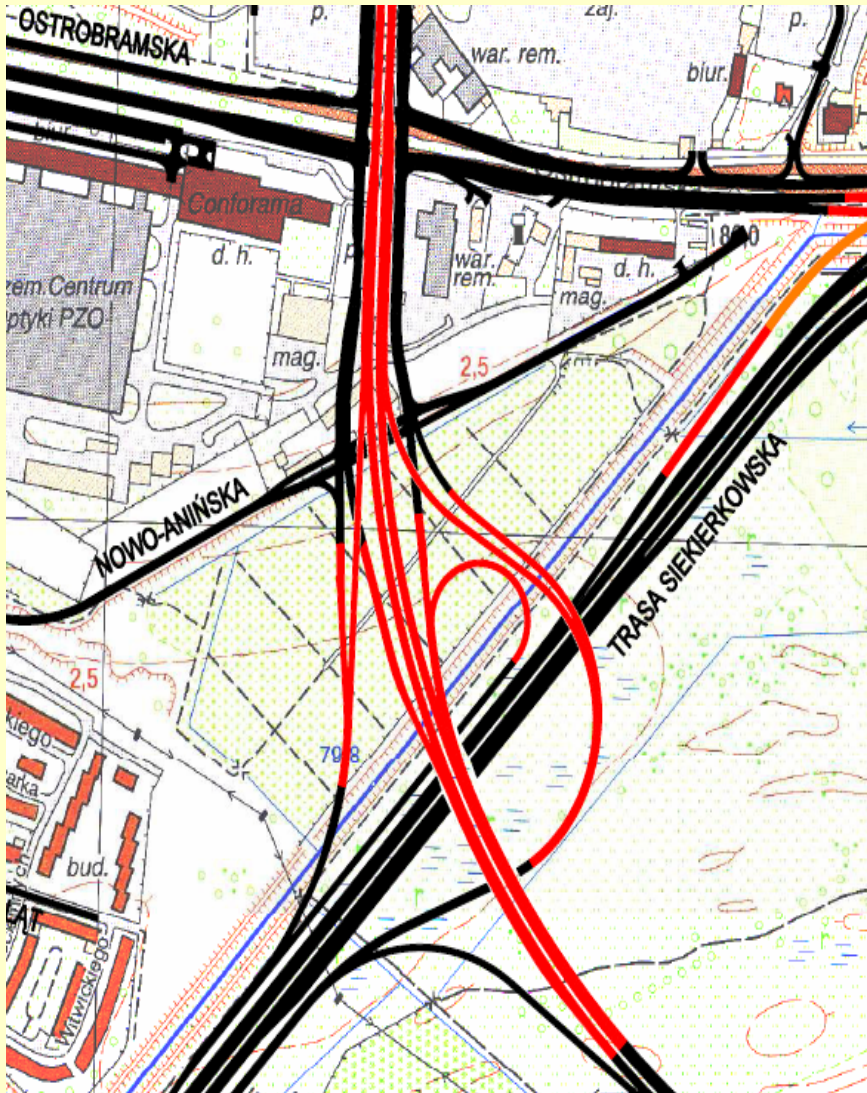
Zasada rozwiązań i obsługi obszaru WARIANT 4



- Przewidziane powiązanie ulicy Nowo-Anińskiej z ulicą Ostrobramską poprzez zaprojektowanie skrzyżowania z jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi,
- Estakada ciągła prowadzona nad Trasą Siekierowską, ulicą Ostrobramską i Grochowską aż do torów PKP,
- Obsługa terenów przy obecnej ulicy Rodziewiczówny poprzez skrzyżowania o wszystkich relacjach ruchu jezdni zbiorczych towarzyszących Trasie z ulicą Dęblińska i Jubilerską oraz skrzyżowania na prawe skręty z ulicą Łukowską i wyjazdem z Placu Narodzenia Pańskiego,
- Przystanki autobusowe w węzłach z ulicą Ostrobramską i Grochowską oraz w rejonie ulicy Łukowskiej.

Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

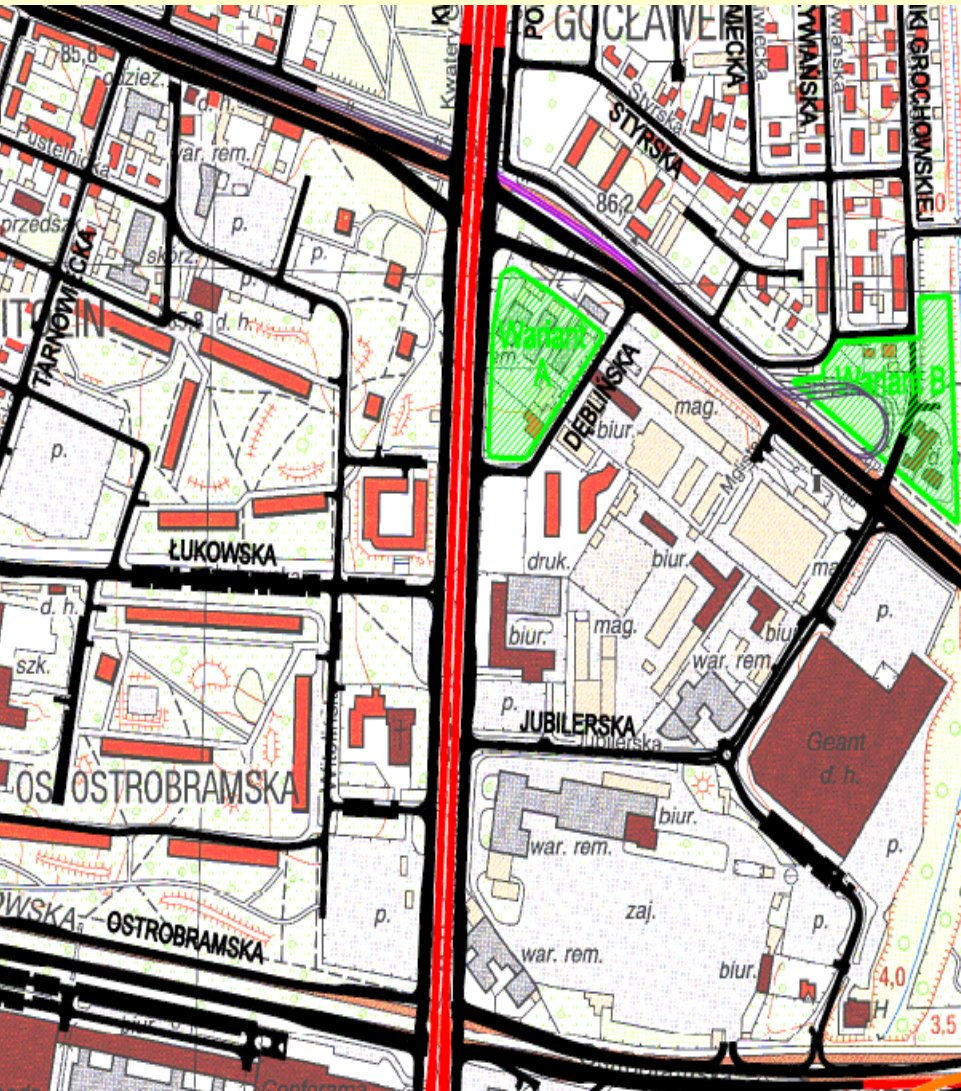
WARIANT 4 – rejon Nowo-Anińskiej



- **Węzeł z Trasą Siekierkowską**
- dwupoziomowy typu WA, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad Trasą Siekierkowską,
- zapewnia powiązania ograniczone do kierunków zachód-północ i zachód południe,
- **zapewnia powiązania Trasy Olszynki Grochowskiej i Trasy Siekierkowskiej z ulicą Ostrobramską.**

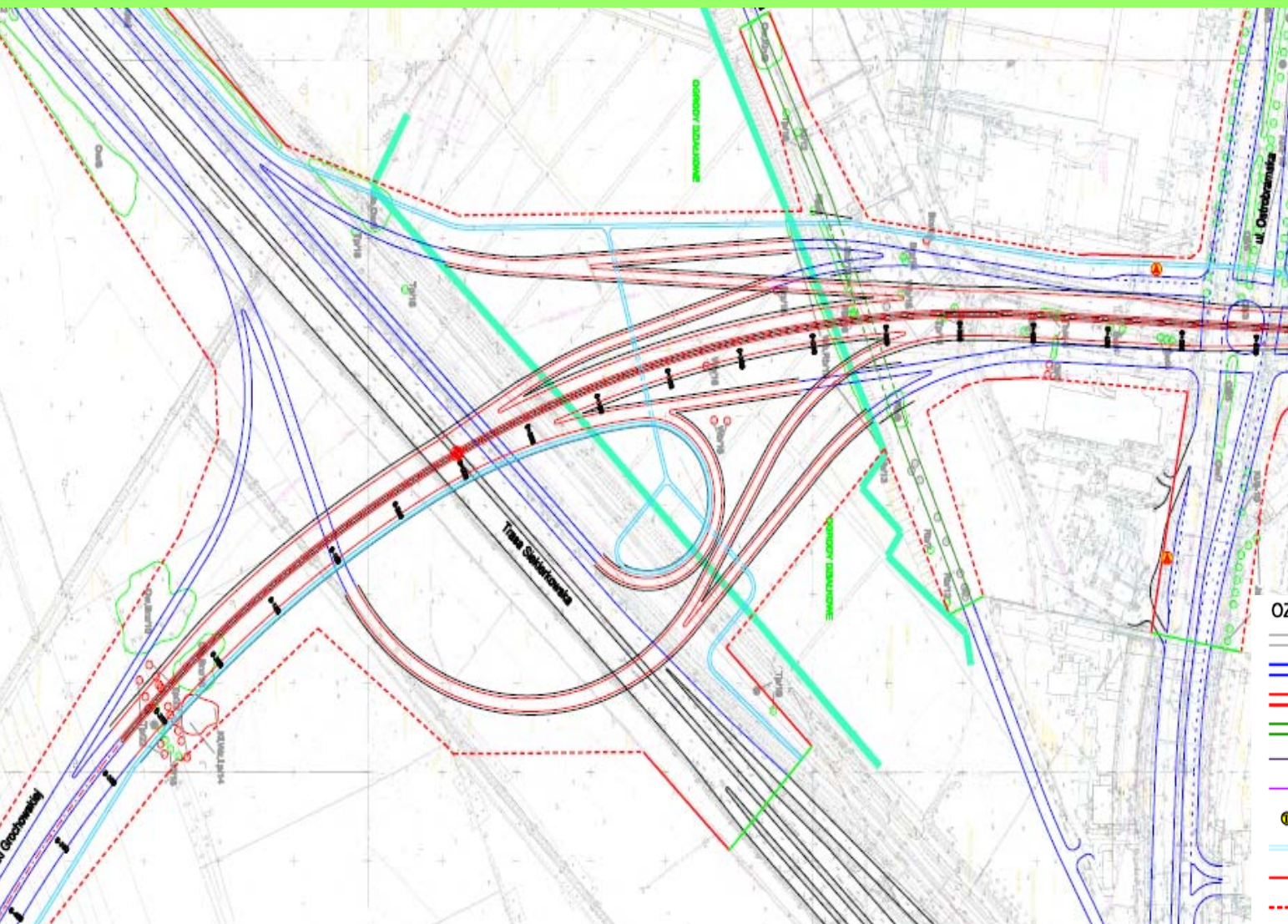
Zasada rozwiązań i obsługi obszaru

WARIANT 4 – odc.ulica Ostrobramska-Grochowska





- **Węzeł z ulicą Ostrobramską**
- -dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Ostrobramską (*przedłużenie estakady prowadzonej nad Trasą Siekierkowską*), skrzyżowanie czterowłotowe typu karo w poziomie ulicy Ostrobramskiej,
- -brak kontaktu pomiędzy jezdniami głównymi Trasy i jezdniami zbiorczymi.
- **Węzeł z ulicą Grochowska**
- -dwupoziomowy typu WB, Trasa Olszynki Grochowskiej poprowadzona estakadą nad ulicą Grochowską, skrzyżowanie czterowłotowe typu karo w poziomie ulicy Grochowskiej.





Zasada rozwiązania węzła z Trasą Siekierkowską w Wariancie 1 i 2















Zieleń o dużych walorach przyrodniczo-krajobrazowych

-  Grupy drzew lub krzewów
-  Pojedyncze drzewa

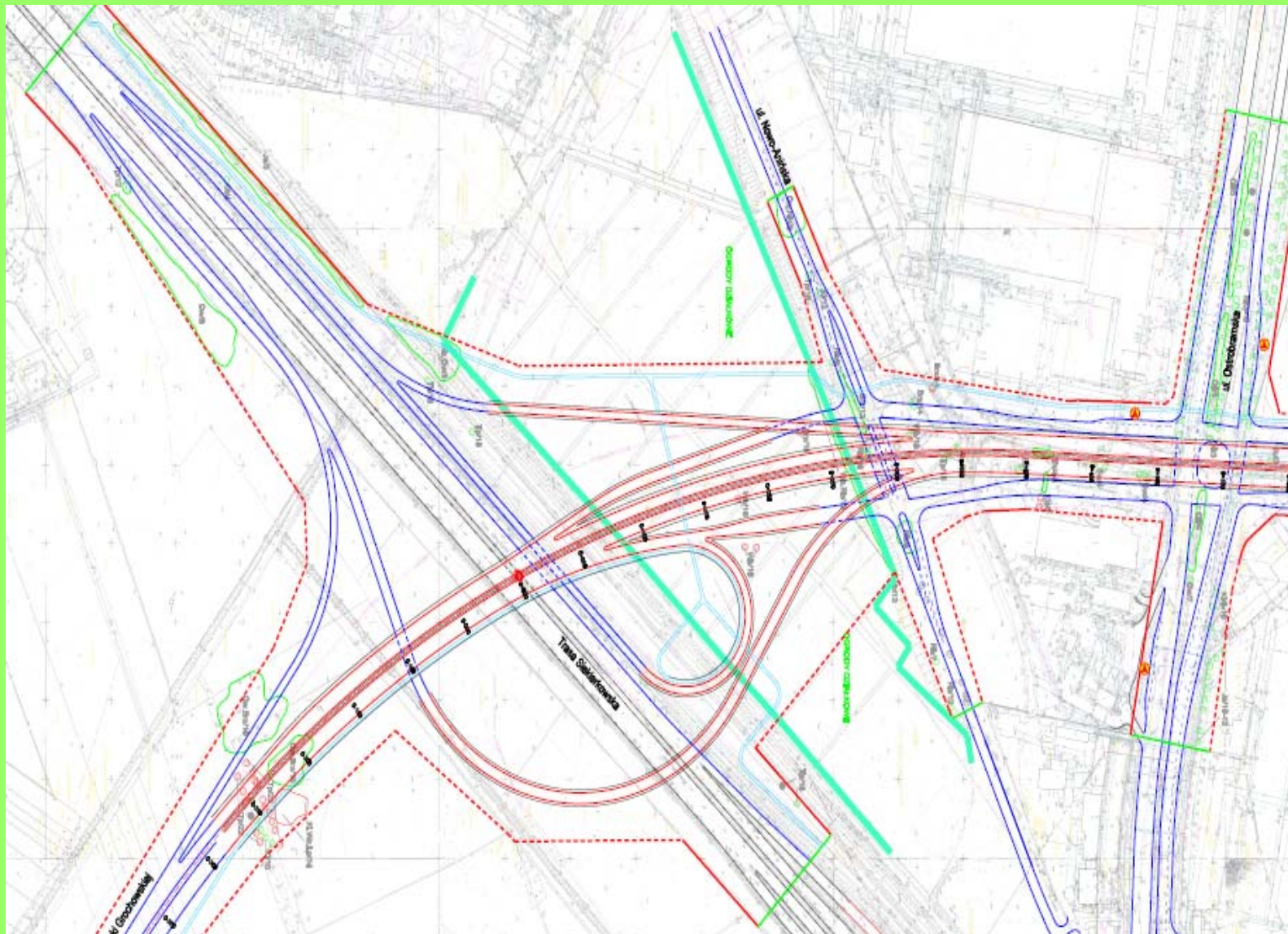
Pozostała zieleń

-  Grupy drzew lub krzewów
-  Pojedyncze drzewa
-  Granica ogrodów działkowych
-  Drzewa suche lub zamierające

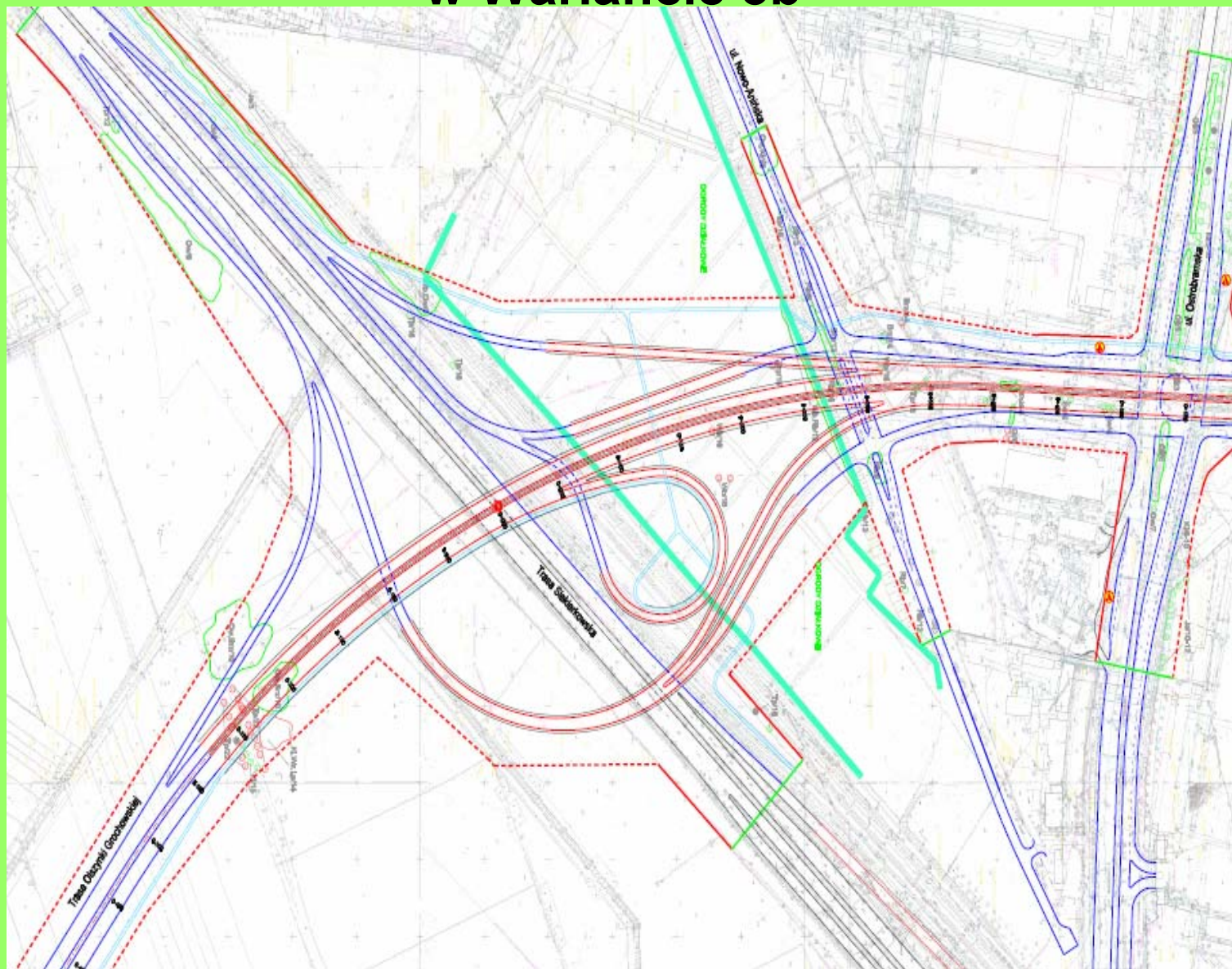
OZNACZENIA:

-  jezdnie istniejące
-  jezdnie proj. w poziomie terenu
-  jezdnie proj. na nasypach i estakadach
-  jezdnie proj. w wykopach
-  torowiska tramwajowe istniejące
-  torowiska tramwajowe projektowane
-   przystanki tramwajowe / autobusowe
-  ścieżki rowerowe
-  obowiązujące linie rozgraniczające
-  projektowane linie rozgraniczające
-  granica robót (inna niż linie rozgr.)

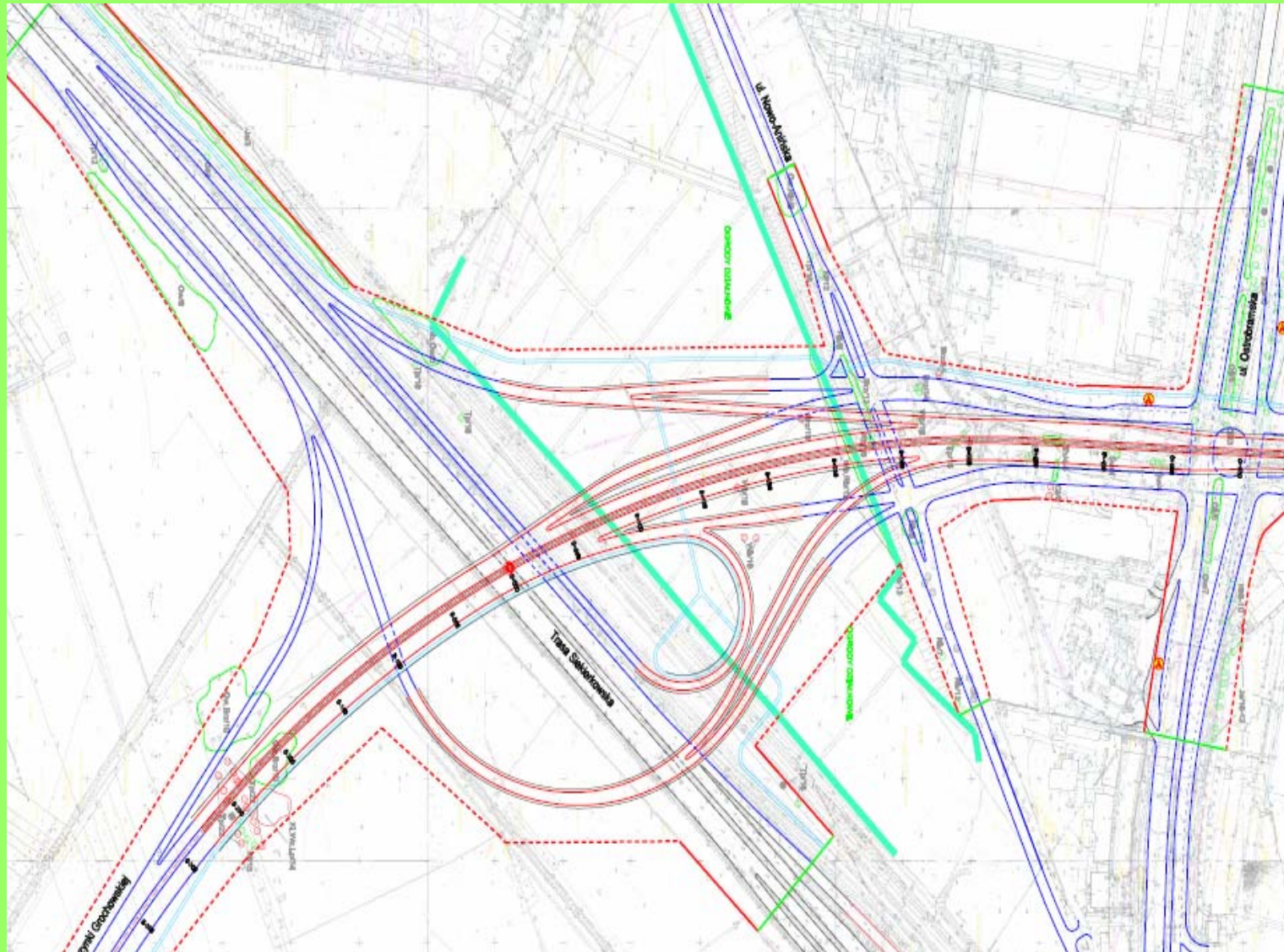
Zasada rozwiązania węzła z Trasą Siekierkowską w Wariancie 3a



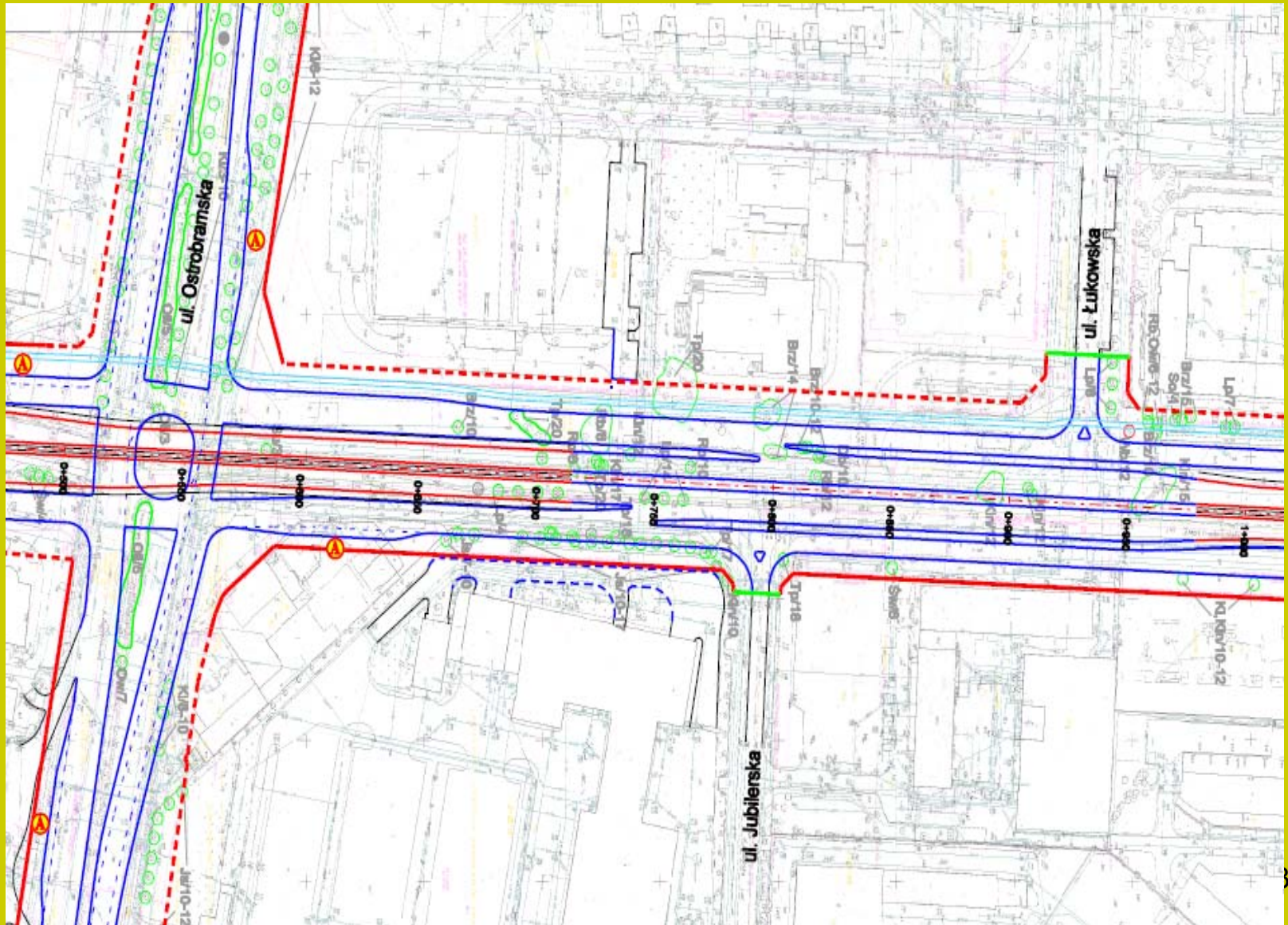
Zasada rozwiązania węzła z Trasą Siekierkowską w Wariancie 3b



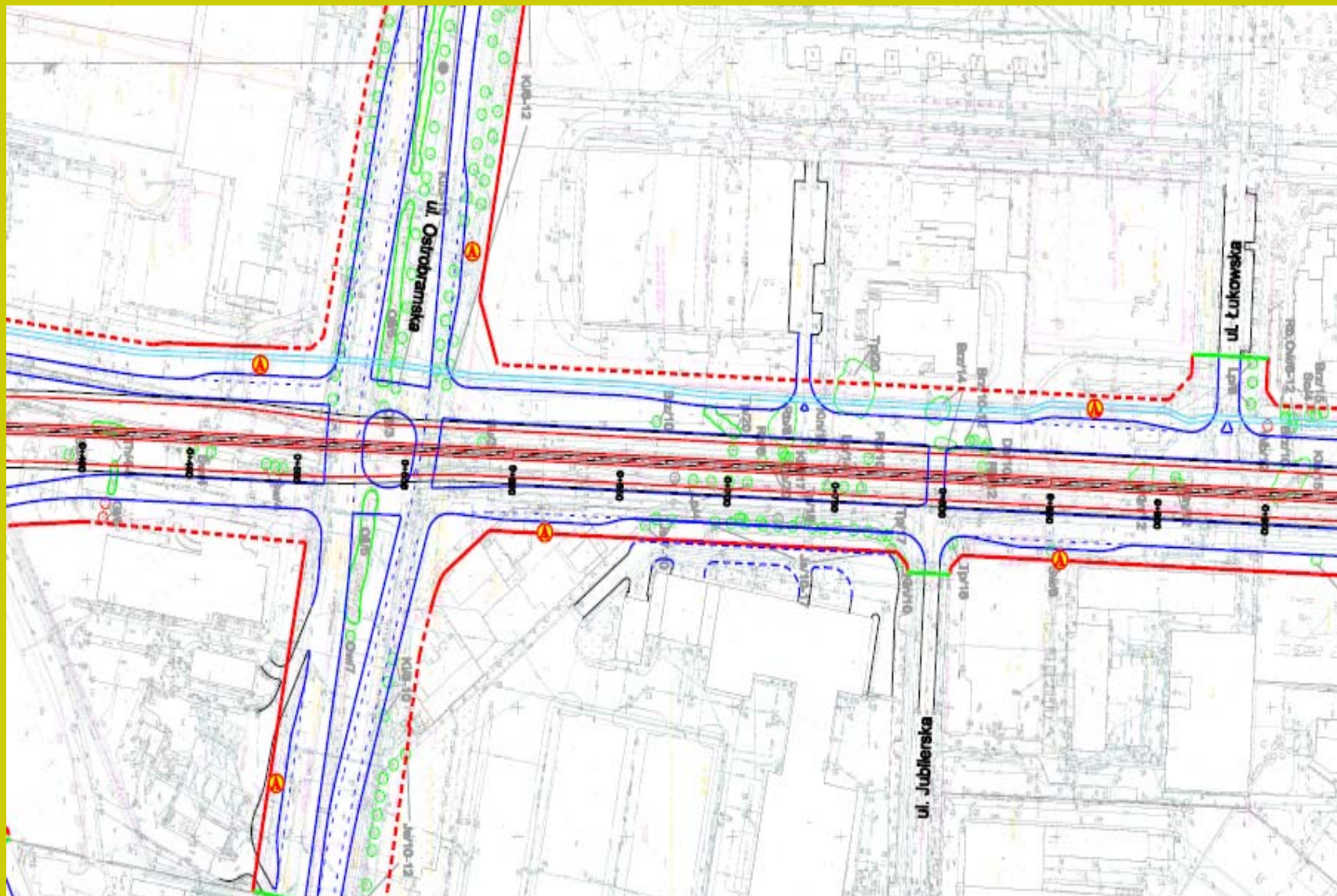
Zasada rozwiązania węzła z Trasą Siekierkowską w Wariancie 4



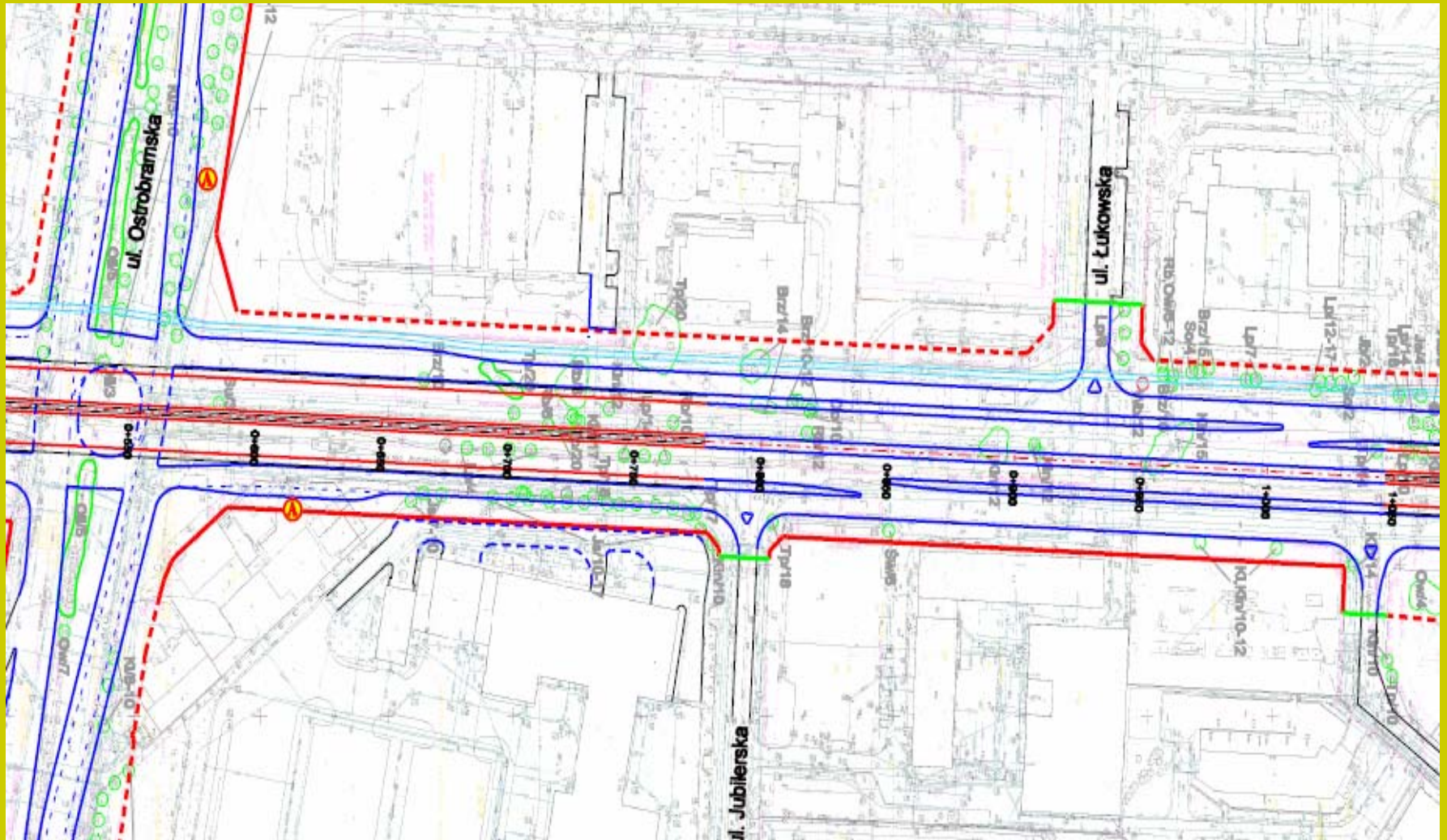
Zasada rozwiązania węzła z ulicą Ostrobramską w Wariancie 1



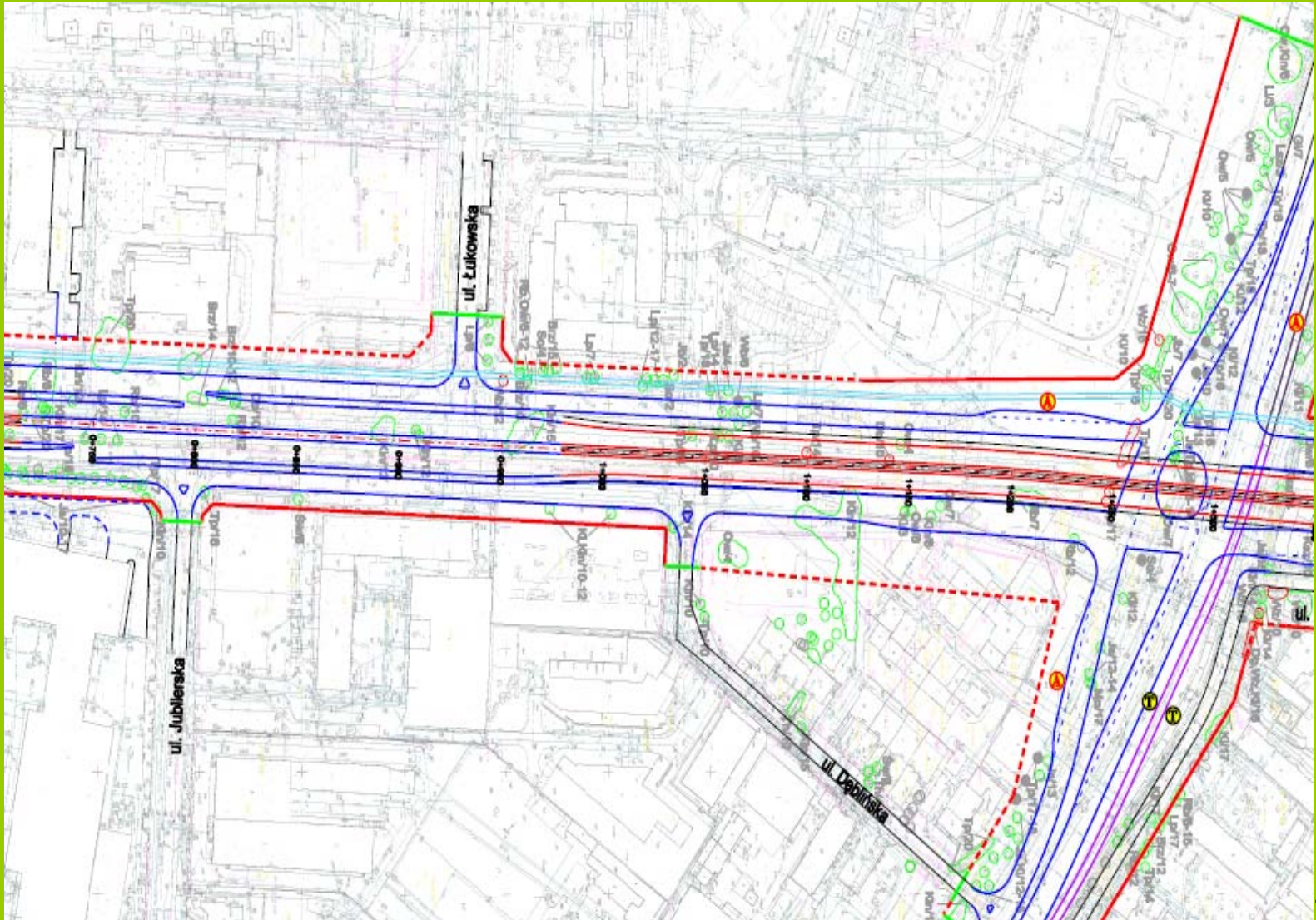
Zasada rozwiązania węzła z ulicą Ostrobramską w Wariancie 2 i 4



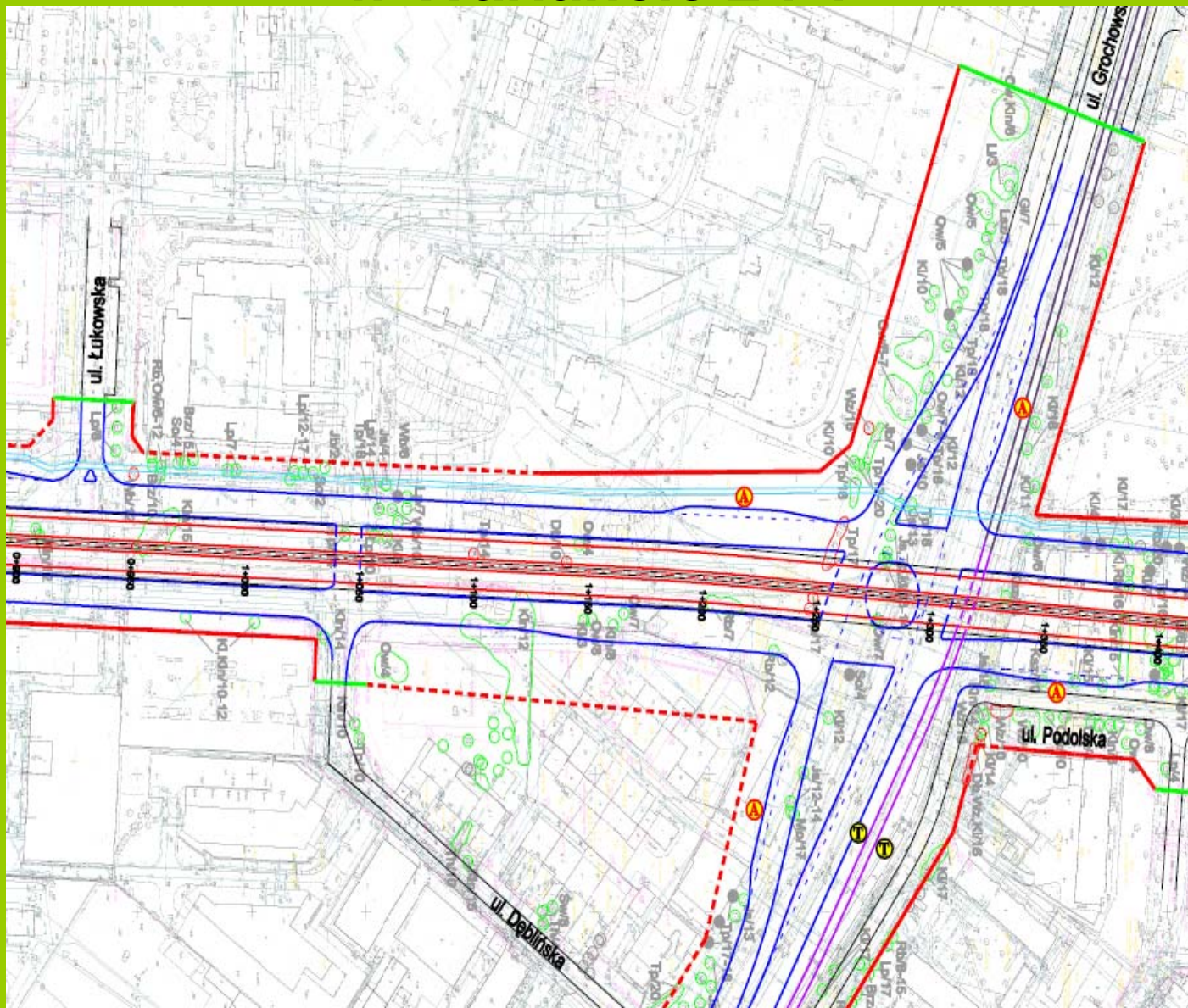
Zasada rozwiązania węzła z ulicą Ostrobramską w Wariancie 3a i 3b



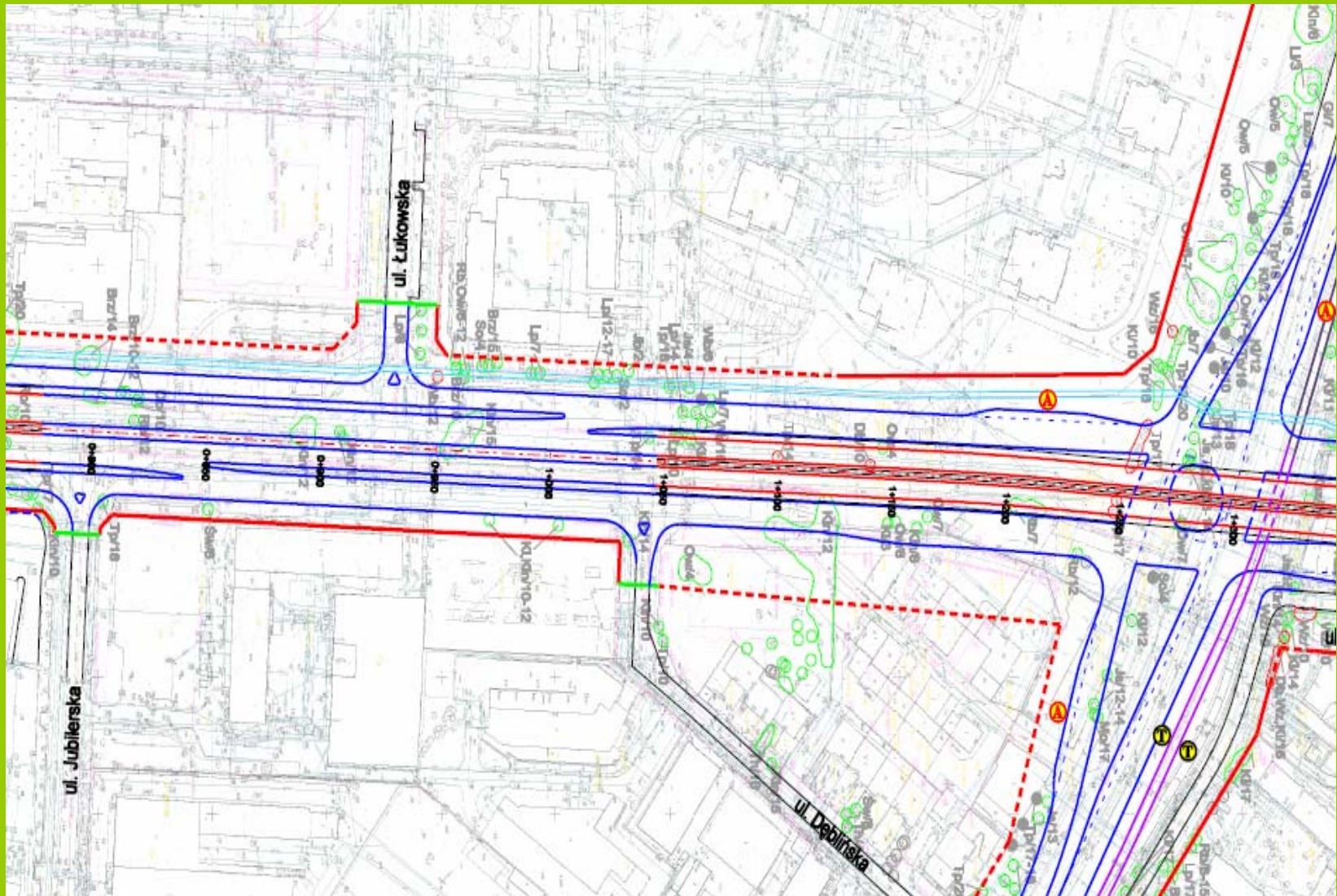
Zasada rozwiązania węzła z ulicą Grochowska w Wariancie 1



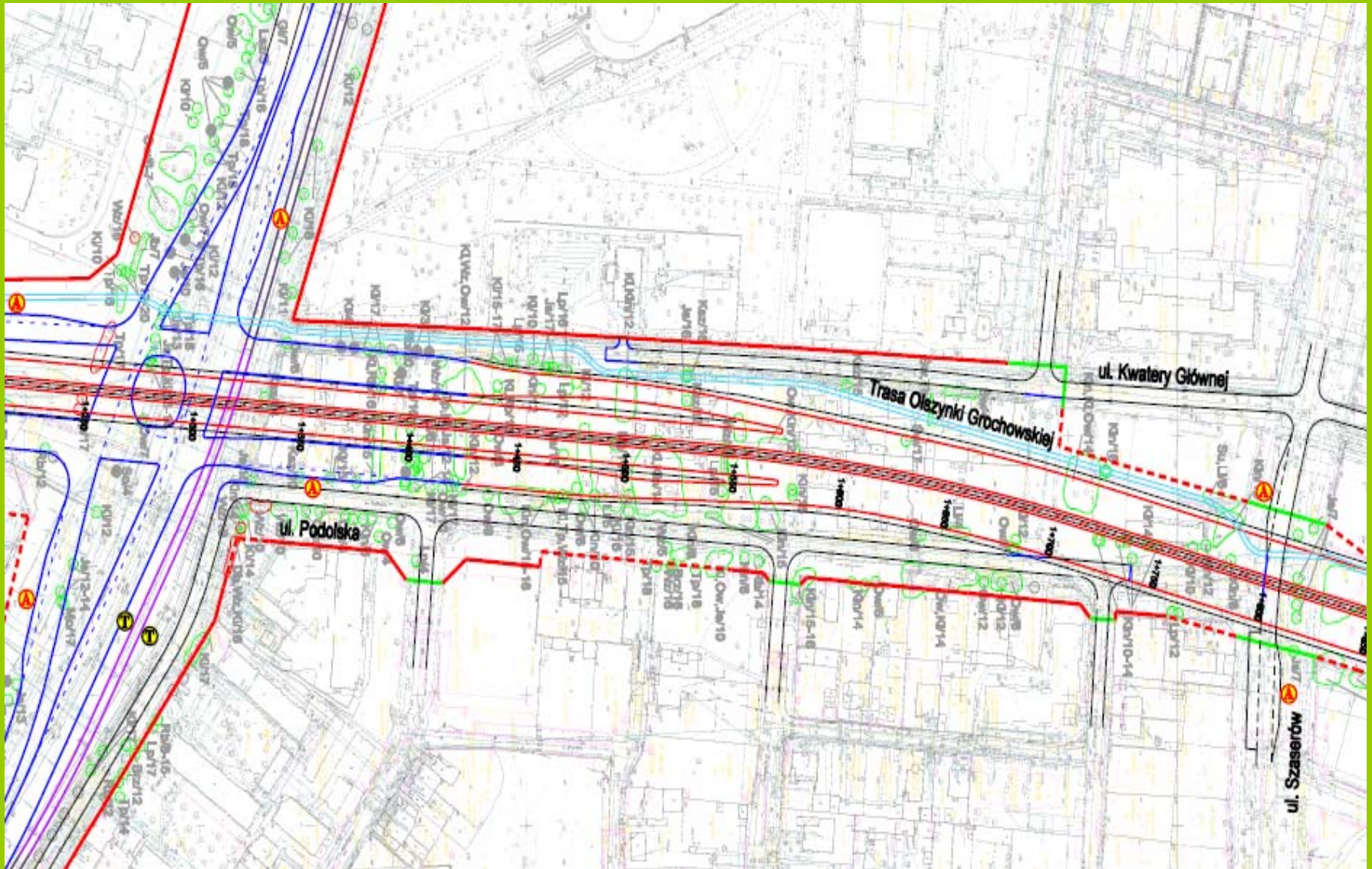
Zasada rozwiązania węzła z ulicą Grochowska w Wariancie 2 i 4



Zasada rozwiązania węzła z ulicą Grochowska w Wariancie 3a i 3b



Zasada rozwiązania północnej strony węzła z ulicą Grochowską w Wariancie 1,2,3a,3b,4



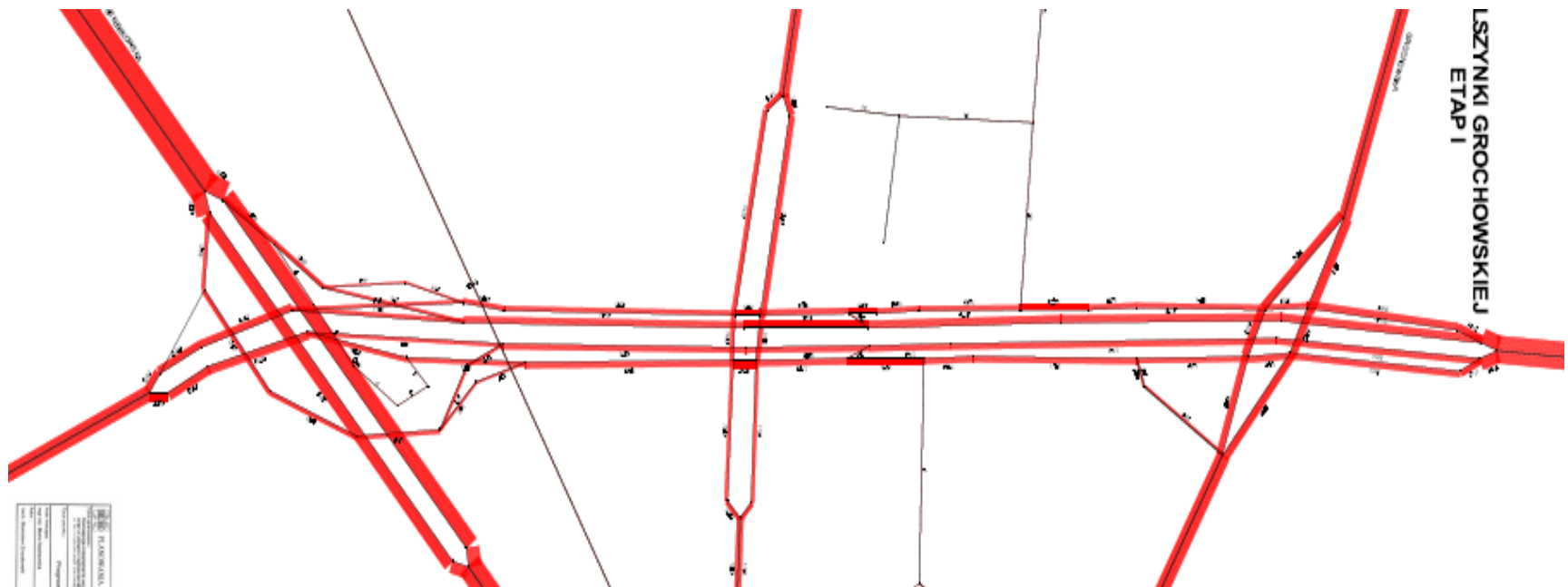
Szacunkowe koszty inwestycyjne

- Szacunkowe koszty inwestycyjne budowy Trasy oceniono na około 360–410mln.zł.
- **Nakłady na poszczególne warianty wynoszą:**
- **Wariant 1 – 364 mln.zł**
- **Wariant 2 – 410 mln.zł**
- **Wariant 3a – 368 mln.zł**
- **Wariant 3b – 375 mln.zł**
- **Wariant 4 – 394 mln.zł**
- Jak wynika z zestawienia - koszty poszczególnych wariantów nie różnią się znacząco. Najdroższy jest wariant 2 gdzie na koszt wpływa długa estakada (częściowo nasyp w murach oporowych) oraz wykop i rozwiązanie tunelowe ulicy Nowo-Anińskiej.

Potoki ruchu – Wariant 1

Rok 2030

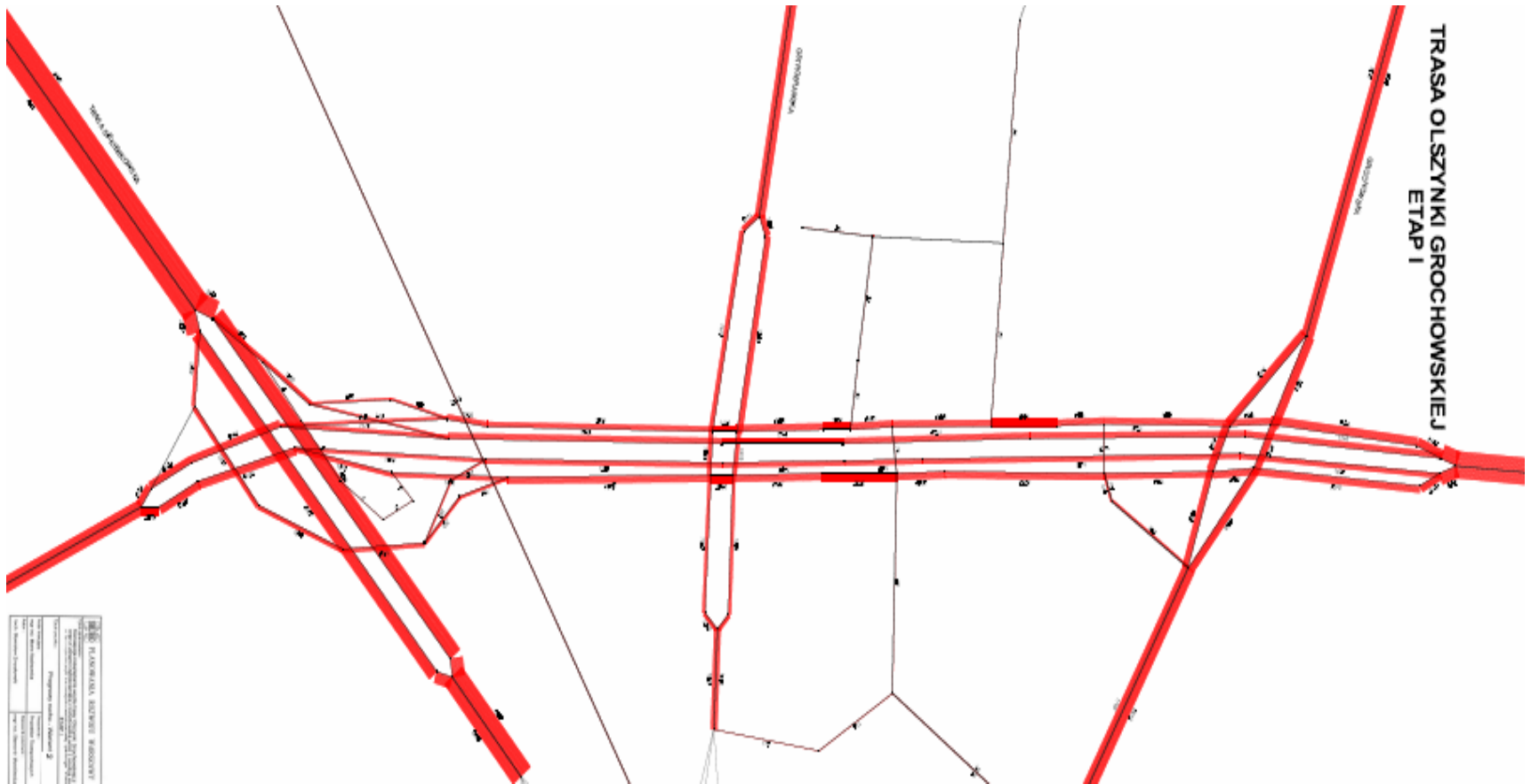
Etap I koncepcji



Potoki ruchu – Wariant 2

Rok 2030

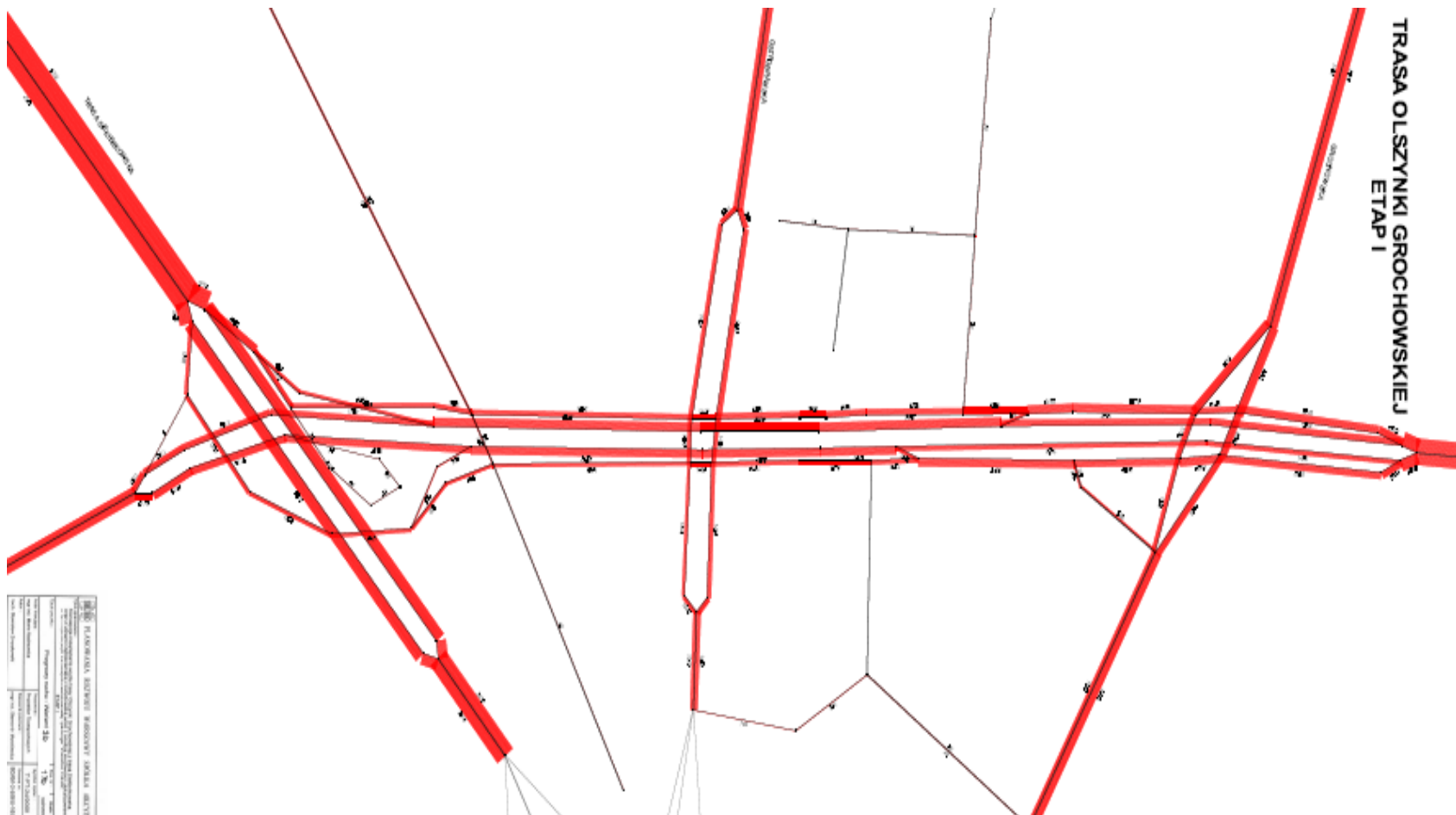
Etap I koncepcji



Potoki ruchu – Wariant 3b

Rok 2030

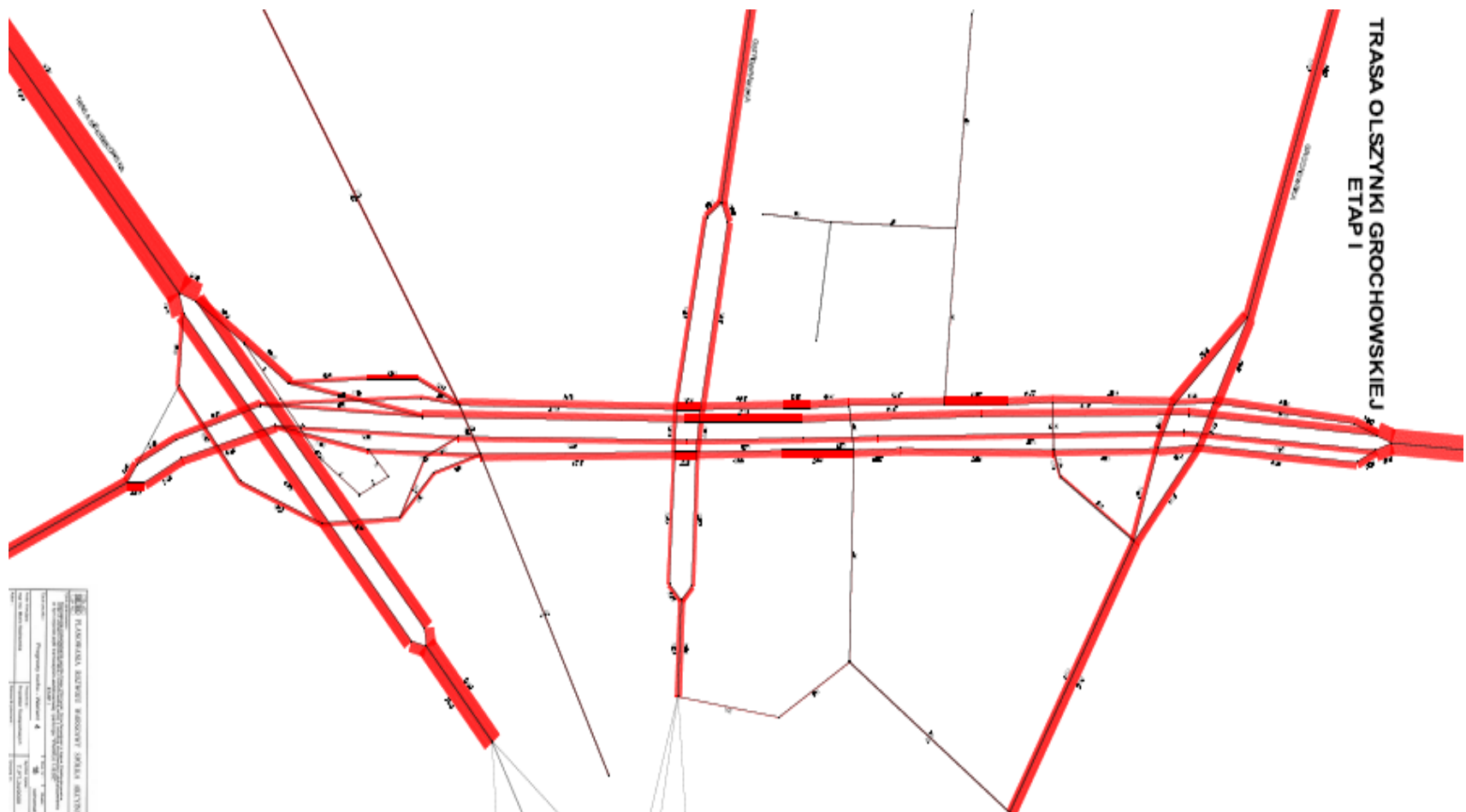
Etap I koncepcji



Potoki ruchu – Wariant 4

Rok 2030

Etap I koncepcji



Analiza i ocena wielokryterialna

Analiza i ocena pod względem funkcjonalno-ruchowym

- **W ocenie funkcjonalno-ruchowej rozwiązań Trasy Olszynki Grochowskiej wzięto pod uwagę następujące parametry:**
 - dostosowanie rozwiązań drogowych do rozkładu ruchu,
 - zapewnienie niezbędnych relacji skrętnych w węzłach,
 - spełnienie wymogów „Warunków technicznych.....”,
 - dogodność obsługi przyległych terenów.

Ocena ekonomiczna

- **W ocenie ekonomicznej rozwiązań Trasy Olszynki Grochowskiej wzięto pod uwagę następujące parametry:**
 - nakłady inwestycyjne,
 - nakłady na wykup gruntów,
 - nakłady na odszkodowania.

Analiza i ocena pod względem przestrzennym

- **W ocenie przestrzennej rozwiązań Trasy Olszynki Grochowskiej wzięto pod uwagę następujące elementy:**
 - stosunek do istniejącego zagospodarowania – kolizje z zabudową,
 - zgodność ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy i stosunek do projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
 - stosunek do wydanych decyzji administracyjnych,

Analiza i ocena pod względem środowiskowym

- **W ocenie środowiskowej rozwiązań Trasy Olszynki Grochowskiej wzięto pod uwagę następujące elementy:**
 - kolizje z obszarami chronionymi,
 - kolizje z drzewami o dużych walorach przyrodniczych.

Wyniki oceny wielokryterialnej

	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3a	Wariant 3b	Wariant 4
Ocena funkcjonalno-ruchowa	4	3	2	2	1
Ocena ekonomiczna	1	5	2	3	4
Ocena przestrzenna	1	1	1	1	1
Ocena przyrodnicza	1	1	1	1	1
Kolejność wariantów	5	4	2	3	1

Wnioski z analizy wielokryterialnej

- - Analiza wielokryterialna wykazała, że najkorzystniejszym wariantem pod względem **funkcjonalno-ruchowym jest Wariant 4.**
- - Warianty 3a i 3b są równorzędne. Jednak z analizy porównawczej obsługi węzłów przesiadkowych wynika, że dla lokalizacji parkingu „parkuj i jedź” w rejonie Marsa-Płowiecka lepszy jest Wariant 3a.
- - Najgorszym wariantem z punktu widzenia kryteriów komunikacyjnych jest Wariant 1.
 - Pod względem oceny przestrzennej i środowiskowej warianty są równorzędne. **Wszystkie warianty mają ten sam przebieg linii rozgraniczających.**
- - Najkosztowniejsze rozwiązania występują w Wariancie 2.
- **Łączna ocena wielokryterialna wykazała że najkorzystniejszym jest Wariant 4. W drugiej kolejności pozostaje Wariant 3a.**
- Do analiz Etapu II przyjęto Wariant 4 i Wariant 3a.

Koncepcja rozwiązań Trasy Olszynki Grochowskiej

ETAP II

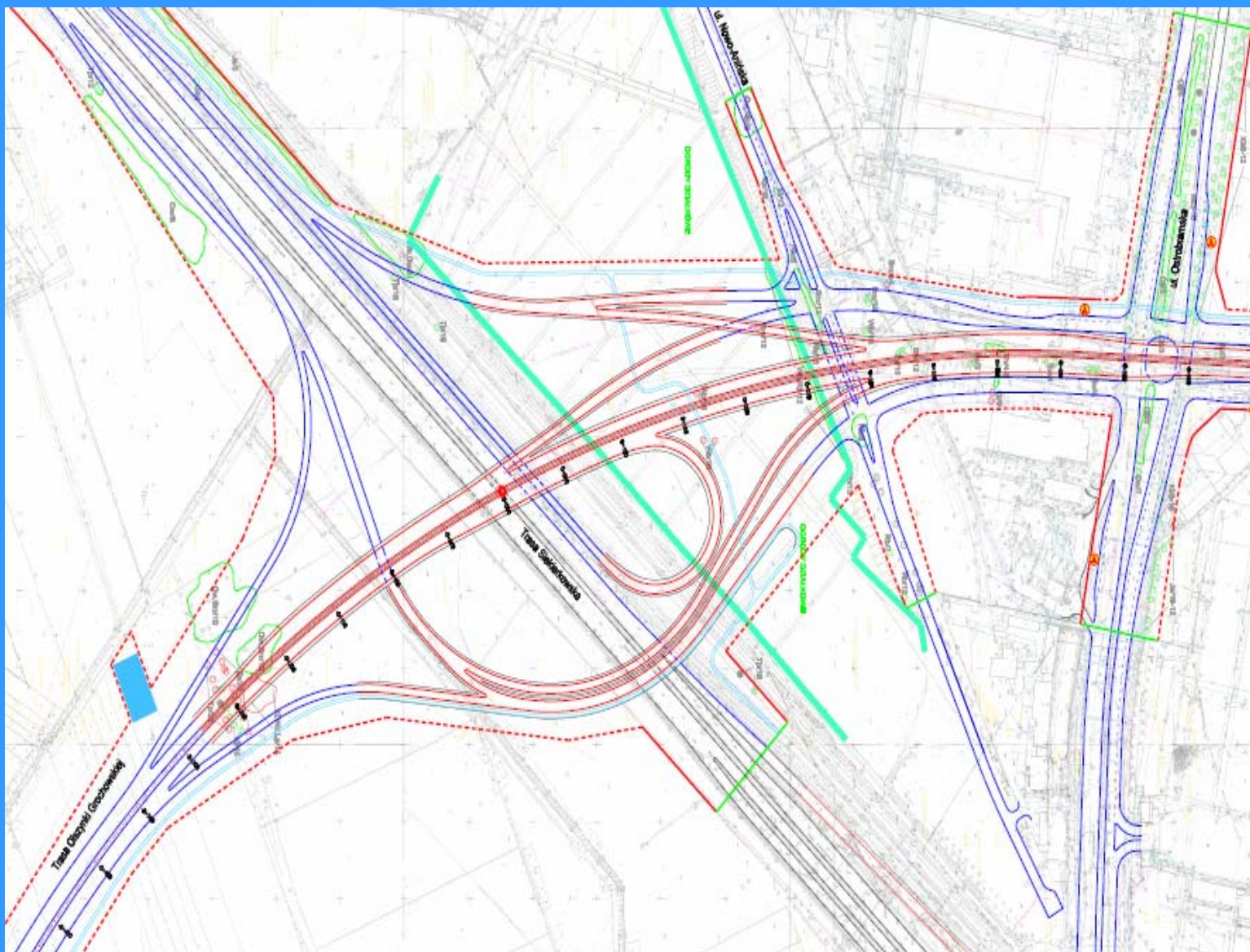
Zakres prac w Etapie II koncepcji

- Zakres dodatkowej problematyki dla rozwiązań Trasy w Etapie II obejmował:
- uszczegółowienie geometrii Trasy w skali 1:1000,
- profile podłużne,
- przekroje charakterystyczne,
- prognozy ruchu i przewozów pasażerskich,
- zasady odprowadzenia wód opadowych.

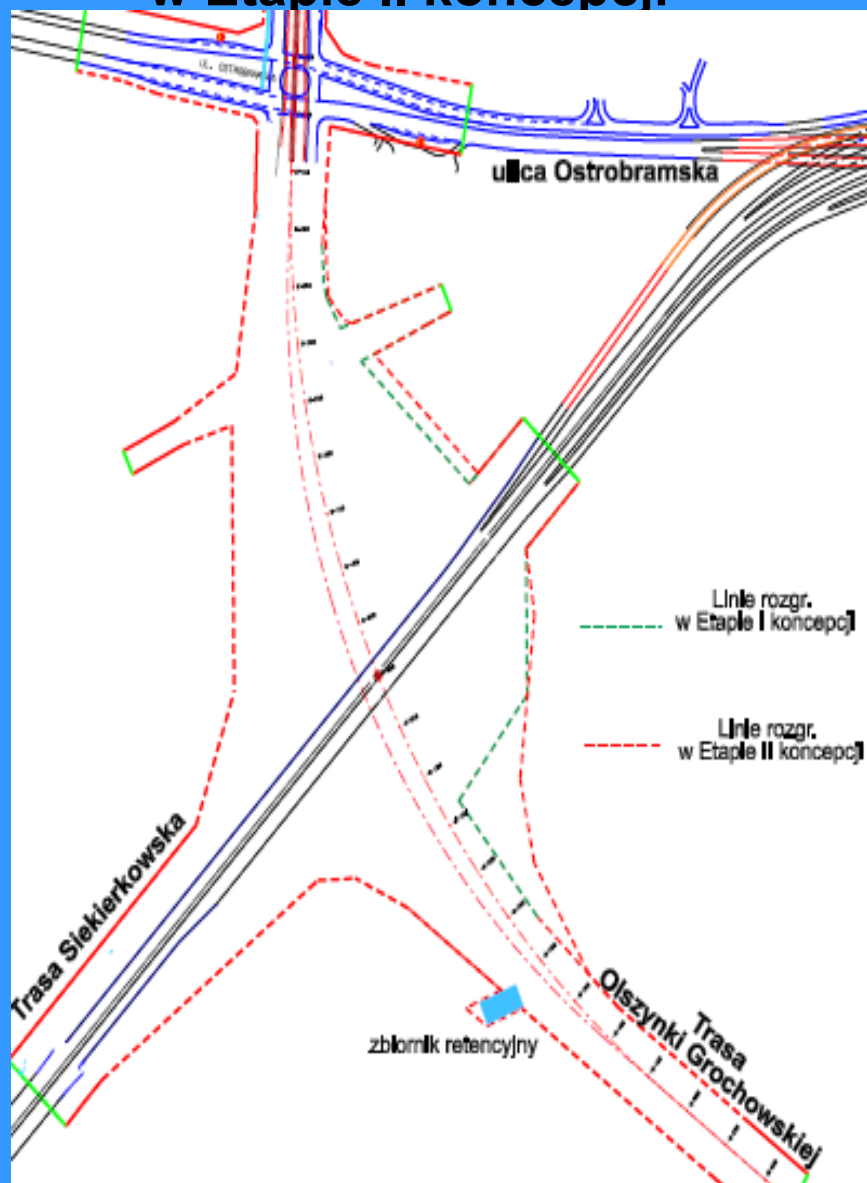
Podstawowe zmiany w rozwiązaniach w Etapie II koncepcji

- Podstawowa zmiana jaka nastąpiła w rozwiązaniach Etapu II koncepcji odnosi się do węzła z Trasą Siekierkowską i dotyczy:
- **zmiany przebiegu osi w rejonie węzła**
- **zmiany geometrii skrzyżowania ulicy Nowo-Anińskiej z jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi.**

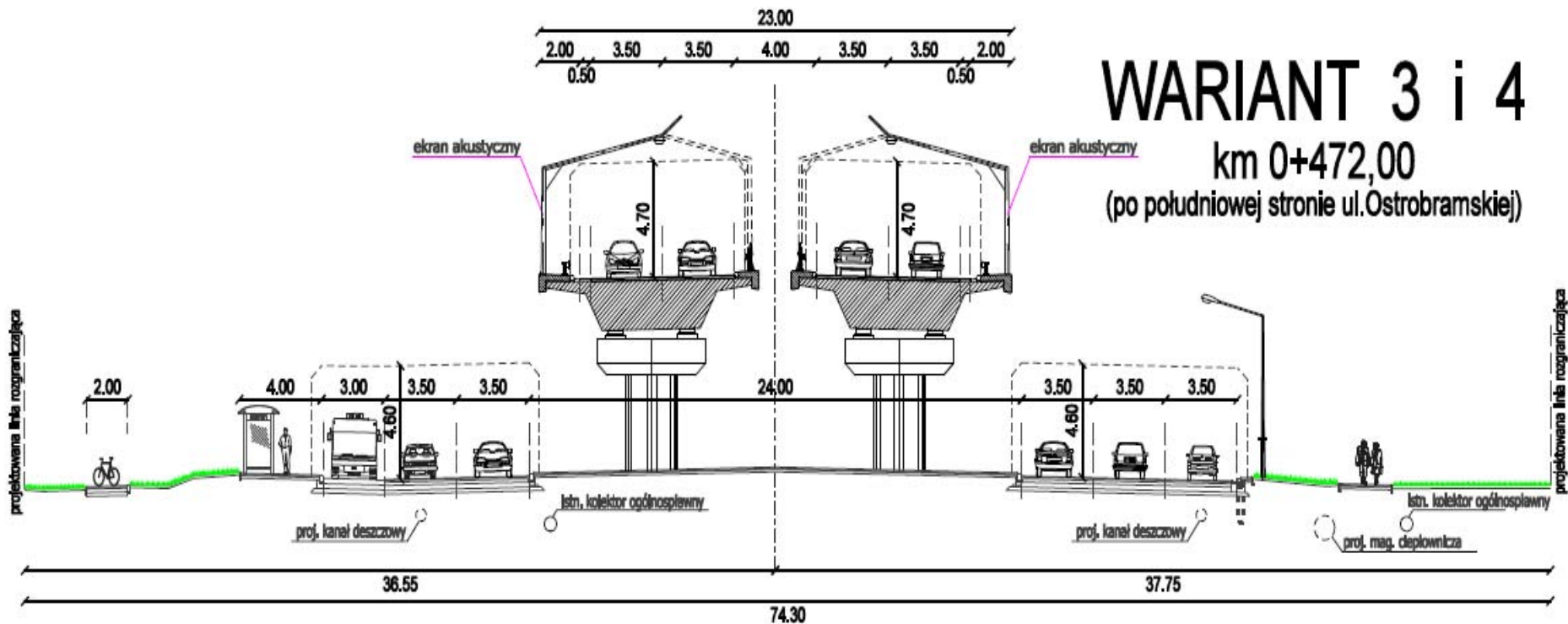
Zasada rozwiązania węzła z Trasą Siekierkowską w Wariancie 4 – Etap II



Zmiany osi i zajętości terenu w rozwiązaniu węzła z Trasą Siekierkowską w Etapie II koncepcji



Przekrój charakterystyczny rejon południowego wlotu do ulicy Ostrobramskiej dla Wariantu 3a i 4

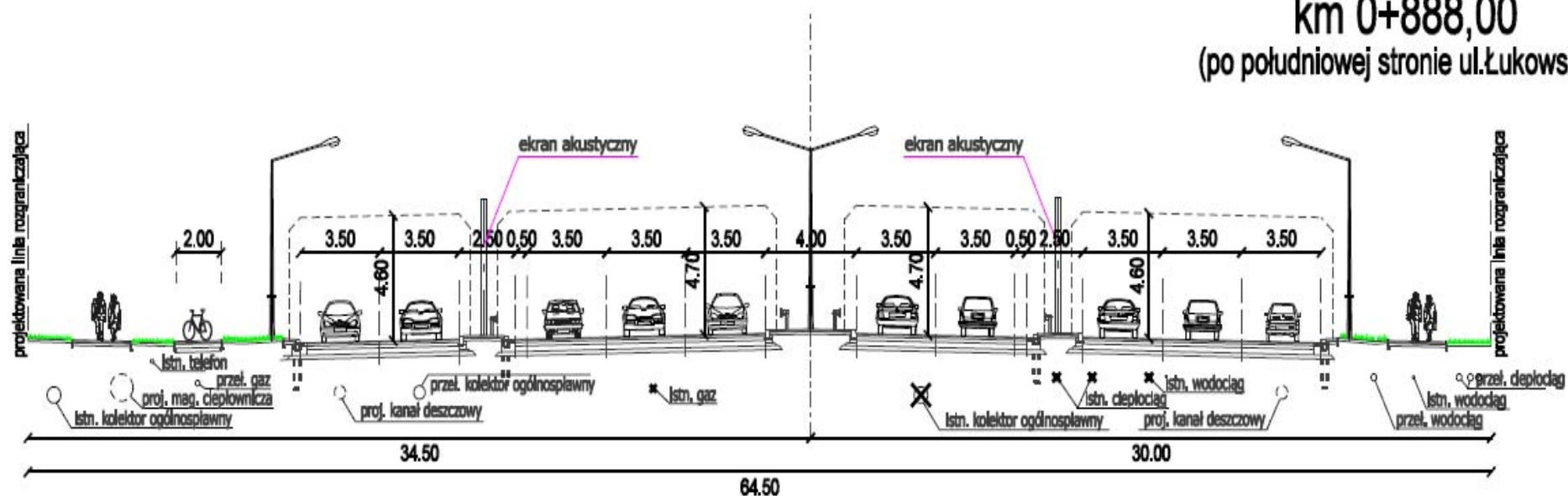


Przekrój charakterystyczny pomiędzy ulicami Łukowską i Jubilerską dla Wariantu 3a

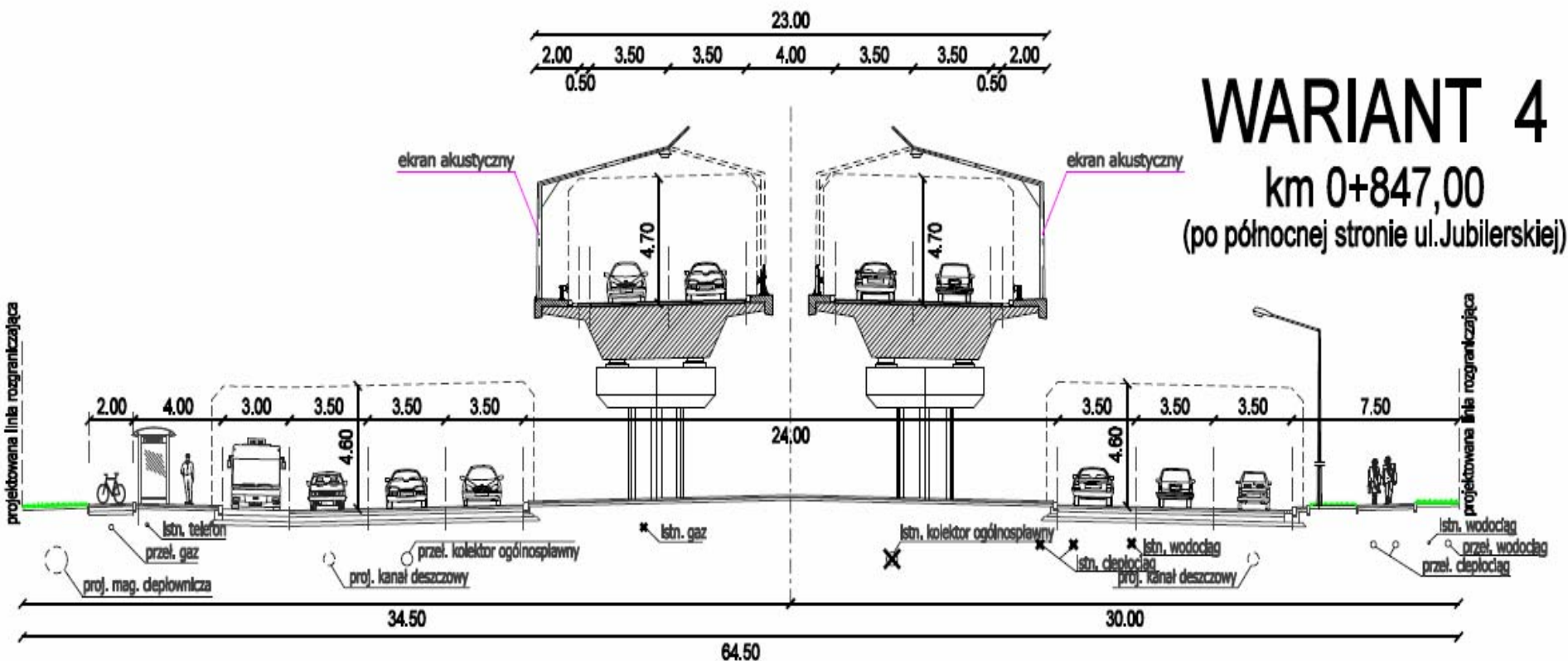
WARIANT 3

km 0+888,00

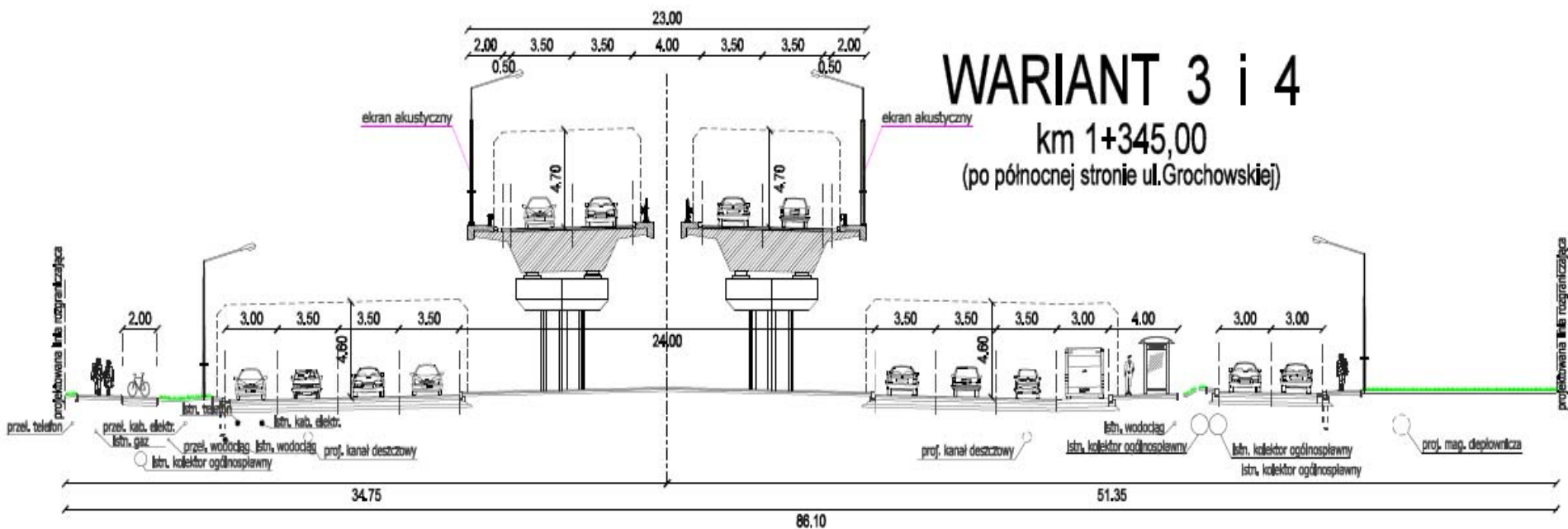
(po południowej stronie ul. Łukowskiej)



Przekrój charakterystyczny pomiędzy ulicami Łukowską i Jubilerską dla Wariantu 4



Przekrój charakterystyczny rejon północ wlotu do ulicy Grochowskiej dla Wariantu 3a i 4



Potoki ruchu – Wariant 3a

Rok 2030

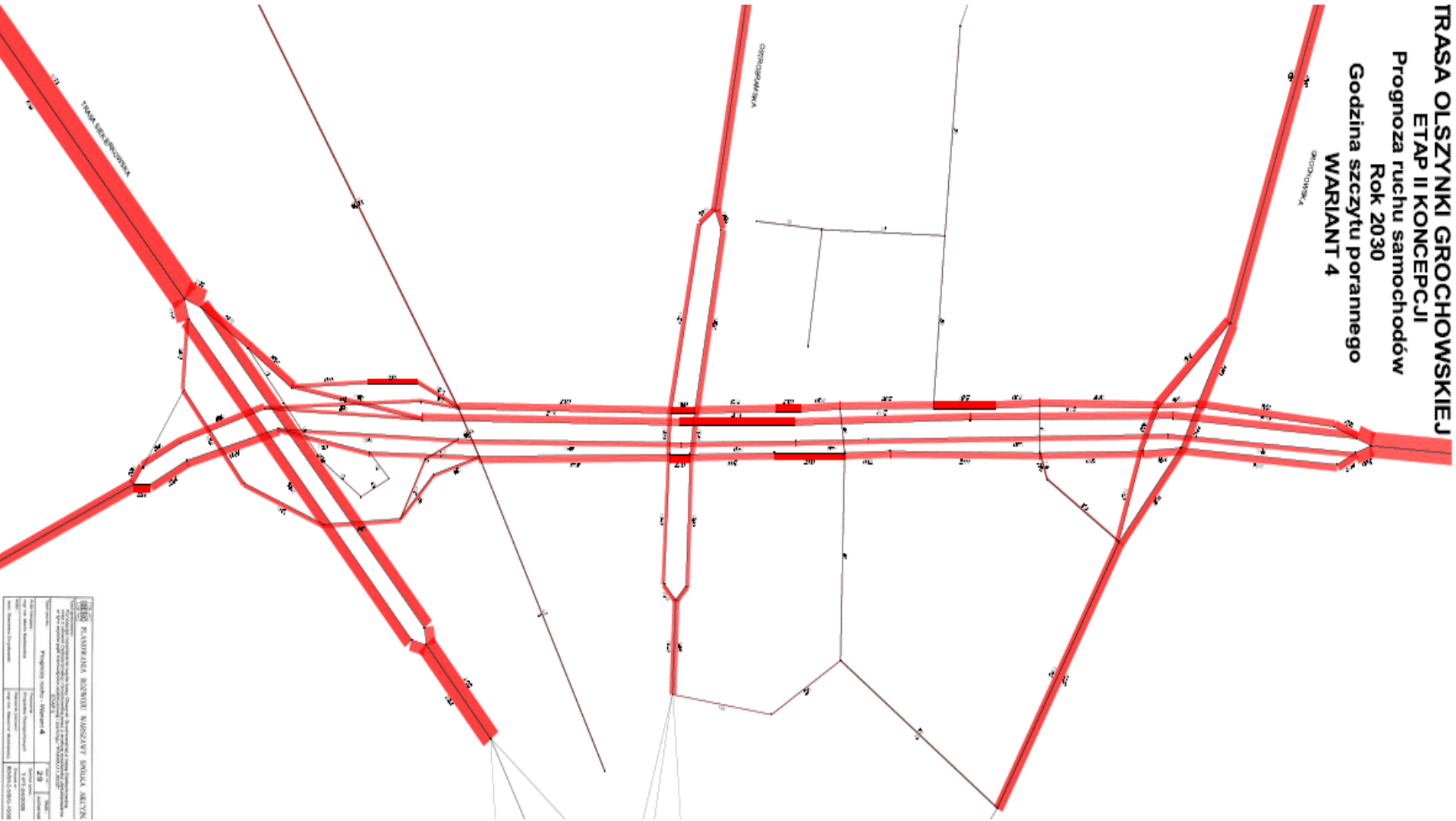
Etap II koncepcji



Potoki ruchu – Wariant 4

Rok 2030

Etap II koncepcji

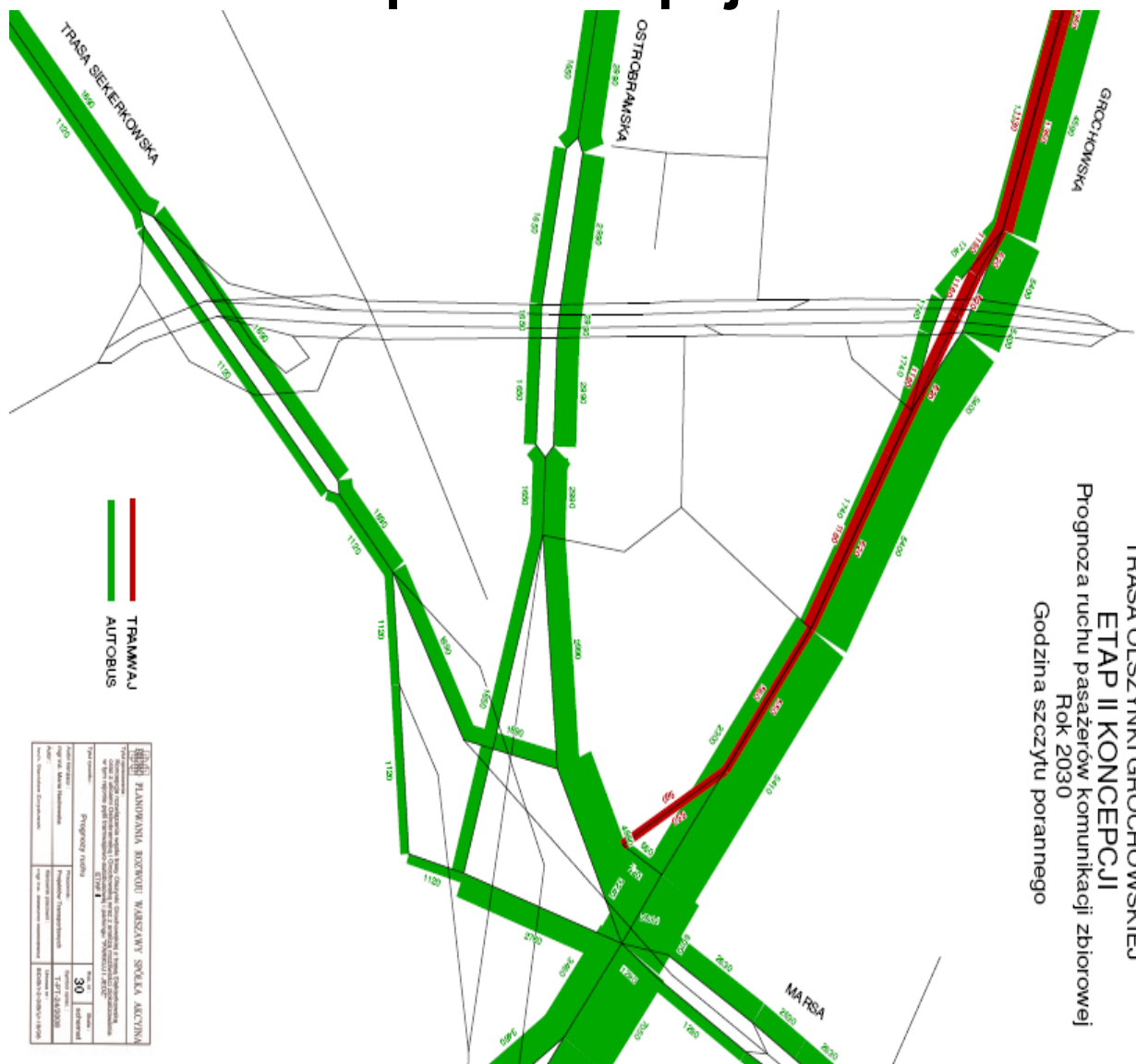


KONTO	
FUNDACJA REZERW KOSZALIŃSKA AULNA	
ul. Piłsudskiego 28, 65-010 Koszalin, tel. 76 727 28 00	
www.koszalin.pl	
Projektant: Władysław Wójcik	
Miejscowość: Koszalin	
Data: 2023	
Lp. projektu: 2023.001	
Lp. wersji: 01	
Lp. zmian: 01	
Lp. wydruków: 01	
Lp. egzemplarzy: 01	
Lp. egzemplarzy: 01	
Lp. egzemplarzy: 01	
Lp. egzemplarzy: 01	
Lp. egzemplarzy: 01	

Potoki ruchu pasażerów komunikacji zbiorowej

Rok 2030

Etap II koncepcji



PLANOWANA ROZWOJU WARSZAWY SIEKLA AKCYNA <small>Planowanie strategiczne województwa mazowieckiego na lata 2020-2030</small>	
<small>Planowanie strategiczne województwa mazowieckiego na lata 2020-2030</small> Tytuł projektu: Prognoza ruchu	Rok: 30 Skala: 1:200 000
Autor: Instytut Transportu Publicznego Adres: ul. Włocławek 10, 01-030 Warszawa Tel: 22 629 10 00	Data: 12.2023 Status: Wzrost

Potoki ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej

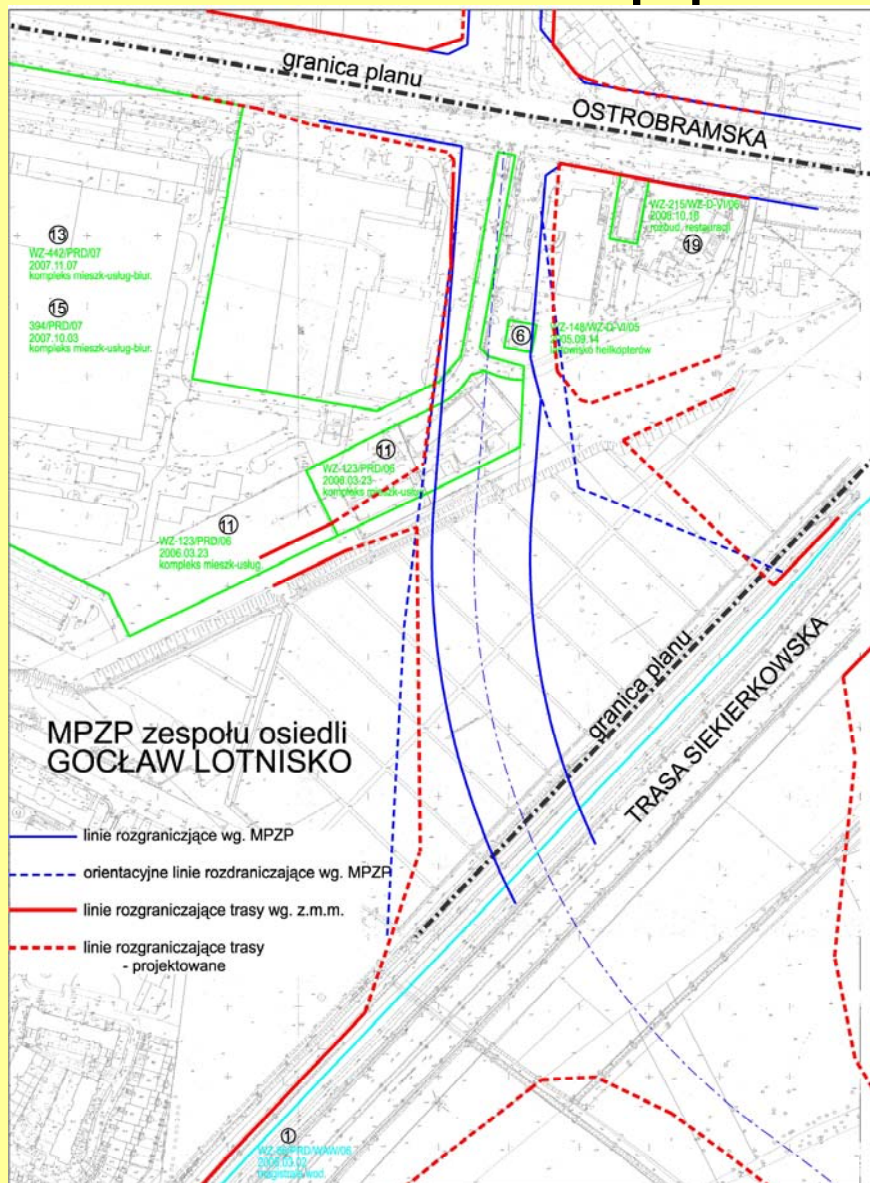
Rok 2030

Etap II koncepcji



Zajętość terenu

obszar mpzp osiedla Goćław Lotnisko



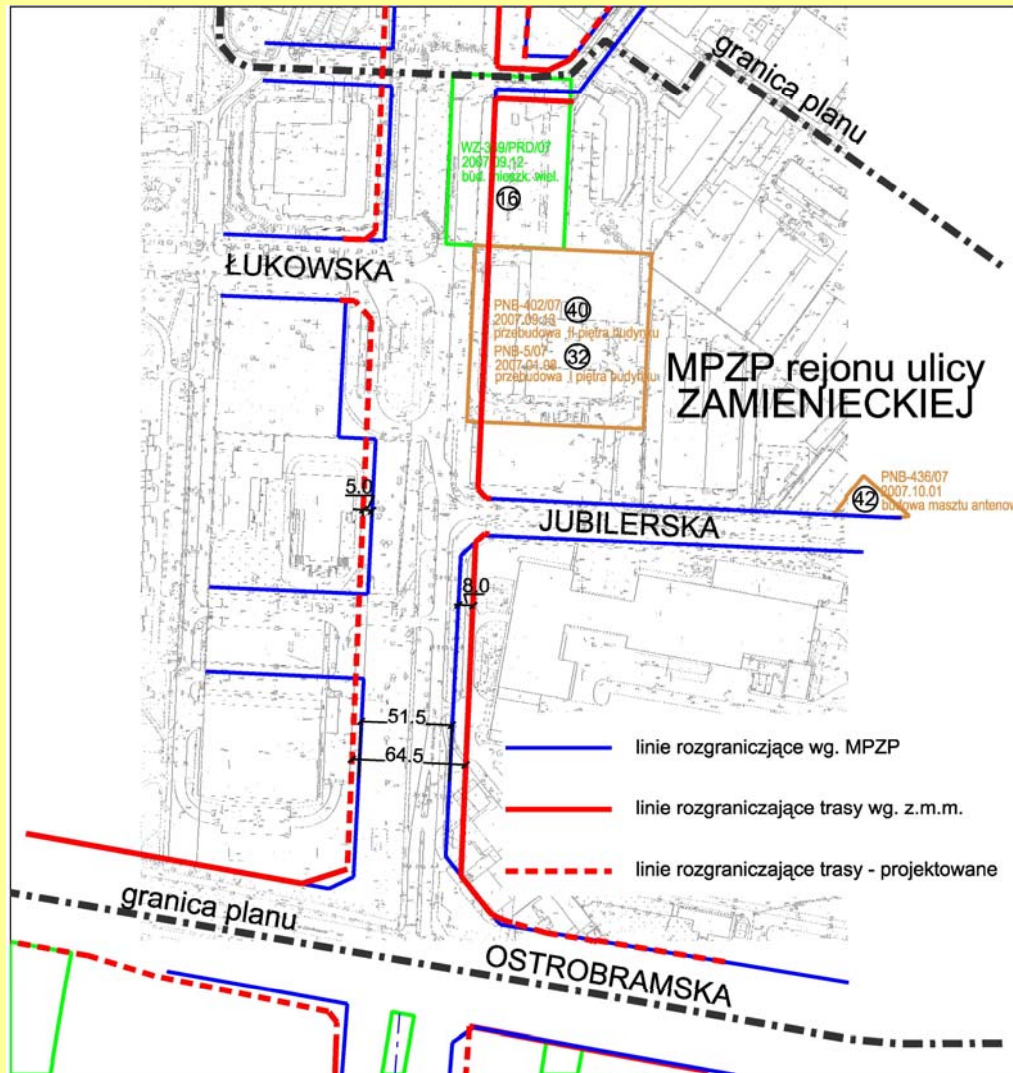
- Projekt planu (nie uchwalony)
- Rezerwowany w planie korytarz dla Trasy jest węższy o od potrzeb realizacji Trasy

Zajętość terenu

obszar mpzp rejonu ulicy Zamienieckiej

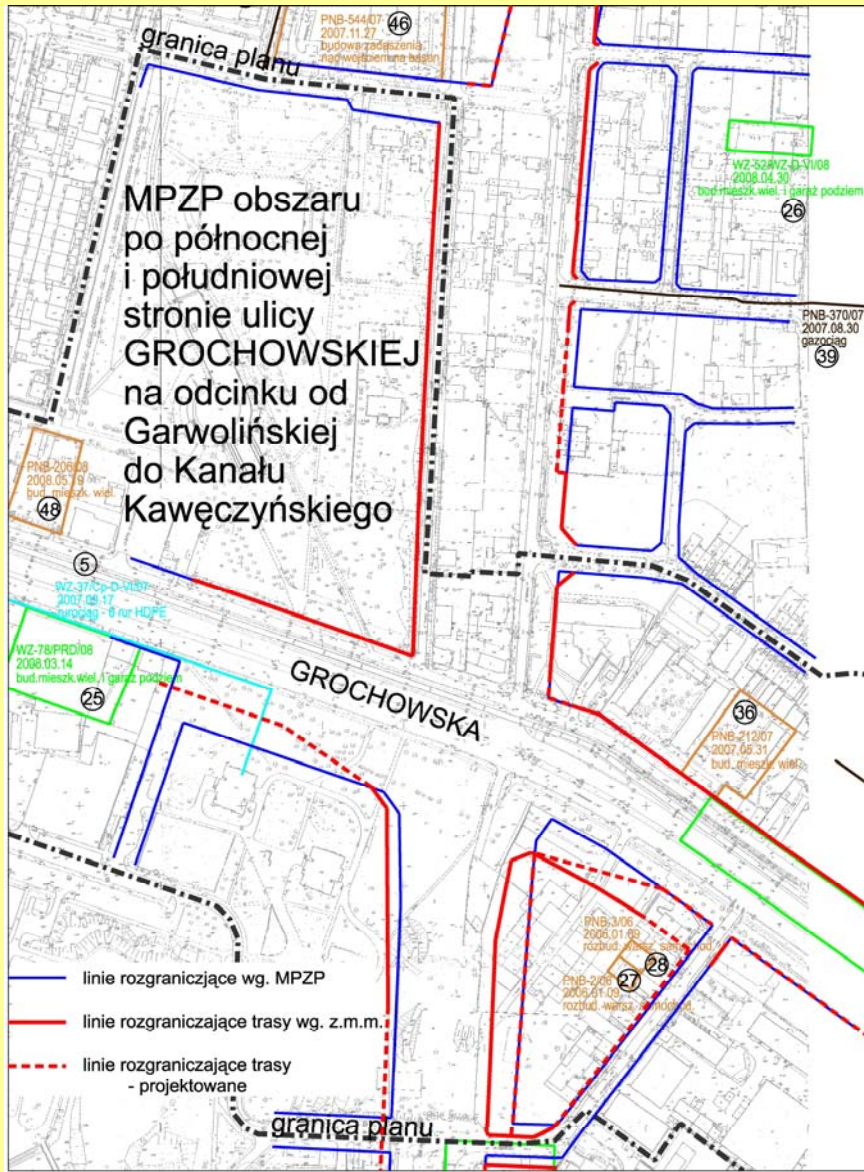
Plan uchwalony

Rezerwowowany w planie korytarz dla Trasy jest odcinkowo węższy o 13,0m od potrzeb realizacji Trasy



Zajętość terenu

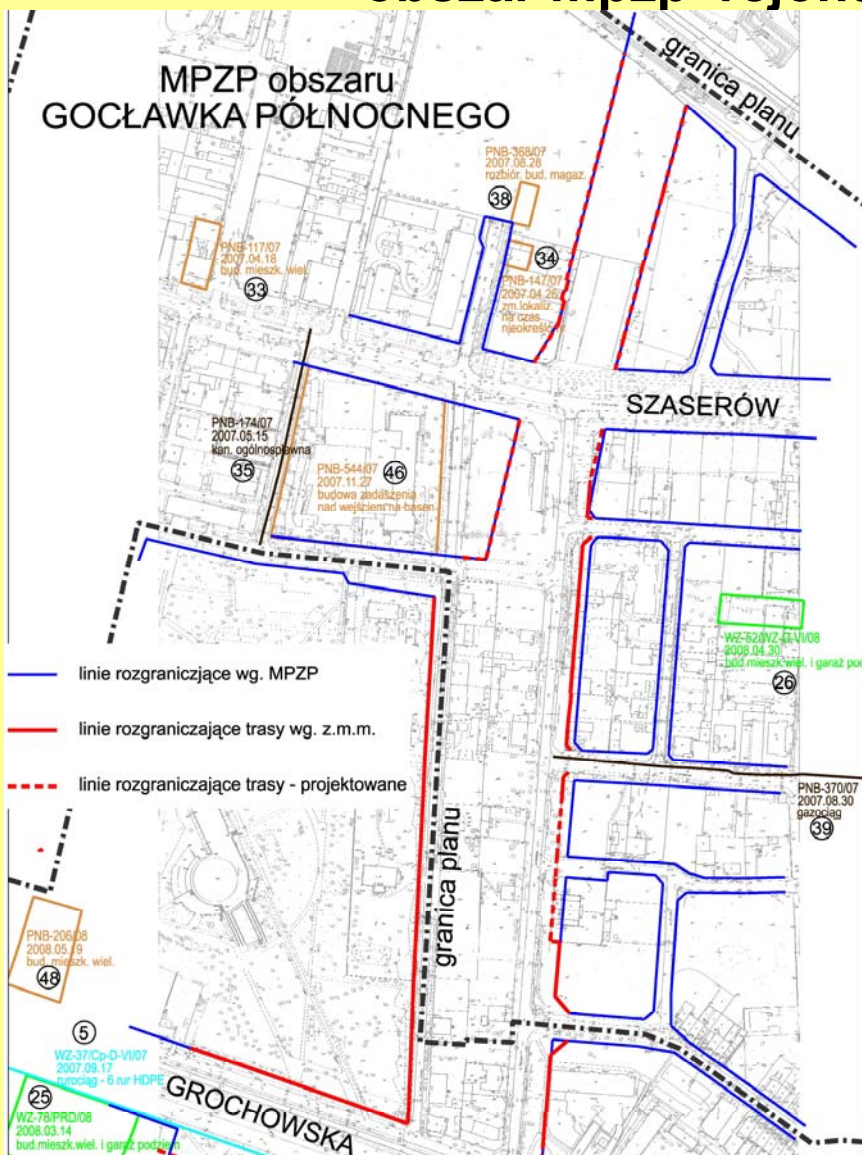
obszar mpzp północnej i południowej strony ulicy Grochowskiej



- Projekt planu (nie uchwalony)
- Rezerwowany w planie korytarz dla Trasy jest w południowo-zachodnim narożniku ulicy Grochowskiej węższy o od potrzeb realizacji Trasy

Zajętość terenu

obszar mpzp rejonu Goławek Północny



- Projekt planu (nie uchwalony)
- Rezerwowany w planie korytarz jest zgodny z potrzebami realizacji Trasy

Wnioski wynikające z analiz mpzp

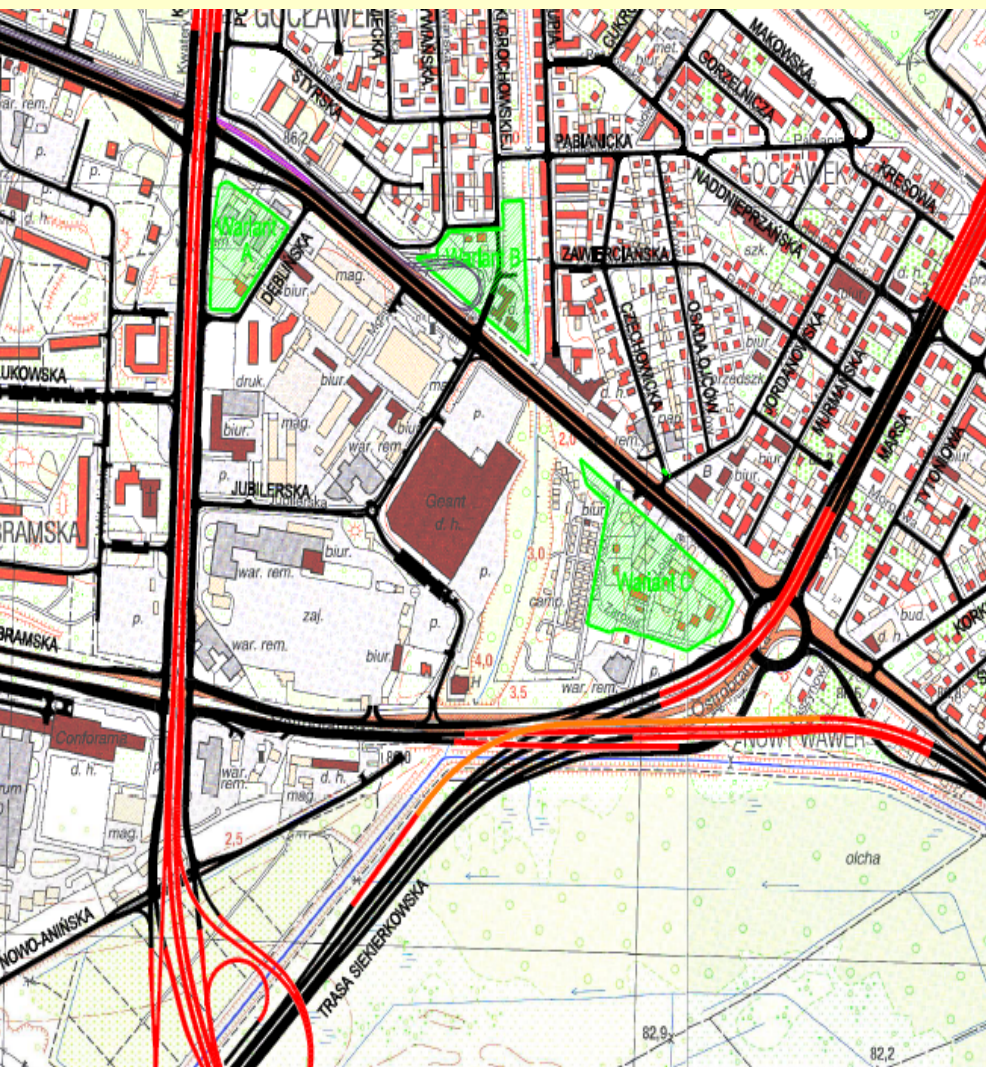
- 1. Zapewnienie właściwej rezerwy na realizację Trasy wymaga wprowadzenia zmian do projektów dwóch miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:
 - osiedla Goćław Lotnisko,
 - północnej i południowej strony ulicy Grochowskiej na odcinku od ul. Garwolińskiej do Kanału Kawęczyńskiego
- 2. Pomiędzy ulicą Ostrobramską i ulicą Dęblińską Trasa przebiega przez obszar uchwalonego w listopadzie 2008 *mpzp rejonu ulicy Zamienieckiej*. Rezerwowany w planie korytarz dla Trasy jest węższy o 13,0m od potrzeb Trasy.
 - **Na obszarze mpzp rejonu ulicy Zamienieckiej proponuje się przyjąć następujący tryb postępowania:**
 - po stronie zachodniej Trasy przy wydawaniu decyzji administracyjnych należałoby przyjmować jako minimum projektowaną w ramach niniejszego studium linię rozgraniczającą jako nieprzekraczalną linię zabudowy,
 - po stronie wschodniej w odniesieniu do zajezdni autobusowej należy wprowadzić linię rozgraniczającą według koncepcji Trasy w sytuacji, kiedy będzie rozważana zmiana przeznaczenia terenu.
- 3. W każdym przypadku gdyby nastąpiła procedura zmiany mpzp rejonu ulicy Zamienieckiej niezbędne będzie wprowadzenie do ustaleń planu linii rozgraniczających dla Trasy Olszynki Grochowskiej zgodnej z niniejszą koncepcją.

Wnioski

- Opracowanie wykazało, że istnieje możliwość realizacji Trasy Olszynki Grochowskiej na odcinku od Trasy Siekierkowskiej do ulicy Grochowskiej w **klasie ulicy głównej ruchu przyśpieszonego GP**, pod warunkiem zapewnienia szerokości w liniach rozgraniczających **od 64,5m do 90,0m**, z poszerzeniem w rejonie węzła z Trasą Siekierkowską.
- Jako rozwiązanie najkorzystniejsze **rekomendowany jest Wariant 4**, który nie ogranicza relacji pomiędzy Trasami Siekierkowską i Olszynki Grochowskiej z ulicą Ostrobramską, pozwala na powiązania ulicy Nowo-Anińskiej z ulicą Ostrobramską oraz jest dogodny dla obsługi obszaru położonego przy ulicy Rodziewiczówny.

**Analiza możliwości
zlokalizowania
pętli tramwajowo-
autobusowej oraz
parkingu „Parkuj i jedź”**

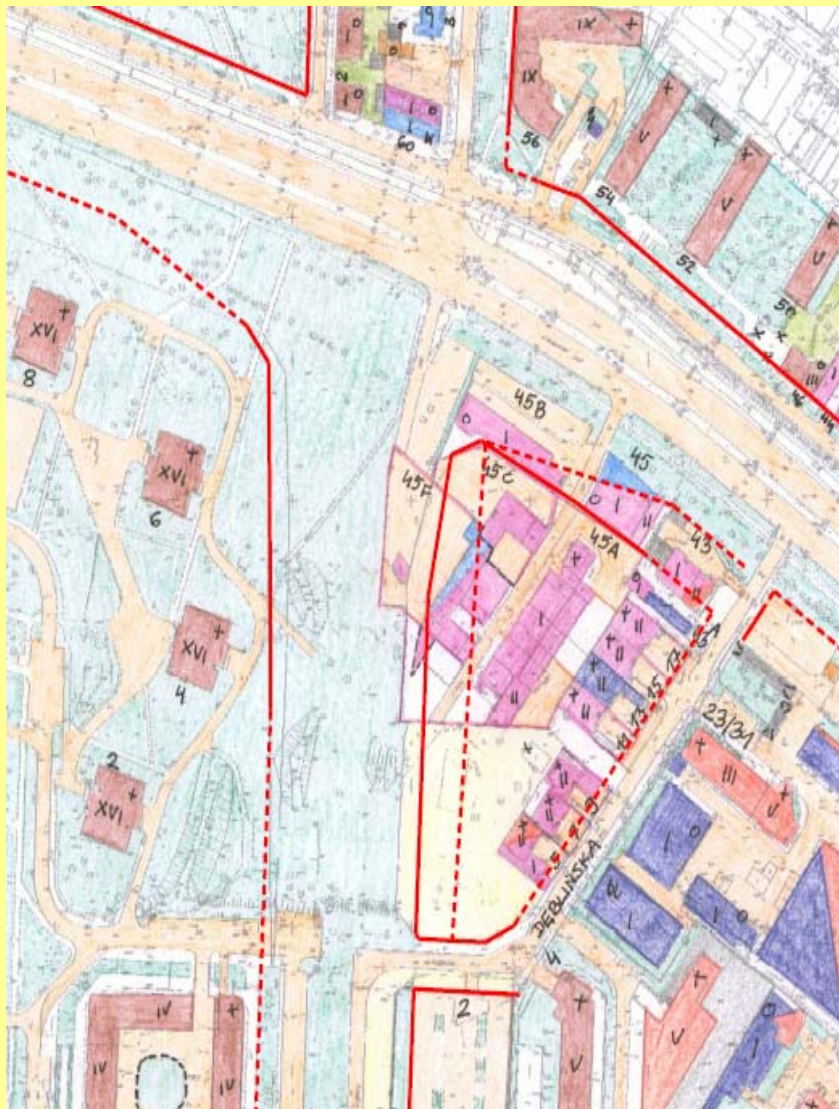
Wariantowe lokalizacje pętli i parkingów



- Przyjęto do analizy trzy możliwości lokalizacji pętli tramwajowo-autobusowej oraz parkingu „Parkuj i jedź”:
- na terenie położonym w południowo-wschodnim narożniku ulicy Grochowskiej i projektowanej Trasy Olszynki Grochowskiej przy ulicy Dęblińskiej (**Wariant A**),
- na terenie położonym przy istniejącej pętli tramwajowej przy ulicy Grochowskiej (**Wariant B**),
- na terenie położonym u zbiegu ulic Ostrobramska i Płowiecka (**Wariant C**).

Lokalizacja węzła przesiadkowego

Wariant A

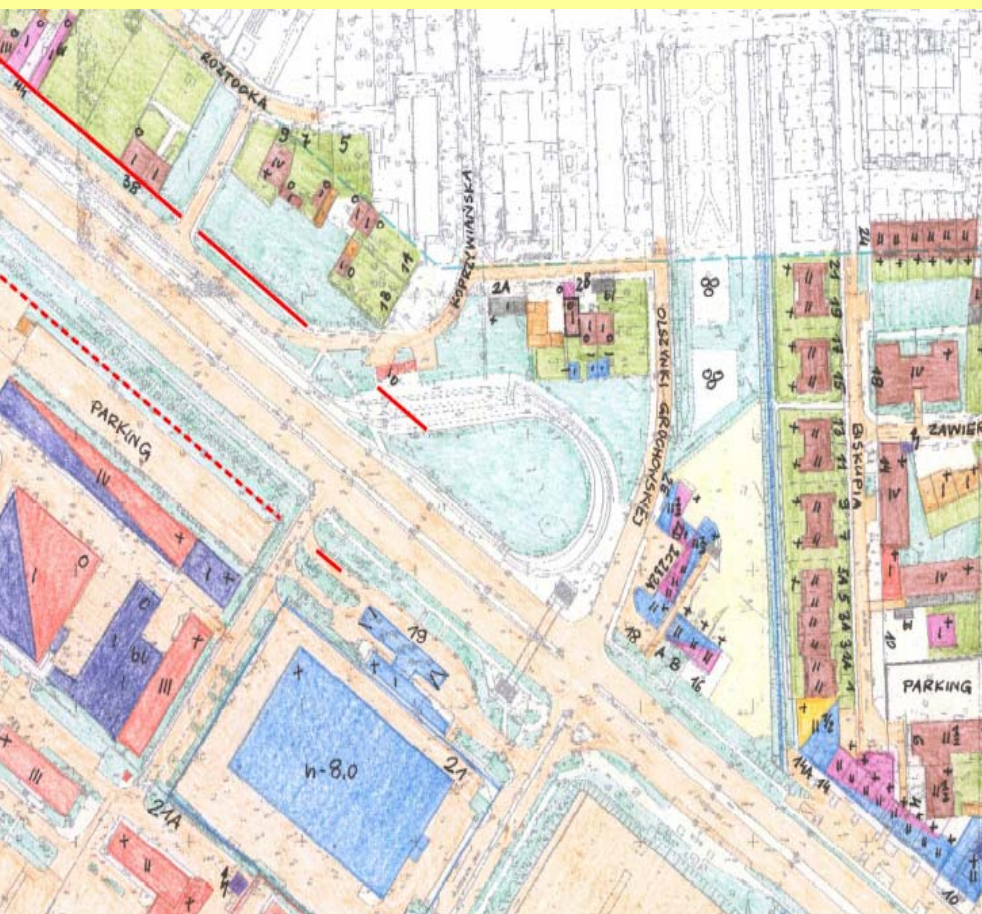


W **Wariancie A** węzeł przesiadkowy zlokalizowany jest na terenie zabudowanym obiektami usługowymi, magazynowymi i handlowymi. Dwa z tych obiektów przy ulicy Dęblińskiej 15 i 17 otrzymały w roku 2006 **pozwolenie na rozbudowę warsztatów samochodowych**. Budynki w większości są w dobrym stanie technicznym. Teren w Wariancie A położony jest na obszarze projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego *północnej i południowej strony ulicy Grochowskiej na odcinku od ul. Garwolińskiej do Kanat Kąweczyńskiego*. Zgodnie z ustaleniami planu **przeznaczony jest na zabudowę usługową i mieszkaniową**.

Lokalizacja węzła przesiadkowego

Wariant B

- W **Wariancie B** węzeł przesiadkowy zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej pętli tramwajowej i zajmuje teren częściowo zagospodarowany obiektami usługowo-handlowymi w dobrym stanie technicznym, **częściowo urządzony jako tereny parkowe gier i zabaw**, a w rejonie ulicy Koprzywiańskiej zabudowany obiektami mieszkalnymi w złym stanie technicznym. Teren w Wariancie B nie jest aktualnie objęty żadnym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, natomiast SUIKZP m.st. Warszawy generalnie pozostawia w tym rejonie jako funkcję wiodącą zabudowę mieszkaniową. Tereny zieleni urządzonej pomiędzy istniejącą ulicą Olszynki Grochowskiej a Kanąłem Kawęczyńskim przeznaczone są do zachowania. Ponadto **SUIKZP wyznacza teren wzdłuż Kanału Kawęczyńskiego jako ciąg powiązań przyrodniczych pomiędzy obszarami Systemu Przyrodniczego Warszawy** 81



Lokalizacja węzła przesiadkowego Wariant C

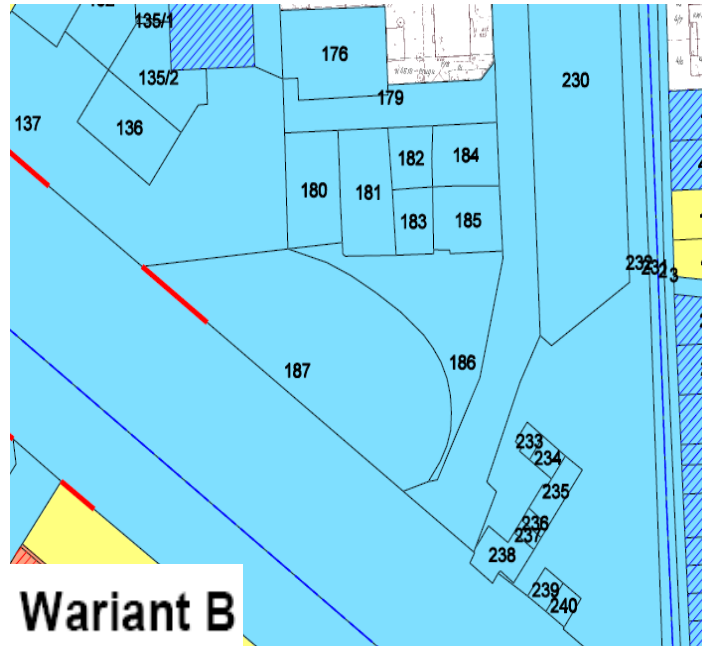


W **Wariancie C** węzeł przesiadkowy zlokalizowany jest na ekstensywnie zabudowanych działkach pojedynczymi obiektami mieszkaniowymi, usługowymi i handlowymi o przemierzonym standardzie technicznym (dobry i średni)

Terren w Wariancie C proponowany jest na węzeł przesiadkowy zgodnie z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego *obszaru węzła Marsa-Płowiecka*.

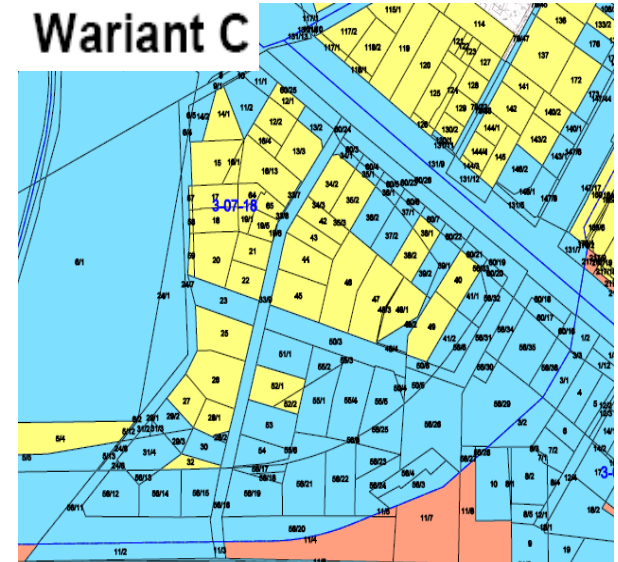
Stan własności gruntów na terenach proponowanych dla lokalizacji węzła przesiadkowego

Wariant A



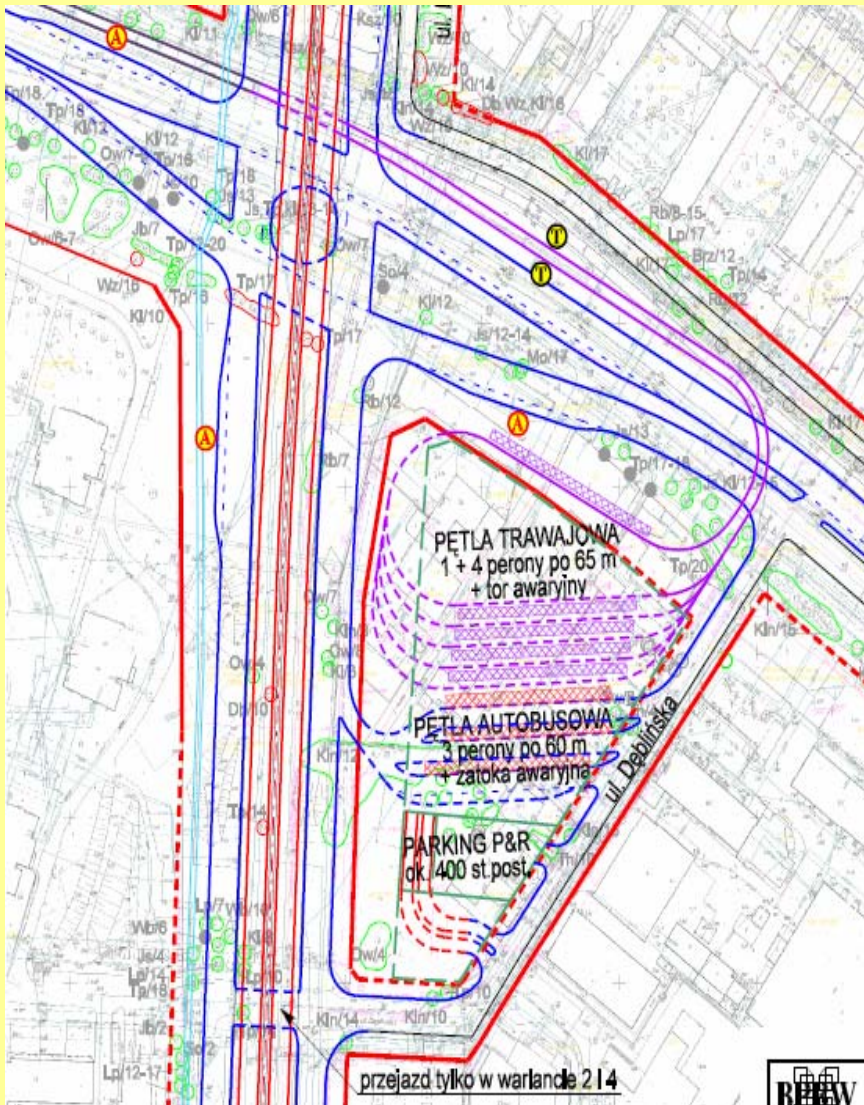
Wariant B

Wariant C



Zasada rozwiązań węzła przesiadkowego

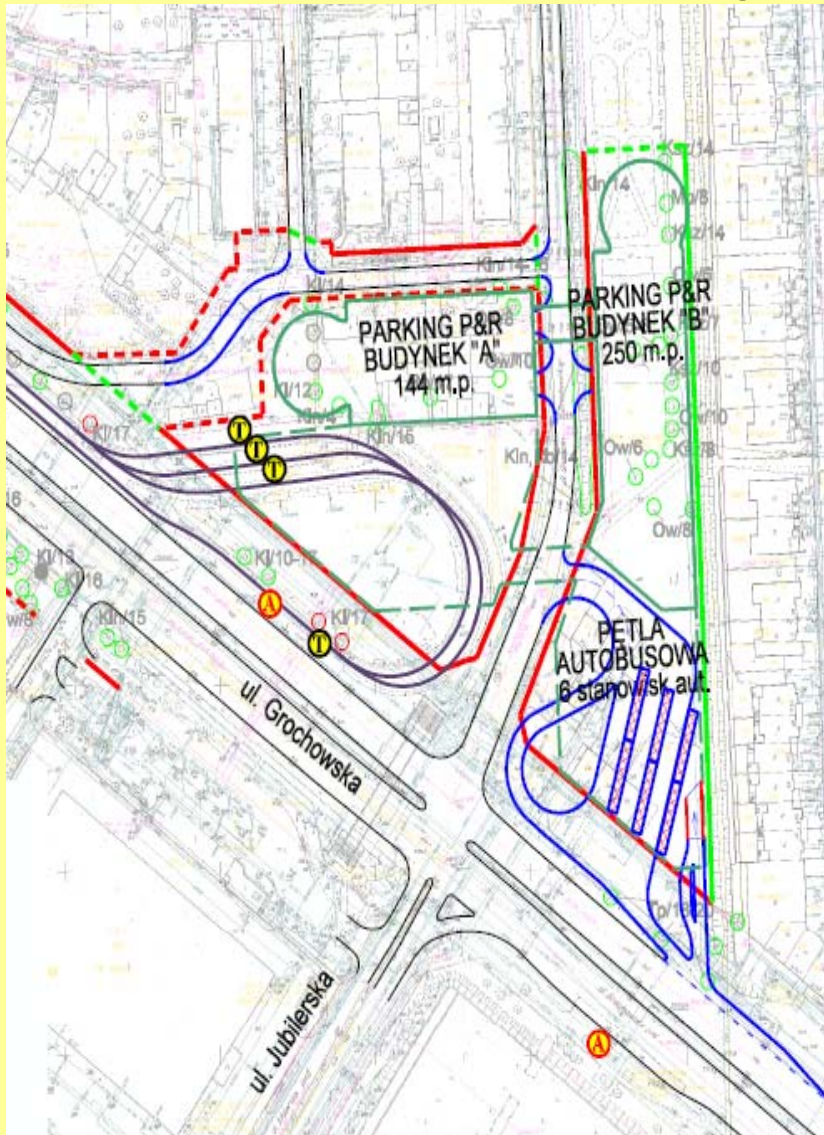
Wariant A



- **Wariant A**
- **pętla tramwajowa** czteroperonowa z torem awaryjnym zlokalizowana w północnej części działki. Długość peronu przyjęto 65 m. Tory tramwajowe z ulicy Grochowskiej wprowadzone są na pętlę wzdłuż ulicy Dęblińskiej. Następuje przecięcie jezdni i pasa dzielącego ulicy Grochowskiej w rejonie projektowanego skrzyżowania z ulicą Dęblińską;
- **pętla autobusowa** trzyperonowa z zatoką awaryjną, zlokalizowana po południowej stronie pętli tramwajowej. Długość peronu przyjęto 60 m. Zapewniony wjazd od strony ulicy Grochowskiej (z kierunku wschodniego i zachodniego) oraz wyjazd na jezdnię zbierająco-rozprowadzającą Trasy Olszynki Grochowskiej. Wjazd na pętlę od strony wschodniej wymaga przecięcia pasa dzielącego ulicy Grochowskiej. Postulowane poszerzenie ulicy Dęblińskiej do 7,0m;
- **garaż** zaprojektowany na poziomie +1 na płycie nad pętlą tramwajową i autobusową na około 400 stanowisk. Wjazd na pętlę od strony wschodniej wymaga przecięcia pasa dzielącego ulicy Grochowskiej.

Lokalizacja węzła przesiadkowego

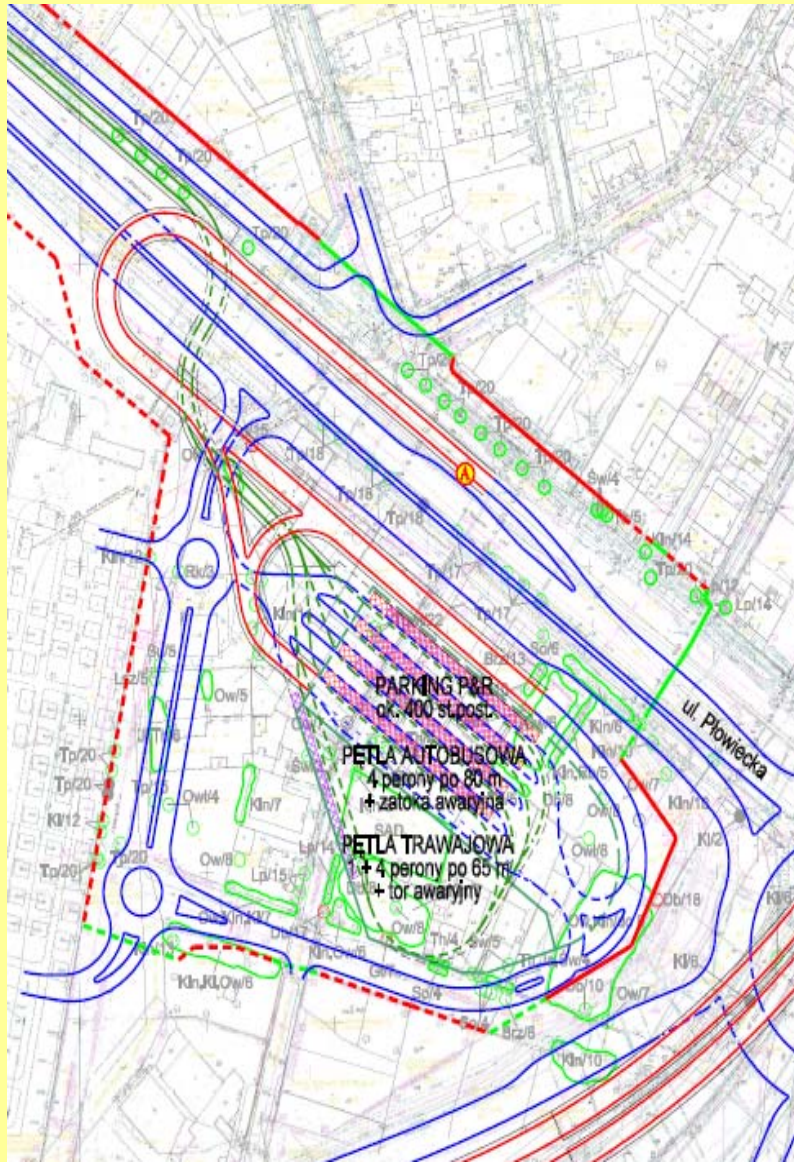
Wariant B



- **Wariant B**
- **pętla tramwajowa** trzyperonowa z dodatkowym peronem dla wysiadających zachowana wg stanu istniejącego (perony o długości 60m);
- **pętla autobusowa** trzyperonowa zlokalizowana przy ulicy Grochowskiej pomiędzy istniejącą ulicą Olszynki Grochowskie a Kanalem Kawęczyńskim, z wjazdem od strony ulicy Grochowskiej (z kierunku wschodniego i zachodniego) i wyjazdem na ulicę Grochowską na skrzyżowaniu z ulicą Jubilerską. Długość peronu przyjęto 40 m;
- **garaż** dwupoziomowy nad pętlą tramwajową i autobusową na około 400 stanowisk.

Lokalizacja węzła przesiadkowego

Wariant C



- **Wariant C**
- **pętla** tramwajowa czteroperonowa z torem awaryjnym zlokalizowana w poziomie -1. Zakłada się długość peronu 65 m. Tory tramwajowe z ulicy Grochowskiej wprowadzone na pętlę są obniżone i przecinają bezkolizyjnie, w dolnym poziomie jezdnie ulicy Płowieckiej;
- **pętla autobusowa** czteroperonowa, zlokalizowana w poziomie 0. Zakłada się długość peronu 80 m. Wjazd od strony ulicy Płowieckiej z kierunku wschodniego (przez projektowaną jezdnię przecinającą bezkolizyjnie, na wiadukcie jezdnie ulicy Płowieckiej) i zachodniego (prawy skręty z ulicy Płowieckiej). Wyjazd na ulicę Płowiecką. Powrót w kierunku zachodnim poprzez rondo Ostrobramska-Płowiecka-Marsa;
- **garaż** dwupoziomowy nad pętlą tramwajową i autobusową na około 400 stanowisk.

Szacunkowe koszty inwestycyjne

- Najmniej kosztowne rozwiązania węzła przesiadkowe występują w Wariancie **B**. Najdroższym jest Wariant **C** ze względu na bezkolizyjne rozwiązania dojazdów w stosunku do jezdni ulicy Płowieckiej.
- Koszty poszczególnych wariantów są następujące:
 - Wariant A - 39,4 mln.zł
 - Wariant B - 21,4 mln.zł
 - Wariant C - 134,3 mln.zł

Analiza i ocena pod względem funkcjonalno-ruchowym

- **Dogodność dojazdu do parkingu "Parkuj i Jedź"**
 - z ulicy Płowieckiej
 - z Trasy Olszynki Grochowskiej
 - z ulicy Marsa
- **Wpływ położenia pętli na rozwiązania układu drogowego**
- **Obsługa przyległego obszaru komunikacją zbiorową**

Ocena ekonomiczna

- nakłady inwestycyjne,
- nakłady na wykup gruntów,
- nakłady na odszkodowania

Analiza i ocena pod względem przestrzennym

- Liczba budynków do wyburzenia
- Kolizje z decyzjami administracyjnymi
- Zgodność z zapisami SUIKZP oraz planami miejscowymi

Analiza i ocena pod względem środowiskowym

- kolizje z obszarami chronionymi,
- kolizje z drzewami o dużych walorach przyrodniczych.

Wyniki oceny wielokryterialnej

	Wariant A	Wariant B	Wariant C
Ocena funkcjonalno-ruchowa	3	2	1
Ocena ekonomiczna	2	1	3
Ocena przestrzenna	3	2	1
Ocena przyrodnicza	1	3	2
Kolejność wariantów	3	2	1

Wyniki oceny wielokryterialnej

- Najkorzystniejszym miejscem dla lokalizacji węzła przesiadkowego tj. pętli tramwajowo-autobusowej oraz parkingu „Parkuj i jedź” jest teren wyznaczony w **Wariancie C**.
- Wariant C uzyskał najlepszą ocenę pod względem funkcjonalno-ruchowym i jest zgodny z projektem mpzp obszaru węzła Marsa-Płowiecka.