RADA MIASTA MARKI
Al. J. Piłsudskiego 85
05-270 MARKI
tel. (22) 781-11-63
Fax 781-13-78
woj. Mazowieckie

UCHWAŁA NR XLVII/369/2013
RADY MIASTA MARKI
Z DNIA 30 PAŹDZIERNIKA 2013 ROKU

w sprawie przyjęcia stanowiska przez Radę Miasta Marki w sprawie zmiany zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, polegającej na zmianie trasy końcowego północnego odcinka II linii metra.

Na podstawie art. 18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz. U. z 2013 roku, poz. 594 z późniejszymi zmianami) uchwala się, co następuje:

§ 1 W związku z podjęta przez Radę Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy Uchwałą Nr XXIII/80/12 z dnia 9 stycznia 2012 roku w sprawie zmiany zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, polegającej na zmianie trasy końcowego północnego odcinka II linii metra poprzez utworzenie stacji Grodzisk, Rada Miasta Marki wyraża swoje głębokie poparcie dla postulatów wskazanych w tej Uchwale w zakresie zmiany trasy końcowego północnego odcinka II linia metra. Uchwała Rady Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy Nr XXIII/80/12 stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2 Rada Miasta Marki podkreśla, że decyzja w sprawie lokalizacji końcowej stacji metra ma korzystny wpływ na rozwój zarówno północno-wschodniej części Warszawy jak również miasta Marki. W związku z powyższym, popieramy wniosek Rady Dzielnicy Białołęka aby w analizie nowego wariantu przebiegu końcowego północnego odcinka II linii metra wziąć pod uwagę wpływ tej zmiany na całą aglomerację warszawską. Mieszkańcom Marek na co dzień przebywającym i pracującym w Warszawie zależy na efektywnym systemie komunikacyjnym stolicy z miastem Marki. Zmiana lokalizacji z pewnością przyczyni się do lepszego wykorzystania środków UE, zwiększenia atrakcyjności aglomeracji warszawskiej, poprawy jakości powietrza, mniejszej presji na stołeczny układ drogowy czy poprawy klimatu akustycznego stolicy. Utworzenie stacji Grodzisk wraz z pojemnym parkingiem P&R może przyczynić się do ograniczenia liczby wjeżdżających do stolicy samochodów, a tym samym do osiągnięcia wspomnianych korzyści.

§ 3 Rada Miasta stwierdza, iż niewielka korekta przebiegu końcowego północnego odcinka II linii metra może bardzo pozytywnie wpłynąć zarówno na rozwój aglomeracji warszawskiej jak również otaczających ją gmin.

§ 4 Uchwałę otrzymują: Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy, Rada Dzielnicy Białołęka, Rada Dzielnicy Targówek, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Transprojekt Gdański, Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy.

§ 5 Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miasta Marki.

§ 6 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY
Rady Miasta Marki
Marcin Piotrowski

Uzasadnienie

Zarówno tereny dzielnicy Białołęka jak miasto Marki, to jedne z najbardziej intensywnie rozbudowujących się obszarów aglomeracji warszawskiej oraz podwarszawskiej. Obecnie według wstępnych szacunków na tym terenie zamieszkuje łącznie prawie 75 000 osób. Zarówno Białołęka jak i miasto Marki z uwagi na obecny charakter zabudowy oraz wysoką atrakcyjność dla potencjalnych nowych mieszkańców w najbliższych latach są skazane na znaczący rozwój infrastruktury mieszkalnej. W związku z powyższym jednym z najważniejszych zadań najbliższych lat jest szybkie i skuteczne połączenie dzielnicy Białołęka a w raz z nią miasta Marki alternatywną do ul. Radzymińskiej komunikacją publiczną z pozostałymi częściami miasta. Jednym z najbardziej efektywnych zarówno pod względem finansowym jak i komunikacyjnym rozwiązań jest likwidacja planowanej stacji metra „Bródno" i utworzenie w zamian stacji metra w pobliżu intensywnie rozbudowujących się osiedli mieszkaniowych w rejonie ul. Głębockiej i Skarbka z Gór (robocza nazwa stacja „Grodzisk"), zlokalizowanej po północnej stronie Trasy Toruńskiej, na obszarze węzła drogowego Trasy Toruńskiej i Trasy Olszynki Grochowskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Głębockiej

Dzięki takiej nowej lokalizacji kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców Białołęki oraz Marek uzyska bardzo dobre połączenie z miejskim systemem komunikacji publicznej.

Za likwidacją stacji metra „Bródno" przemawiają liczne argumenty:

- Obecne tereny Bródna mają bardzo szybkie bezpośrednie połączenie trasą tramwajową przez Most Gdański do stacji „Dworzec Gdański" I linii metra. Po wybudowaniu linii tramwajowej przez Most Krasińskiego do stacji metra „Pl. Wilsona", czas dojazdu ulegnie jeszcze skróceniu. Ulica Rembielińska posiada też bezpośrednie połączenie tramwajowe do przyszłej stacji „Wileńska" II linii metra. Ulicą Kondratowicza można bardzo szybko dojechać komunikacją autobusową do przyszłej stacji „Kondratowicza" II linii metra.

- bliskość stacji SKM Warszawa „Toruńska".

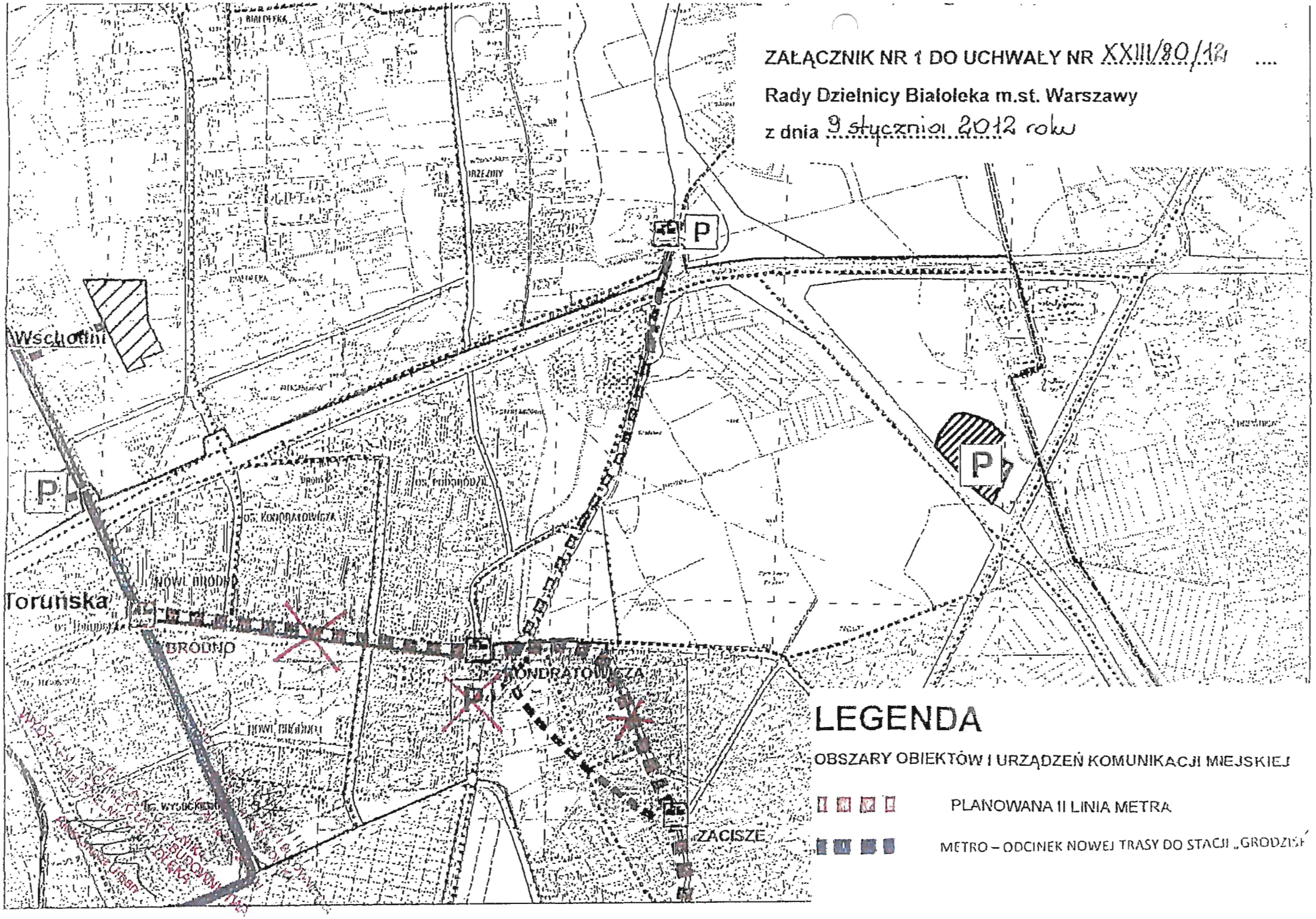
- brak możliwości budowy parkingów „Parkuj i Jedź" na Bródnie, z uwagi na brak odpowiedniego miejsca pod takie inwestycję,

Poza lokalnym znaczeniem utworzenia nowej stacji metra „Grodzisk" należy także wspomnieć o jej strategicznym znaczeniu i lokalizacji dla całego miasta. Przebudowywana obecnie do standardu drogi ekspresowej (S8) Trasa Toruńska, będzie główną bramą wjazdową dla mieszkańców północno-wschodnich okolic Warszawy. Nowa stacja metra „Grodzisk" znajdzie się przy wielkim skrzyżowaniu tej trasy z ul. Głębocką oraz przyszłym wschodnim odcinkiem obwodnicy miejskiej, czyli Trasą Olszynki Grochowskiej. To miejsce stanie się ważnym węzłem przesiadkowym, w którym będzie można zostawić samochód na parkingu „Parkuj i Jedź" – co ma niebagatelne znaczenie dla ograniczenia ruchu samochodowego w dzielnicach centralnych.

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO UCHWAŁY NR XXIII/80/12 ....

Rady Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy

z dnia 9 stycznia 2012 roku



LEGENDA

OBSZARY OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

PLANOWANA II LINIA METRA

METRO – ODCINEK NOWEJ TRASY DO STACJI „GRODZISK"

Uchwała Nr XXIII/80/12
Rady Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy
z dnia 9 stycznia 2012 roku

w sprawie: **zmiany zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, polegającej na zmianie trasy końcowego północnego odcinka II linii metra.**

Na podstawie § 50 Statutu Dzielnicy Białołęka miasta stołecznego Warszawy stanowiącego załącznik nr 2 do uchwały Nr LXX/2182/2010 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 14 stycznia 2010r w sprawie nadania statutów dzielnicom miasta stołecznego Warszawy (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 32, poz. 453, z późn. zm.) i § 7 pkt. 13 uchwały Nr XL/1422/2008 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie przekazania dzielnicom Miasta Stołecznego Warszawy do wykonywania niektórych zadań i kompetencji Miasta Stołecznego Warszawy (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 220, poz. 9485, z późn. zm.) w związku z art. 11 ust. 2 pkt 7 ustawy z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy (Dz. U. nr 41, poz.361 z późn. zm.) uchwala się, co następuje:

§ 1.

1. Rada Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy wnosi o zmianę zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (dalej SUiKZP), polegającą na zmianie trasy końcowego odcinka II linii metra, poprzez likwidację planowanej końcowej stacji II linii metra „Bródno", zlokalizowanej w pobliżu skrzyżowania ul. Kondratowicza i Rembielińskiej.
2. W ocenie Rady Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy, od planowanej stacji II linii metra „Kondratowicza", zlokalizowanej w pobliżu skrzyżowania ulic Kondratowicza i Św. Wincentego, trasę metra należy bezpośrednio poprowadzić w kierunku północnym, w stronę dzielnicy Białołęka i utworzyć nową stację metra, zlokalizowaną po północnej stronie Trasy Toruńskiej, na obszarze węzła drogowego Trasy Toruńskiej i Trasy Olszynki Grochowskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Głębockiej, w pobliżu intensywnie rozbudowujących się osiedli mieszkaniowych w rejonie ul. Głębockiej i Skarbka z Gór (stacja „Grodzisk").
3. Propozycja nowego przebiegu trasy końcowego odcinka II linii metra, jest przedstawiona na mapie, która stanowi załącznik nr 1 do niniejszej Uchwały.

§ 2. Uwzględnienie nowego przebiegu trasy końcowego odcinka II linii metra, o którym mowa w § 1, umożliwia znaczne odsunięcie w czasie konieczności budowy w kierunku Białołęki linii tramwajowej wzdłuż ul. Matki Teresy z Kalkuty, Św. Wincentego i Głębockiej, co uwzględni po części obawy wyrażone w uchwale XIX/96/2011 Rady Dzielnicy Targówek z dnia 9 listopada 2011 r. oraz uchwale Zarządu Dzielnicy Targówek nr 758/11 z 2 listopada 2011 r.

§ 3. Rada Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy wnosi o zmianę zapisów SUiKZP, polegającą na zmianie lokalizacji parkingu „Parkuj i Jedź", w okolicach skrzyżowania ul. Głębockiej i Trasy Toruńskiej (S8). W SUiKZP parking zaplanowano na terenie, który jest już zabudowany przez centrum handlowe. W związku z tym, lokalizację parkingu należy przenieść na obszar węzła drogowego Trasy Toruńskiej i Trasy Olszynki Grochowskiej, w pobliżu nowej stacji II linii metra, proponowanej w § 1 pkt 2 niniejszej Uchwały.

§ 4. Dodatkowo, niezależnie od wyboru docelowego sposobu obsługi komunikacyjnej wschodniej części Białołęki, Rada Dzielnicy Białołęka wnosi o:

a) zachowanie w SUiKZP planowanej linii tramwajowej w Trasie Mostu Północnego,
b) wpisanie w SUiKZP planowanej linii tramwajowej w Trasie Olszynki Grochowskiej, na odcinku pomiędzy Trasą Toruńską a Trasą Mostu Północnego.

§ 5. Uchwałę przekazuje się Prezydentowi m.st. Warszawy, Przewodniczącemu Rady m. st. Warszawy, Dyrektorowi Biura Drogownictwa i Komunikacji m. st. Warszawy oraz Dyrektorowi Zarządu Transportu Miejskiego m. st. Warszawy.

§ 6. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy.

§ 7. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy

Paweł Tyburc

Uzasadnienie
do uchwały Nr XXIII/80/12
Rady Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy
z dnia 9 stycznia 2012 roku

Wschodnie tereny dzielnicy Białołęka (zwane Zieloną Białołęką), to jedna z najbardziej intensywnie rozbudowujących się części Warszawy. Szacuje się, że obecnie mieszka na tym terenie ok. 40 000 osób. Dla tego terenu uchwalono miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które bez żadnych ograniczeń, pozwalają na jego zabudowanie budownictwem wielorodzinnym. Analizując wydane pozwolenia na budowę, istniejące mpzp oraz dane demograficzne, można ocenić, że w ciągu najbliższych 10-15 lat, zamieszka na tym obszarze dodatkowo ponad 100 tys. osób. Dlatego jednym z najważniejszych zadań jest szybkie i skuteczne połączenie Zielonej Białołęki komunikacją publiczną z pozostałymi częściami miasta. Takim rozwiązaniem, efektywnym zarówno pod względem finansowym (brak wzrostu kosztów), jak i komunikacyjnym jest likwidacja planowanej stacji metra „Bródno" i utworzenie w zamian stacji metra w pobliżu intensywnie rozbudowujących się osiedli mieszkaniowych w rejonie ul. Głębockiej i Skarbka z Gór (robocza nazwa stacja „Grodzisk"), zlokalizowanej po północnej stronie Trasy Toruńskiej, na obszarze węzła drogowego Trasy Toruńskiej i Trasy Olszynki Grochowskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Głębockiej

Dzięki takiej nowej lokalizacji kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców Zielonej Białołęki uzyska bardzo dobre połączenie z miejskim systemem komunikacji publicznej.

Za likwidacją stacji metra „Bródno" przemawiają liczne argumenty:

- ✓ okolice ul. Rembielińskiej już obecnie są bardzo dobrze skomunikowane z pozostałymi częściami Warszawy, w przeciwieństwie do obszarów wschodniej Białołęki, który w ponad połowie obszaru nie ma bezpośredniego połączenia z Centrum. Mieszkańcy wschodniej Białołęki spędzają w korkach kilka godzin dziennie. Tereny Bródna mają bardzo szybkie bezpośrednie połączenie trasą tramwajową przez Most Gdański do stacji „Dworzec Gdański" I linii metra. Po wybudowaniu linii tramwajowej przez Most Krasińskiego do stacji metra „Pl. Wilsona", czas dojazdu ulegnie jeszcze skróceniu. Ulica Rembielińska posiada też bezpośrednie połączenie tramwajowe do przyszłej stacji „Wileńska" II linii metra. Ulicą Kondratowicza można bardzo szybko dojechać komunikacją autobusową do przyszłej stacji „Kondratowicza" II linii metra.
- ✓ bliskość stacji SKM Warszawa „Toruńska".
- ✓ brak możliwości budowy parkingów „Parkuj i Jedź" na Bródnie, z uwagi na brak odpowiedniego miejsca pod takie inwestycję,
- ✓ brak realnej możliwości dalszego przedłużenia w przyszłości II linii metra na obszary dalszej rozbudowy m.st. Warszawy,
- ✓ brak planów rozbudowy osiedla „Bródno",
- ✓ istniejąca już obecnie zabudowa wielorodzinna w rejonie ul. Głębockiej (40 tys. mieszkańców).

Poza lokalnym znaczeniem utworzenia nowej stacji metra „Grodzisk" należy także wspomnieć o jej strategicznym znaczeniu i lokalizacji dla całego miasta. Przebudowywana obecnie do standardu drogi ekspresowej (S8) Trasa Toruńska, będzie główną bramą wjazdową dla mieszkańców północno-wschodnich okolic Warszawy. Nowa stacja metra „Grodzisk" znajdzie się przy wielkim skrzyżowaniu tej trasy z ul. Głębocką oraz przyszłym wschodnim odcinkiem obwodnicy miejskiej, czyli Trasą Olszynki Grochowskiej. To miejsce stanie się ważnym węzłem przesiadkowym, w którym będzie można zostawić samochód na parkingu „Parkuj i Jedź" – co ma niebagatelne znaczenie dla ograniczenia ruchu samochodowego w dzielnicach centralnych.

Pragniemy podkreślić, nawiązując do jednobrzmiących stanowisk Rad Dzielnic Targówka i Białołęki z 11 lutego 2011 r., że jak najszybsza budowa odcinka północno-wschodniego II linii metra znacząco usprawni komunikację dla mieszkańców wielu terenów. Nie bez znaczenia jest fakt, że proponowany kierunek rozbudowy metra w kierunku Zielonej Białołęki generować będzie z pewnością o wiele większe potoki pasażerów, co odciąży pozostałe, obciążone obecnie elementy systemu komunikacji miejskiej.