



**MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA**

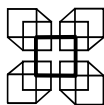
**Koncepcja rozwiązania  
węzła Trasy Olszynki Grochowskiej  
z Trasą Siekierowską oraz ulicami  
Ostrobramską i Grochowską, wraz z analizą  
możliwości zlokalizowania w tym rejonie pętli  
tramwajowo-autobusowej  
i parkingu „Parkuj i jedź”**

**Zamówienie uzupełniające  
Etap II**

**Wykonawca:**

**Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A.**

**Umowa Nr: BD/B-I-2-5/B/U - 16/09**



---

WARSZAWA, listopad 2009 r.

# **Biuro Planowania Rozwoju Warszawy Spółka Akcyjna**

## **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”**

### **Zamówienie uzupełniające Etap II**

**Zleceniodawca: Miasto Stołeczne Warszawa  
Warszawa, pl. Bankowy 3/5**

**Umowa Nr BD/B-I-2-5/B/U - 16/09**

**Symbol opracowania Nr: T-PT-44/2009**

Autor kierujący:	mgr inż. Wanda Strzałkowska-Malasek	
Autorzy:	wg załączonej listy	
Kierownik Pracowni Projektów Transportowych	mgr inż. Sławomir Monkiewicz	
Prezes Zarządu	mgr inż. Marek Roszkowski	

Warszawa, listopad 2009 r.

## ZESPÓŁ AUTORSKI

### ZESPÓŁ BPRW S.A.

**Autor kierujący:**

mgr inż. Wanda Strzałkowska-Malasek

mgr inż. Jacek Steinke

Jolanta Wagner

Stanisław Zmysłowski

**Podwykonawca:**

**Projektowanie i Wykonawstwo Obiektów Mostowych „POMOST” S.C..**

mgr inż. Wojciech Sałach

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

## **SPIS TREŚCI**

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ANALIZA MATERIAŁÓW WYJŚCIOWYCH .....</b>	<b>3</b>
	OPINIE I WNIOSKI .....	3
	OPRACOWANIA PROJEKTOWE.....	4
	USTALENIA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY .....	5
	MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	6
	WYDANE DECYZJE ADMINISTRACYJNE.....	6
<b>3</b>	<b>PROGNOZY RUCHU NA ROK 2030.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>WARIANTOWE ROZWIĄZANIA – ETAP I.....</b>	<b>10</b>
	ZAŁOŻENIA DO ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH .....	10
	<i>Ogólne założenia dla trasy .....</i>	<i>10</i>
	<i>Założenia do rozwiązań geometrycznych i wysokościowych .....</i>	<i>11</i>
	<i>Zasady wariantowania rozwiązań .....</i>	<i>11</i>
	OPIS ROZWIĄZAŃ .....	11
	<i>Trasa Olszyny Grochowskiej (TOG) .....</i>	<i>11</i>
	<i>Rejon skrzyżowania z ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego.....</i>	<i>12</i>
	<i>Linie rozgraniczające Trasy .....</i>	<i>14</i>
	<i>Obiekty inżynierskie.....</i>	<i>17</i>
<b>5</b>	<b>ANALIZA I OCENA WARIANTÓW ROZWIĄZAŃ.....</b>	<b>18</b>
	ANALIZA I OCENA FUNKCJONALNO – RUCHOWA .....	18
	ANALIZA I OCENA PRZESTRZENNA .....	18
<b>6</b>	<b>PODSUMOWANIE ETAPU I.....</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>ZAKRES PRAC W ETAPIE II KONCEPCJI .....</b>	<b>21</b>
<b>8</b>	<b>KONCEPCJA ROZWIĄZAŃ TOG .....</b>	<b>21</b>
	ZASADY ROZWIĄZAŃ SYTUACYJNYCH .....	21
	<i>Alternatywne rozwiązanie sytuacyjne na odc. ul. Grochowska – ul. Szaserów.....</i>	<i>22</i>
	ZASADY ROZWIĄZAŃ WYSOKOŚCIOWYCH.....	22
	PRZEKROJE POPRZECZNE.....	23
	LINIE ROZGRANICZAJĄCE.....	23
<b>9</b>	<b>KOLIZJE WYWOŁANE PROJEKTOWANYMI ROZWIĄZANIAM I.....</b>	<b>25</b>
	KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM .....	25
	KOLIZJE Z PROJEKTOWANYM ZAGOSPODAROWANIEM .....	25
	KOLIZJE Z INFRASTRUKTURĄ INŻYNIERYJNĄ .....	27
<b>10</b>	<b>PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....</b>	<b>27</b>

## **SPIS ZAŁĄCZNIKÓW**

- Zał. 1** Prognoza ruchu samochodów – **Wariant 5**  
**Zał. 2** Prognoza ruchu samochodów – **Wariant 6**  
**Zał. 3** Prognoza ruchu samochodów – **Wariant 7**

**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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

## **SPIS RYSUNKÓW**

### **ETAP I**

#### **( rysunki w teczce opracowania ETAP I )**

<b>Rys. 1</b>	Rozwiązanie sytuacyjne – <b>Wariant 5</b>	skala 1:2000
<b>Rys.1.1</b>	Rozwiązanie sytuacyjne – <b>Wariant 5</b> odc. ul. Nowaka–Jeziorańskiego – ul. Dęblińska	skala 1:1000
<b>Rys. 2</b>	Rozwiązanie sytuacyjne – <b>Wariant 6</b>	skala 1:2000
<b>Rys. 2.1</b>	Rozwiązanie sytuacyjne – <b>Wariant 6</b> odc. ul. Nowaka–Jeziorańskiego – ul. Dęblińska	skala 1:1000
<b>Rys. 3</b>	Rozwiązanie sytuacyjne – <b>Wariant 7</b>	skala 1:2000
<b>Rys. 3.1</b>	Rozwiązanie sytuacyjne – <b>Wariant 7</b> odc. Nowaka –Jeziorańskiego – ul. Dęblińska	skala 1:1000
<b>Rys. 4</b>	Zasada rozwiązania wysokościowego	skala 1:200/2000
<b>Rys. 5</b>	Przekroje poprzeczne	skala 1:200

### **ETAP II**

<b>Rys. 6</b>	Ustalenia planistyczne oraz wydane decyzje administracyjne	skala 1:2000
<b>Rys. 7</b>	Rozwiązanie sytuacyjne – <b>Wariant 7</b>	skala 1:1000 i 1:2000
<b>Rys. 7.1</b>	Alternatywne rozwiązanie sytuacyjne Odc. ul. Grochowska – ul. Szaserów	skala 1:1000 i 1:2000
<b>Rys. 8</b>	Zasada rozwiązania wysokościowego	skala 1:200/2000
<b>Rys. 9</b>	Przekroje poprzeczne	skala 1:200
<b>Rys. 10</b>	Zasady obsługi komunikacyjnej obszaru	skala 1:5000

**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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

## 1 Wprowadzenie

- 1.1 Opracowanie wykonane zostało na zlecenie Miasta Stołecznego Warszawy – Biura Drogownictwa i Komunikacji zgodnie z umową nr BD/B-I-2-5/B/U-16/09 z dnia 22 czerwca 2009 r., jako **zamówienie uzupełniające** do opracowania wykonanego w ramach umowy nr BD/B/I-2-5/B/U-16/08 z dnia 2 czerwca 2008 r.
- 1.2 Przedmiotem opracowania jest koncepcja rozwiązania węzła Trasy Olszynki Grochowskiej z Trasą Siekierkowską oraz ulicami Ostrobramską i Grochowską wraz z zasadą obsługi komunikacyjnej przyległych terenów, uwzględniające wnioski i postulaty zgłoszone przez właścicieli nieruchomości, inwestorów, projektantów, Radę Dzielnicy Praga Południe, ZTM i ZDM.
- 1.3 Koncepcja składa się z dwóch etapów:
  - Etap I - opracowanie 3 wariantów wstępnych rozwiązań drogowych Trasy Olszynki Grochowskiej na odcinku od Trasy Siekierkowskiej do ul. Grochowskiej a także zasad obsługi komunikacyjnej otaczających terenów. Zebranie opinii od zainteresowanych osób, jednostek i instytucji, publiczna prezentacja opracowania,
  - Etap II – opracowanie ostatecznych rozwiązań sytuacyjno - wysokościowych, uwzględniających wyniki publicznej dyskusji.

## 2 Analiza materiałów wyjściowych

- 2.1 Przeprowadzono dodatkowe analizy uwarunkowań planistycznych i projektowych. Przeanalizowano wnioski i postulaty zgłoszone przez właścicieli nieruchomości, inwestorów, projektantów, instytucje opiniujące.  
Poniżej przedstawiono wykaz opinii, dokumentów i opracowań będących przedmiotem analiz.

### **OPINIE I WNIOSKI**

- 2.2 Część I opracowania zakończona w listopadzie 2008r. (umowa nr BD/B/I-2-5/B/U-16/08 z dnia 2 czerwca 2008 r.) została przekazana do zaopiniowania.  
Zgłoszone w opiniach uwagi i wnioski dotyczyły głównie zbyt dużej zajętości terenu z uwagi na kolizję z istniejącym lub projektowanym zagospodarowaniem, obsługi komunikacyjnej przyległego zagospodarowania, powiązań.
  - Zarząd Dróg Miejskich – pismo ZDM/DIPI/PR/0202/2883/08 z dn.23.03.2009r.
  - Zarząd Transportu Miejskiego – pismo ZTM/IO-073-8/8-08/TW z dnia 22.01.2009 r.
  - Zarząd Transportu Miejskiego – opinia ZTM/IO-073-8/8-08/TW z dnia 22.01.2009 r.
  - Urząd Miasta Stołecznego Warszawy – Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego – pismo AM-WPT-GPI-0717-26-1-08 z dn. 17.04.09r.

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

- Rada Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy - Uchwała nr 227/XXXVI/2009 z dn. 03.03.2009 r.
- Inwestorzy - pismo z dn. 26.02.2009r.:
  - 1) PIRELLI PEKAO REAL ESTATE-Zespół Mieszkaniowo-Uslugowy PCO
  - 2) CDZ 3 Sp. z o.o.- E. Kleszczewski – Zespół Mieszkaniowo-Uslugowy Panorama Ostrobramska
  - 3) SM Gocław Lotnisko/ED INVEST S.A – Osiedle Wilga 7
  - 4) T.FUS - Stacja Obsługi BMW, Mc Donald,s, Stacja Paliw Shell
  - 5) SM OSTROBRAMSKA - Zespół Mieszkaniowo-Uslugowy PANORAMA OSTROBRAMSKA
- Auto Fus - Tadeusz Fus – pismo z dn.08.04.2009r.
- Inwestorzy – pismo z dn.10.06.2009r.
  - 1) CDZ 3 i Edward Kleszczewski – PANORAMA OSTROBRAMSKA
  - 2) SM Gocław Lotnisko – osiedle mieszkaniowe WILGA 7
  - 3) SM Ostrobramska– osiedle mieszkaniowe PANORAMA OSTROBRAMSKA

**OPRACOWANIA PROJEKTOWE**

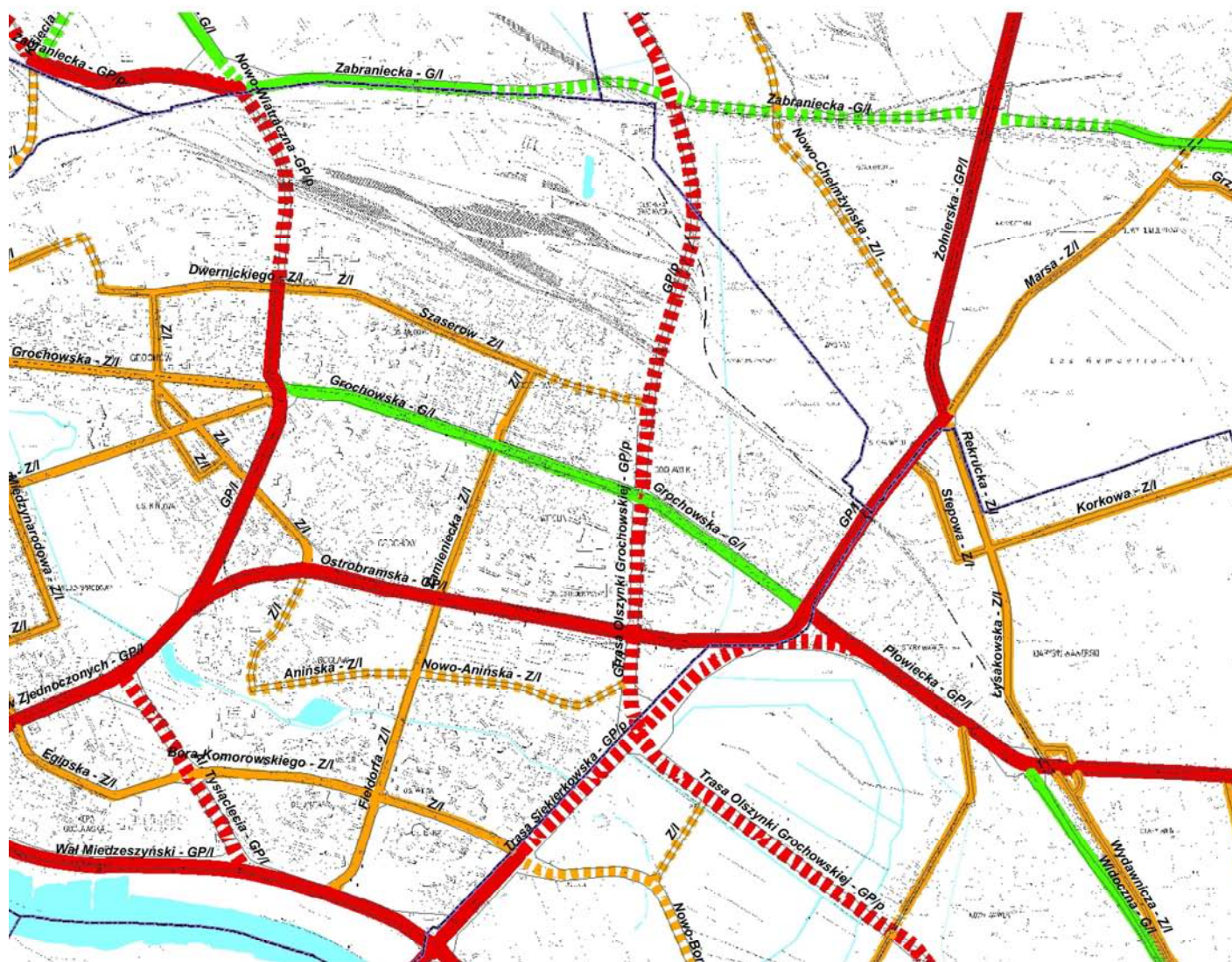
- Projekt wykonawczy budowy węzła Siekierkowska–Marsa–Płowiecka-Ostrobramska
- Projekt budowy ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego na odc. ul. Projektowana C – ul. Rodziewiczówny wraz z zagospodarowaniem terenu NOWE OGRODY
- koncepcja zagospodarowania terenu DOM i OGRÓD (Castorama Polska Sp. z o.o.)
- koncepcja węzła: Trasa Siekierkowska-Olszynka Grochowska-Ostrobramska-Nowaka - Jeziorańskiego
- koncepcja zabudowy kompleksu mieszkaniowo-uslugowego z infrastrukturą, parkingami podziemnymi i z wolnostojącym obiektem informacji wizualnej przy ul. Ostrobramskiej 71 i 73
- Studium przestrzenne dla planowanych inwestycji Traktu Południowo-Praskiego.

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

**USTALENIA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA  
PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY**

2.3 Ustalenia studium w zakresie klasyfikacji układu komunikacyjnego:

- Trasa Olszyny Grochowskiej – klasa główna ruchu przyspieszonego GP
- Trasa Siekierkowska – klasa główna ruchu przyspieszonego GP
- Ostrobramska – klasa główna ruchu przyspieszonego GP
- Grochowska – klasa główna G
- Jana Nowaka – Jeziorańskiego (Nowo-Anińska) – klasa zbiorcza Z



**Docelowy układ drogowo-uliczny wg SUiKZP**



**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

**MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

- 2.4 W obszarze przyległym do analizowanego odcinka projektowanej Trasy Olszyny Grochowskiej sporządzone zostały następujące projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:
- Mppz osiedla Goćław Lotnisko,
  - Mppz północnej i południowej strony ulicy Grochowskiej na odcinku od ul. Garwolińskiej do Kanału Kawęczyńskiego,
  - Mppz rejonu Goćławek Północny,
  - Mppz rejonu ulicy Zamienieckiej
- 2.5 Mppz rejonu **ulicy Zamienieckiej** został uchwalony Uchwałą nr XLIII/1341/2008 z dnia 13 listopada 2008 Rady m.st.Warszawy. Pozostałe wymienione plany nie są uchwalone.

**WYDANE DECYZJE ADMINISTRACYJNE**

- 2.6 W obszarze przyległym do korytarza projektowanej Trasy przeanalizowano decyzje administracyjne wydane w latach 2006 – 2008. Wykaz decyzji zamieszczono w tabeli 2.1

*Ustalenia planistyczne oraz wydane decyzje administracyjne przedstawiono na rys. 6*

**Tabela 2.1 Wydane decyzje administracyjne**

<i>Kolejny numer na Rys.6</i>	<i>Adres obiektu</i>	<i>Rodzaj decyzji</i>	<i>Nr decyzji i rodzaj inwestycji</i>
1.	ul.Bora Komorowskiego i Trasa Siekierkowska	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	86/PRD/WAW/06 z dn.02.03.2006r. magistrala wodociągowa
2.	ul. Grochowska i ul. Jubilerska	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	42/Cp-D-VI/06 z dn.09.05.2006r. kamera nr 11
3.	ul. Poprawna ul. Kosmatki i drogi dojazdowe	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	961/2006 z dn. 16.10.2006r. kanalizacja sanitarna
5.	ul. Grochowska	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	37/Cp-D-VI/07 z dn. 17.09.2007r. rurociąg – 6 rur HDPE
6.	ul. Ostrobramska 73	Warunki zabudowy	148/WZ-D-VI/05 z dn. 14.09.2005r. lądowisko helikopterów
7.	ul. Jubilerska 1/3	Warunki zabudowy	5/WZ-D-VI/06 z dn. 20.01.2006r. pawilon handlowy
8.	ul. Poprawna	Warunki zabudowy	16/2006 z dn. 09.01.2006r. budynek mieszkalny jednorodzinny
9.	ul. Ostrobramska 73B	Warunki zabudowy	162/PRD/08 z dn. 19.05.2008r. przebudowa części magazynowej sklepu Conforama na funkcję handlowo-sprzedażową z zapleczem i rozbudowa o elementy komunikacji pionowej
13.	ul. Ostrobramska 75	Warunki zabudowy	123/PRD/06 z dn. 23.03.2006r. kompleks zabudowy mieszkaniowo-usługowej z wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

14.	ul. Ostrobramska 75	Warunki zabudowy	394/PRD/07 z dn. 03.10.2007r. zabudowa mieszkaniowo-usługowo- biurowa z częścią apartamentowo- hotelową i obiektami handlowymi
15.	ul. Ostrobramska 75	Warunki zabudowy, przeniesienie decyzji jw. nr 394/PRD/07 z Pirelli Pekao Real Estate Sp. z o.o. na rzecznice Nowe Ogrody Sp. z o.o.	442/07 z dn. 07.11.2007r. zabudowa mieszkaniowo-usługowo- biurowa z częścią apartamentowo- hotelową i obiektami handlowymi
16.	ul. Poprawna	Warunki zabudowy	1176/2006 z dn. 30.11.2006r. 6 budynków jednorodzinnych
17.	ul. Poprawna	Warunki zabudowy	974/2007 z dn. 04.10.2007r 12 budynków jednorodzinnych
18.	ul. Poprawna	Warunki zabudowy	646/07 z dn. 29.06.2007r. budynek mieszkalny jednorodzinny
19.	ul. Ostrobramska 75	Warunki zabudowy	215/WZ-D-VI/06 z dn. 16.10.2006r. rozbudowa restauracji
20.	ul. M. Rodziewiczówny/ Dęblińska	Warunki zabudowy	369/PRD/07 z dn. 12.09.2007r. budynek mieszkalny wielorodzinny
21.	ul. Ostrobramska 71 i 73	Warunki zabudowy	197/PRD/08 z dn. 17.06.2008r. budowa kompleksu mieszkalno, usługowo, biurowo, hotelowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą i podziemnymi garażami
22.	ul. Ostrobramska 71 i 73	Warunki zabudowy	441/PRD/08 z dn. 22.12.2008r. budowa kompleksu mieszkalno, usługowo, biurowo, hotelowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą i podziemnymi garażami
23.	ul. Jana Nowaka- Jeziorańskiego (d. Anińska)	Warunki zabudowy	202/PRD/08 z dn. 18.06.2008r. budowa osiedla mieszkalno- usługowego WILGA VII zad. 7, 8, wielorodzinnego z garażem podziemnym
24.	ul. Grochowska	Warunki zabudowy	82/WZ-D-VI/07 z dn. 07.06.2007r. stacja paliw płynnych
25.	ul. Ostrobramska 75	Warunki zabudowy	444/7331/97 z dn. 30.12.1997r.. budowa budynku wielofunkcyjnego
26.	ul. Ostrobramska 75	Pozwolenie na budowę	199/2000 z dn. 17.05.2000r.. budowa budynku produkcyjno- handlowo- usługowego z częścią biurowo-socjalną
27.	ul. Grochowska	Warunki zabudowy	34/WZ-D-VI/08 z dn.14.03.2008r. budynek mieszkalny wielorodzinny i garaż podziemny
28.	ul. Grochowska	Warunki zabudowy	78/PRD/08 z dn. 14.03.2008r. budynek mieszkalny wielorodzinny i garaż podziemny
29.	ul. Beskidzka 31	Warunki zabudowy	52/WZ-D-VI/08 z dn. 30.04.2008r. budynek mieszkalny wielorodzinny i garaż podziemny
30.	ul. Kosmatki	Pozwolenie na budowę	999/06 z dn. 10.11.2006r. budynek mieszkalny jednorodzinny
31.	ul. Poprawna	Pozwolenie na budowę	1055/06 z dn. 24.11.2006r. budynek mieszkalny jednorodzinny

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

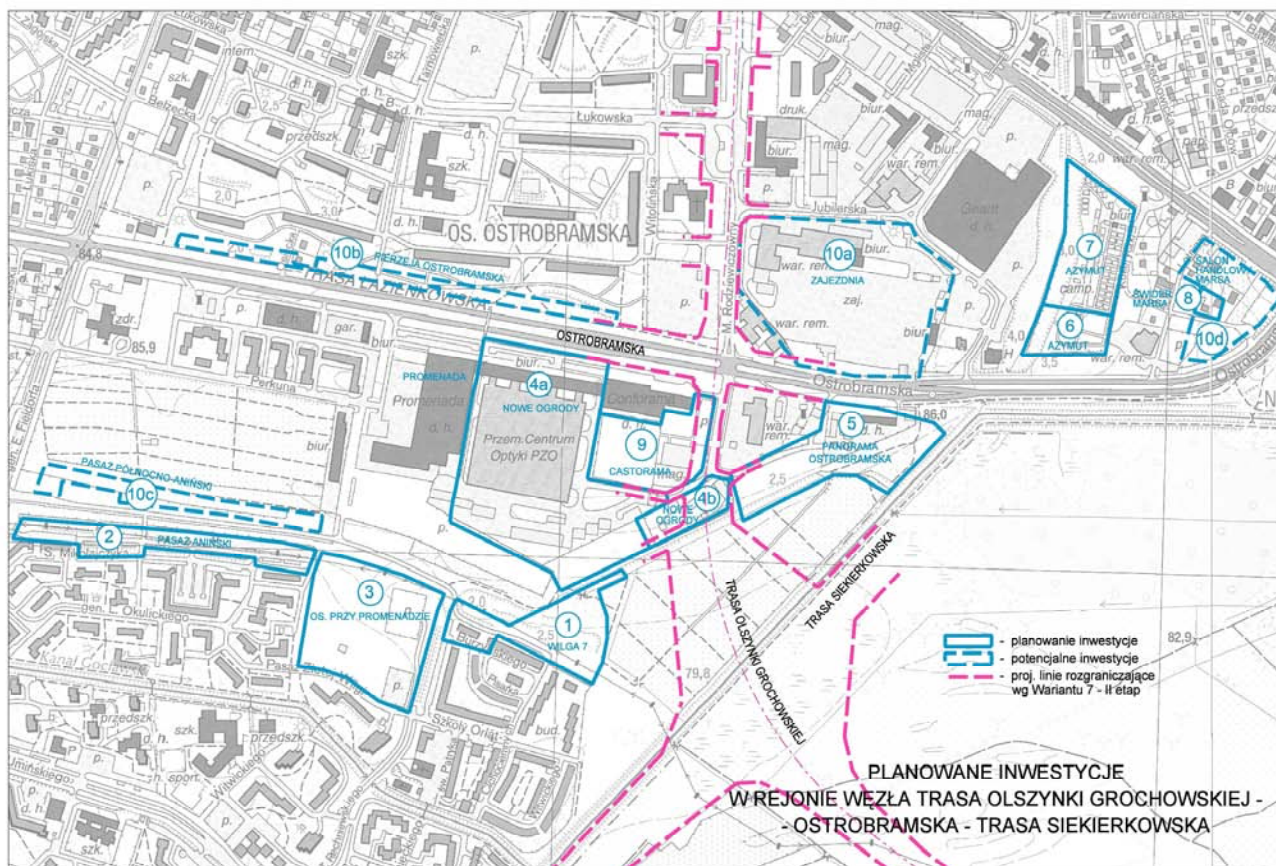
32.	ul. Kosmatki 80G	Pozwolenie na budowę	04/08 z dn. 04.01.2008r rozbudowa budynku mieszkalnego jednorodzinnego
33.	ul. Poprawna	Pozwolenie na budowę	443/08 z dn. 28.05.2008r. budowa budynku mieszkalnego jednorodzinnego w zabud. bliźniaczej
34.	ul. Poprawna	Pozwolenie na budowę	1034/07 z dn. 05.10.2007r. budowa gazociągu średniego ciśnienia
35.	ul. Poprawna	Pozwolenie na budowę	1060/07 z dn. 05.10.2007r. budowa kanału ogólnospławnego i przewodu wodociągowego
36.	ul. Poprawna na odc. ul. Stoczniovców - ul. Kadetów	Pozwolenie na budowę	1136/07 z dn. 26.10.2007r. budowa ulicy – I etap
37.	ul. Jubilerska 1/3	Pozwolenie na budowę	370/06 z dn. 19.08.2006r. pawilon handlowy
39.	ul. Jubilerska 6	Pozwolenie na budowę	436/07 z dn. 01.10.2007r. budowa masztu antenowego
40.	ul. Jubilerska 10	Pozwolenie na budowę	5/07 z dn. 08.01.2007r. przebudowa I-go piętra budynku biurowego
41.	ul. Jubilerska 10	Pozwolenie na budowę	402/07 z dn. 13.09.2007r. przebudowa II-go piętra budynku biurowego
42.	ul. Dęblińska 15	Pozwolenie na budowę	2/06 z dn. 09.01.2006r. rozbudowa warsztatu samochodowego
43.	ul. Dęblińska 17	Pozwolenie na budowę	3/06 z dn. 09.01.2006r. rozbudowa warsztatu samochodowego
44.	ul. Grochowska 50	Pozwolenie na budowę	212/07 z dn. 31.05.2007r. budynek mieszkalny wielorodzinny
45.	ul. Grochowska 80/82	Pozwolenie na budowę	206/08 z dn. 19.05.2008r budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego
46.	ul. Kwatery Głównej 13	Pozwolenie na budowę	544/07 z dn. 27.11.2007r. budowa zadaszania nad wejściem do budynku basenu
47.	ul. Szaserów 44	Pozwolenie na budowę	117/07 z dn. 12.04.2007r. budynek mieszkalny wielorodzinny
48.	ul. Kwatery Głównej 44	Pozwolenie na budowę	147/07 z dn. 26.04.2007r. zmiana lokalizacji na czas nieokreślony
49.	ul. Kwatery Głównej 46	Pozwolenie na budowę	368/07 z dn. 28.08.2007r. rozbiórka budynków magazynowych
50.	ul. Sztabowa	Pozwolenie na budowę	370/07 z dn. 30.08.2007r. budowa gazociągu średniego ciśnienia
51.	ul. Biłgorajska na odc. ul. Osowska – ul. Szaserów	Pozwolenie na budowę	174/07 z dn. 15.05.2007r. kanał ogólnospławny
52.	ul. Roztocka	Pozwolenie na budowę	417/07 z dn. 24.09.2007r. budowa odcinka gazociągu

### **3 Prognozy ruchu na rok 2030**

- 3.1 W ramach opracowania ponownie sporządzono prognozy ruchu, uwzględniając zweryfikowane dane programowo-przestrzenne i zakładane warianty rozwiązań drogowych. Prognozy przygotowano dla szczytu porannego, rok 2030. Prognozy ruchu wykonano przy pomocy programu VISUM, którego BPRW S.A. jest licencjonowanym użytkownikiem.
- 3.2 W założeniach rozwojowych układu drogowego Warszawy przyjęto pełny zakres inwestycji ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy”.
- 3.3 Więzyby ruchu na szczyt poranny dla roku 2030 zostały zbudowane biorąc za punkt wyjścia model ruchu stanu istniejącego 2005 opracowany przez BPRW S.A. na podstawie Warszawskiego Badania Ruchu 2005. Uznano, że wobec odległego horyzontu prognozy, wystarczająco dokładne będzie przyjęcie prognozowanych danych programowych dla 399 rejonów komunikacyjnych wg danych dla najpóźniejszego dostępnego okresu - roku 2025.
- 3.4 W ostatnich latach (lata 2006-2009) wydano decyzje o warunkach zabudowy, które w kilku przypadkach na skutek zmiany funkcji lub podwyższenia parametrów warunków zabudowy w stosunku do zawartych w „SUiKZP”, prognozowana liczba mieszkańców i pracujących uległa podwyższeniu.
- 3.5 Wobec powyższego przeanalizowano dane programowe otrzymane od Inwestorów, dla planowanych w tym obszarze inwestycji. Na podstawie tych danych zweryfikowano i oszacowano liczbę ludności i liczbę miejsc pracy w poszczególnych rejonach komunikacyjnych, położonych w obszarze ograniczonym ulicami: Ostrobramską, Zamieniecką, Grochowską, Fieldorfa, Bora-Komorowskiego i Trasą Siekierkowską. Na rysunku załączonym poniżej zaznaczono planowane i realizowane inwestycje, które zostały dodatkowo uwzględnione w danych programowych dla poszczególnych rejonów komunikacyjnych w obszarze objętym opracowaniem.

*Prognozowany ruch dla poszczególnych wariantów rozwiązań przedstawiono na załącznikach 1, 2, 3.*

**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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**



**Inwestycje realizowane i planowane w rejonie projektowanej trasy.**

## **4 Wariantowe rozwiązania – ETAP I**

### **ZAŁOŻENIA DO ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH**

#### **Ogólne założenia dla trasy**

4.1 Dla trasy Olszynki Grochowskiej przyjęto następujące założenia i parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi - główna ruchu przyspieszonego GP
- prędkość projektowa 70 km / godz.
- ograniczona dostępność (poprzez węzły)
- ciągłość i bezkolizyjność ruchu na jezdniach głównych
- nośność 115 kN / oś
- 2 jezdnie o 3 pasach ruchu z pasem dzielącym i opaskami 0,5 m
- szerokość pasa ruchu 3,5m

### **Założenia do rozwiązań geometrycznych i wysokościowych**

- 4.2 Przy opracowywaniu nowych wariantów rozwiązań drogowych uwzględniono uwagi i wnioski zgłoszone w opiniach do opracowania. Dotyczyły one:
- zmniejszenia potoków ruchu na jezdniach zbierająco – rozprowadzających pomiędzy ulicami Ostrobramską i Grochowską poprzez wprowadzenie wyjazdów i wjazdów z jezdni głównych Trasy Olszynki Grochowskiej
  - zachowania wszystkich relacji skrzyżowań co najmniej na skrzyżowaniu TOG z ulicą Jubilerską lub Łukowską
  - zaprojektowania optymalnej obsługi komunikacyjnej przyległych obszarów, które w większości przewidziane są do przekształceń
  - zmniejszenia zajętości terenu przewidzianego pod urządzenia komunikacyjne
  - zminimalizowania kolizji z istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem.

### **Zasady wariantowania rozwiązań**

- 4.3 **W Etapie I koncepcji Trasy Olszynki Grochowskiej przeanalizowano trzy warianty, różnicowane pod względem rozwiązania skrzyżowania z ul. Nowaka – Jeziorańskiego i obsługi komunikacyjnej przyległego obszaru.**
- 4.4 **Zasada rozwiązania Trasy Olszynki Grochowskiej i węzłów oraz powiązań z układem drogowym we wszystkich wariantach jest jednakowa.**

Jako podstawę do analiz przyjęto Wariant 4, rekomendowany w „Koncepcji 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”, opracowanej w listopadzie 2008r. Wariant ten został najwyższej oceniony w kryteriach komunikacyjnych. Zapewnia powiązania TOG z Trasą Siekierkowską i ulicami: Nowaka-Jeziorańskiego, Ostrobramską i Grochowską.

## **OPIS ROZWIĄZAŃ**

### **Trasa Olszynki Grochowskiej (TOG)**

- 4.5 Jezdnie główne TOG poprowadzono na całym analizowanym odcinku na estakadzie. Powiązania z ulicami poprzecznymi: Nowaka-Jeziorańskiego, Ostrobramską, Jubilerską, Łukowską, Grochowską zapewniają zaprojektowane skrzyżowania z jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi prowadzonymi w poziomie terenu pod estakadą.

Na odcinku pomiędzy ul. Ostrobramską i Grochowską zaprojektowano łącznice umożliwiające wymianę ruchu pomiędzy jezdniami głównymi TOG a jezdniami zbierająco – rozprowadzającymi, na których zmniejszy się obciążenie ruchem.

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

- 4.6 Przekrój poprzeczny jezdni głównych na estakadzie wynosi 2x2 pasy ruchu, w rejonie węzłów występuje poszerzenie o pasy włączania i wyłączania.
- 4.7 Przystanki autobusowe zaprojektowano w węzłach z ul. Ostrobramską i Grochowską oraz na ul. Łukowskiej.
- 4.8 Ścieżka rowerowa prowadzona jest po terenie, wzdłuż Trasy Olszyny Grochowskiej, po jej zachodniej stronie. Od ul. Szaserów w kierunku północnym przez tereny kolejowe ścieżkę poprowadzono na estakadzie. Ze względu na brak miejsca na pochylnie, łączność pomiędzy poziomem terenu a estakadą odbywać się będzie poprzez windę.
- 4.9 Zaprojektowano 3 węzły:
- węzeł z Trasą Siekierkowską
    - dwupoziomowy typu WA,
    - powiązania ograniczone do relacji zachód-północ i zachód-południe
    - powiązania TOG i Trasy Siekierkowskiej z ul. Ostrobramską poprzez jezdnie zbierająco - rozprowadzające
  - węzeł z ul. Ostrobramską
    - dwupoziomowy typu WB
    - skrzyżowanie czterowłotowe typu „wyspa centralna” w poziomie ul. Ostrobramskiej
    - powiązanie z Trasą Siekierkowską w kierunku zachodnim i z TOG na południe oraz północ poprzez jezdnie zbierająco-rozprowadzające
  - węzeł z ul. Grochowską
    - dwupoziomowy typu WB
    - skrzyżowanie czterowłotowe typu „wyspa centralna” w poziomie ul. Grochowskiej
    - bezpośrednie powiązania z TOG w kierunku północnym i południowym

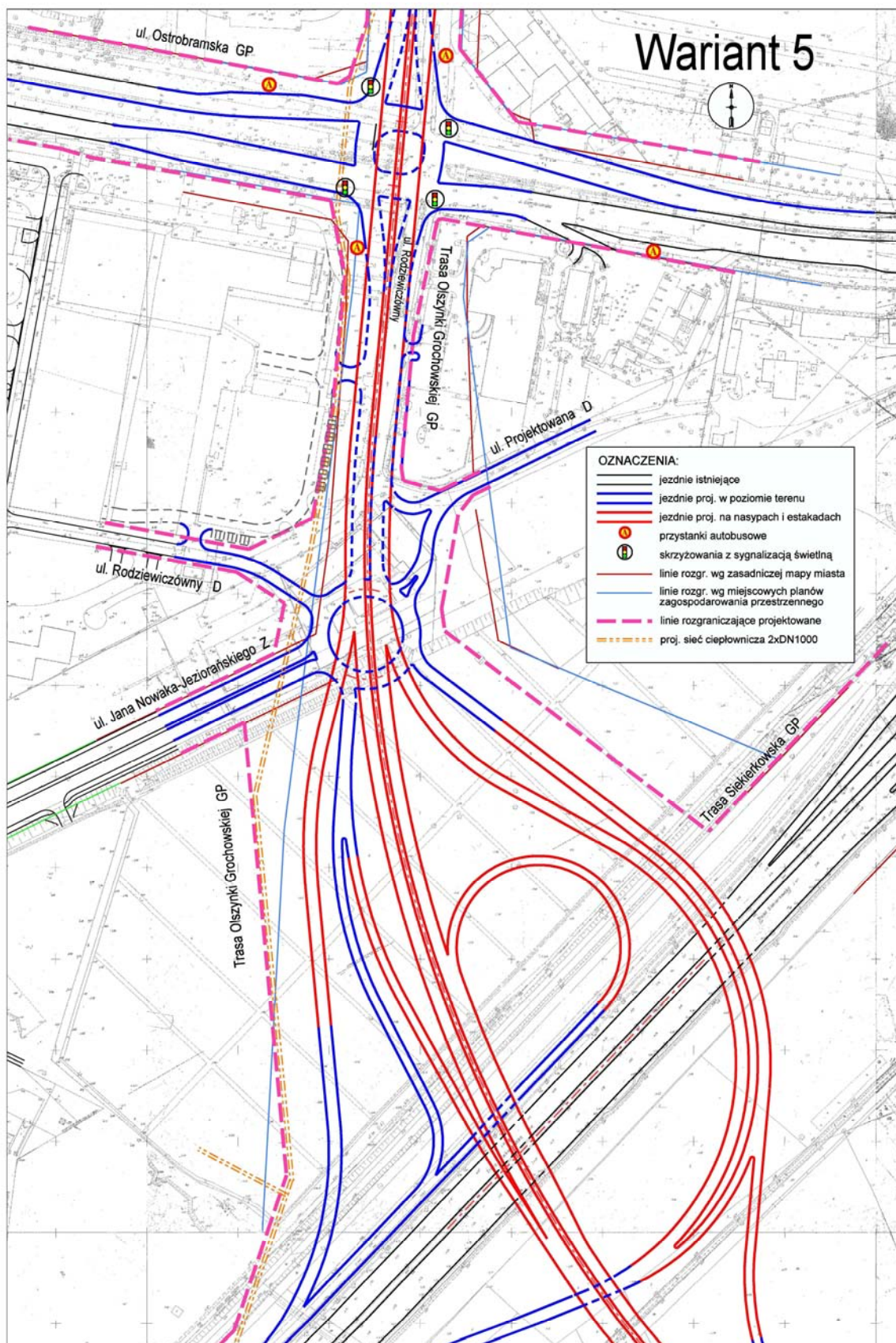
### **Rejon skrzyżowania z ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego**

- 4.10 Zaprojektowano 3 warianty rozwiązania TOG i obsługi komunikacyjnej istniejącego i przewidywanego zagospodarowania na odcinku od ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego do ul. Ostrobramskiej.

#### Wariant 5

Powiązanie ul. Nowaka – Jeziorańskiego z jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi TOG odbywa się poprzez skrzyżowanie typu „rondo” dwupasowe, o średnicy zewnętrznej 60,0 m. Do ronda podłączone są łącznice z Trasy Siekierkowskiej i TOG oraz projektowane ulice do obsługi istniejącego i planowanego zagospodarowania: po stronie zachodniej ul. Rodziewiczówny a po wschodniej ul. Projektowana.

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**





**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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

Wariant 6

Na jezdniach zbierająco-rozprowadzających TOG na południe od ul. Ostrobramskiej zaprojektowano 2 skrzyżowania typu „rondo” dwupasowe.

Na pierwszym rondzie odbywa się powiązanie ul. Nowaka-Jeziorańskiego poprzez łącznice i jezdnie zbierająco-rozprowadzające z TOG, Trasą Siekierkowską oraz ul. Ostrobramską.

Do drugiego ronda włączone są dwie ulice: od strony zachodniej ulica Rodziewiczówny - obsługująca planowany zespół mieszkaniowo-usługowy Nowe Ogrody i teren Castoramy, od strony wschodniej ulica Projektowana - obsługująca planowany zespół mieszkaniowo-biurowo-usługowy Panorama Ostrobramska, stację paliw i Mc Donalds.

Wariant 7

W rejonie przecięcia ul. Nowaka-Jeziorańskiego i ulic: Rodziewiczówny i Projektowanej z jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi TOG zaprojektowano skrzyżowanie czterowlotowe w kształcie wydłużonej wyspy centralnej, na którym zapewnione są powiązania we wszystkich kierunkach. Na wlotach przewidziana jest sygnalizacja świetlna, umożliwiająca sterowanie ruchem.

### **Linie rozgraniczające Trasy**

- 4.11 Na planach sytuacyjnych wniesiono linie rozgraniczające Trasy Olszynki Grochowskiej:
- wyznaczone w mpzp (linia ciągła - kolor niebieski)
  - wniesione na zasadniczą mapę miasta (linia ciągła – kolor czerwony),
  - projektowane w ramach niniejszej koncepcji (linia przerywana – w1, w2, w3)
- 4.12 Na odcinku od węzła z Trasą Siekierkowską do węzła z ul. Grochowską w ramach niniejszej koncepcji wyznaczono linie rozgraniczające, dla których na odcinkach prostych przyjęto szerokość od 40.5 m do 59.0 m. Poszerzenia miejscowe występują w rejonie węzłów.

*Plany sytuacyjne z wariantami rozwiązań przedstawiono na rysunkach:*

*Wariant 5 – rys. 1, 1.1,*

*Wariant 6 – rys. 2, 2.2,*

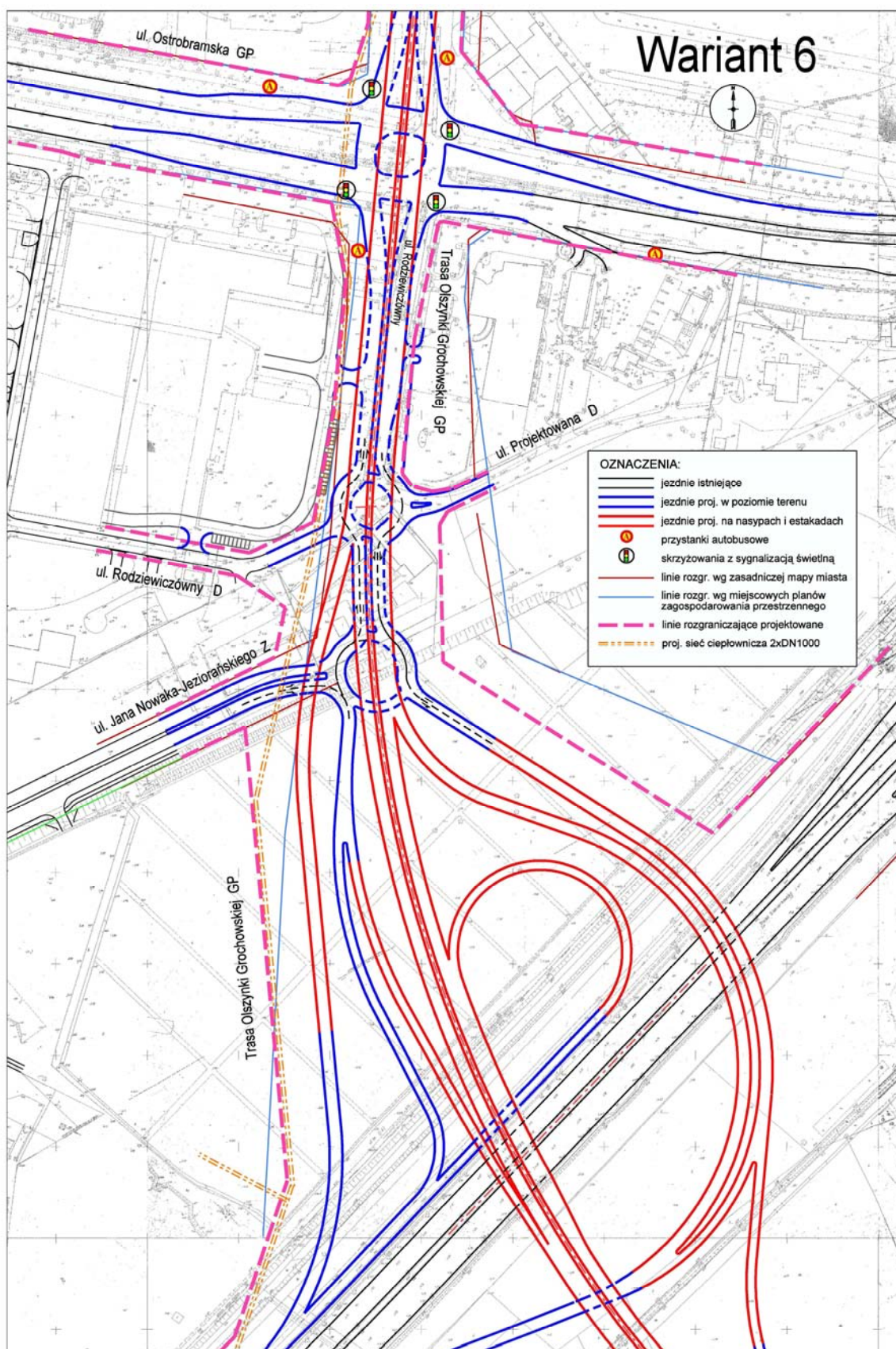
*Wariant 7 – rys. 3, 3.3*

*Zasada rozwiązania wysokościowego – rys. 4*

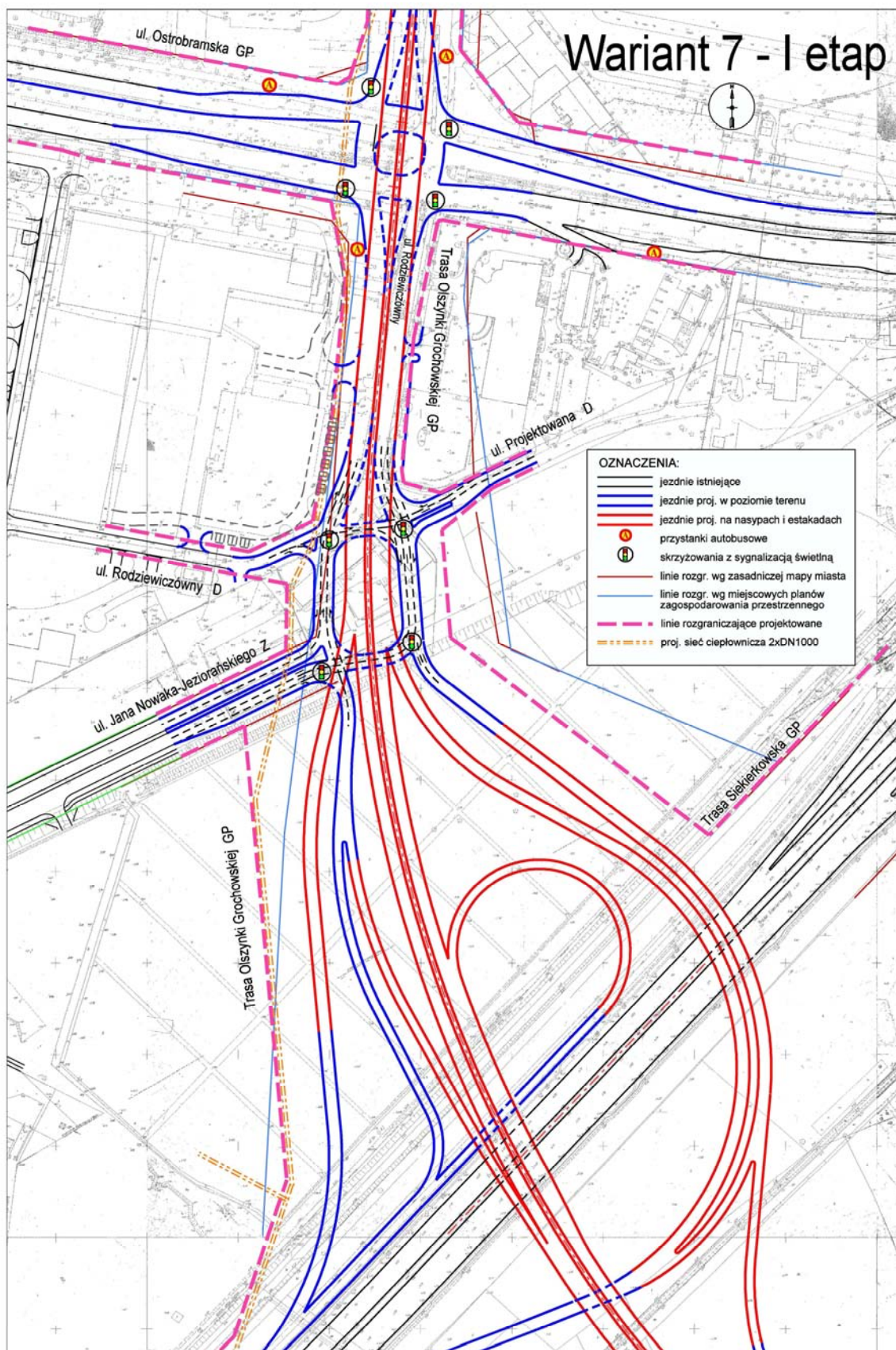
*Przekroje poprzeczne – rys. 5*

*Rysunki nr 1 – 5 znajdują się w odrębnej teczce opracowania - ETAP I*

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**



**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**



### **Obiekty inżynierskie**

- 4.13 Trasa Olszynki Grochowskiej na rozpatrywanym odcinku od węzła z Trasą Siekierkowską do rejonu ul. Grochowskiej została zaprojektowana jako ciąg komunikacyjny, prowadzony ok. 8,0 m do 8,50 m ponad poziomem terenu. Dzięki temu umożliwiono wykonanie bezkolizyjnych skrzyżowań z trasą dróg poprzecznych, przechodzących pod nią po terenie. Dodatkowo, dla ograniczenia zajętości terenu, zaproponowano aby jezdnie zbiorczo-rozprowadzające prowadzone równolegle do trasy były usytuowane bezpośrednio pod projektowaną trasą.
- 4.14 Wychodząc naprzeciw rozwiązaniom drogowym zespół mostowy przeanalizował przeprowadzenie prawie dwukilometrowego odcinka Trasy Olszynki Grochowskiej na obiektach inżynierskich ponad terenem. Zaprojektowano ciąg 8 estakad o długości ok. 250m każda, połączonych ze sobą na podporach rozdzielczych. Dla zminimalizowania ilości podpór zaproponowano ustroje nośne estakad jako betonowe belkowo - płytowe z betonu sprężonego (kablabetonu) lub jako stalowe z płytą żelbetową współpracującą. Konstrukcje te umożliwiają uzyskanie rozpiętości przęseł w przedziale 25,0 – 45,0 m. W miejscach łączenia się estakad z wiaduktami wprowadzającymi i sprowadzającymi ruch z trasy na poziom terenu, ze względu na skomplikowaną geometrię połączeń konstrukcji, przewidziano odcinki estakad z betonu zbrojonego, o rozpiętościach przęseł do 24,0 m.
- 4.15 Konstrukcję podpór estakad zaprojektowano w dostosowaniu do rodzaju konstrukcji nośnej i dostępności terenu pod obiektem. Dla ograniczenia wymiarów gabarytowych ław fundamentowych wszystkie podpory zaprojektowano jako posadowione na palach wierconych lub wbijanych. W prostych przypadkach zastosowano typowe rozwiązania oparcia na ławach fundamentowych typowych korpusów słupowych lub ściankowych, zwieńczonych oczepami, ma których za pomocą łożysk oparto konstrukcję ustroju niosącego.  
W miejscach, gdzie nie było możliwości usytuowania podpory pod konstrukcją estakady ze względu na umieszczenie pod nią dróg równoległych do trasy, zaproponowano wykonanie podpór w postaci poprzecznych ram żelbetowych, składających się z rygla o szerokości od 2,0 do 3,5 m, opartego na 3 słupach w rozstawach od 12,0 do 18,0 m. W przypadku konieczności stosowania podpór ramowych, dla zmniejszenia wysokości konstrukcyjnej ram, a tym samym wyniesienia obiektu ponad teren, ustrój niosący estakady należy kształtować z belek stalowych zespolonych z płytą żelbetową. Możliwe jest również sprzężanie poprzeczne konstrukcji podpór.
- 4.16 Konstrukcję nośną estakad zaprojektowano jako oddzielną dla każdej nitki o jednostronnym pochyleniu poprzecznym.. Szerokości jezdni przyjęto zgodnie z projektem drogowym. Na płycie pomostu wykonano obustronne kapy chodnikowe z gzymsem monolitycznym. Na kapach wewnętrznych zlokalizowano bariero - poręczce stalowe sztywne, a na kapach zewnętrznych bariery ochronne sztywne. Na krawędzi obiektów zaprojektowano ekrany przeciwhałasowe oraz latarnie oświetleniowe.
- 4.17 Zgodnie z niweletą drogową pochylenie podłużne na obiektach jest nie mniejsze niż 0,5%. Zaprojektowano odwodnienie obiektów w postaci kratki ściekowych rozmieszczonych wzdłuż zewnętrznego krawężnika, przez które woda opadowa spływa przykanalikami do kolektora i dalej rurami spustowymi przy podporach do kanalizacji.
- 4.18 Estakady nie są przystosowane do ruchu pieszego. Na zewnętrznej kapie chodnikowej zaprojektowano przejścia rewizyjne dla obsługi.

## **5 Analiza i ocena wariantów rozwiązań**

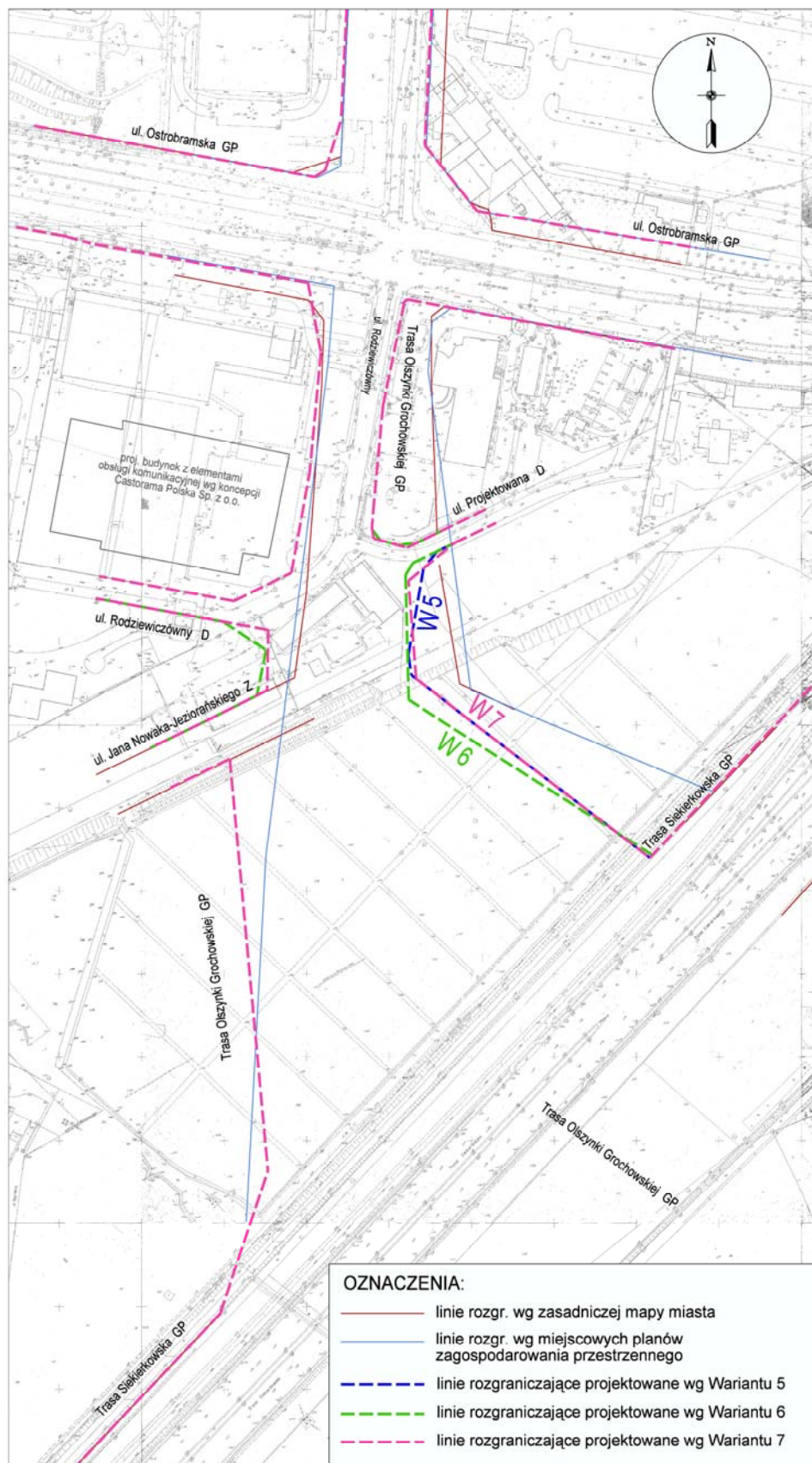
### **ANALIZA I OCENA FUNKCJONALNO – RUCHOWA**

- 5.1 We wszystkich wariantach przyjęto rozwiązanie Trasy Olszynki Grochowskiej wg wariantu 4 z opracowania zakończonego w listopadzie 2008r, zmodyfikowane o dodatkowe łącznice na odc. Ostrobramska-Grochowska. Na węźle z Trasą Siekierkowską brakuje relacji północ-wschód i południe-wschód. Pozostałe skrzyżowania z ulicami: Nowaka-Jeziorańskiego, Ostrobramską, Jubilerską, Łukowską i Grochowską mają pełne relacje.
- 5.2 Po wprowadzeniu do rozwiązań łącznic, umożliwiających wymianę ruchu pomiędzy jezdniami głównymi i zbierająco-rozprowadzającymi na odcinku: ul. Ostrobramska - ul. Grochowska, rozkład i podział potoków ruchu jest znacznie korzystniejszy. Jezdnie zbierająco - rozprowadzające są mniej obciążone niż jezdnie główne.
- 5.3 Analizowane warianty rozwiązań są zróżnicowane pod względem rozwiązania skrzyżowania TOG z ul. Nowaka-Jeziorańskiego.
- 5.4 Przyjęte w wariantach 5 i 6 rozwiązania skrzyżowania na ul. Nowaka-Jeziorańskiego w postaci ronda mają przepustowość oszacowaną na ok. 3 600 E/h (poj. umowne/godzinę)  
Suma prognozowanego ruchu na tych skrzyżowaniach w poszczególnych wariantach bliska jest natężeniom dopuszczalnym i wyniesie:
- *wariant 5 – 3 230 E/h*
  - *wariant 6 – 1 rondo – 3 410 E/h, 2 rondo - 3 110 E/h*
  - *wariant 7 – 3 690 E/h*
- 5.5 W wariacie 7 proponowane rozwiązanie skrzyżowania w postaci wydłużonej wyspy centralnej ma znacznie większą przepustowość. Cechuje go też przejrzysta segregacja ruchu na skrzyżowaniu i możliwość sterowania ruchem przy pomocy sygnalizacji. **Wariant 7 jest najkorzystniejszym wariantem pod względem funkcjonalno – ruchowym.**
- 5.6 Pod względem obsługi komunikacyjnej przyległego obszaru i dogodności dojazdu można uznać, że rozwiązania wariantów są równoważne.

### **ANALIZA I OCENA PRZESTRZENNA**

- 5.7 Projekty mpzp uwzględniają przebieg TOG, ale wyznaczone w nich linie rozgraniczające na niektórych fragmentach nie pokrywają się z proponowanymi w niniejszym opracowaniu. Na obszarze uchwalonego Mpzp rejonu ulicy Zamienieckiej niezgodność linii z wyznaczonymi w planie występuje jedynie w północno-zachodnim narożniku skrzyżowania z ul. Ostrobramską.
- 5.8 W ramach niniejszego opracowania zweryfikowano rozwiązania pod kątem zminimalizowania zajętości terenu. W wyniku tego wszystkie wariantowe rozwiązania mają podobną zajętość terenu. Niewielkie zróżnicowanie w przebiegu linii rozgraniczających w poszczególnych wariantach występuje w rejonie skrzyżowania ulic: Jana Nowaka – Jeziorańskiego, Rodziewiczówny i Projektowanej.

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**



**Analiza linii rozgraniczających Wariantów 5, 6, 7 dla Trasy Olszyny Grochowskiej na odcinku od ul. Ostrobramskiej do Trasy Siekierkowskiej**

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

## **6 Podsumowanie ETAPU I**

- 6.1 Przedstawione trzy warianty rozwiązań pod względem przestrzennym są równoważne, mają podobną zajętość terenu.
- 6.2 W ocenie funkcjonalno-ruchowej najkorzystniejszy jest **Wariant 7**, rekomendowany przez zespół autorski.
- 6.3 W dniu 14 października b.r. odbyła się publiczna prezentacja opracowania i dyskusja z udziałem zainteresowanych stron, w wyniku której do dalszych prac wybrano **wariant 7** najkorzystniejszy pod względem ruchowym jak również obsługi komunikacyjnej obszaru.

## **7 Zakres prac w ETAPIE II koncepcji**

- 7.1 W **ETAPIE II** opracowania przedstawiono skorygowane i uszczegółowione rozwiązania w skali 1:1000 dla **wybranego wariantu 7**.
- 7.2 Dodatkowo zaprojektowano przebieg ścieżek rowerowych.
- 7.3 Uwzględniono postulaty i wnioski zgłoszone w opiniach i w trakcie publicznej dyskusji:
- zmniejszono zajętość terenu w rejonie skrzyżowania ulic: Nowaka – Jeziorańskiego i Rodziewiczówny oraz Ostrobramskiej – korekta zachodniej linii rozgraniczającej
  - zaprojektowano zjazd do zajezdni autobusowej od wschodniej jezdni zbierająco - rozprowadzającej TOG
  - przeanalizowano możliwość wytworzenia powiązania komunikacyjnego wzdłuż TOG pomiędzy ulicami Szaserów i Grochowską – rozwiązanie sytuacyjne alternatywne
  - zaprojektowano dojazd do obiektów: Leroy Merlin (d. Conforama) oraz Castoramy umożliwiające wjazd samochodów ciężarowych

## **8 Koncepcja rozwiązań TOG**

### **ZASADY ROZWIĄZAŃ SYTUACYJNYCH**

- 8.1 Generalna zasada rozwiązań w Wariancie 7 jest przyjęta z **Etapu I**, ze zmianami uwzględniającymi wnioski zgłoszone w trakcie publicznej dyskusji, które opisano powyżej w pkt.7.3
- 8.2 Przyjęto następujące rozwiązania:
- Jezdnie główne TOG poprowadzono na analizowanym odcinku na ciągłej estakadzie
  - Na odcinku pomiędzy ul. Ostrobramską i Grochowską zaprojektowano wjazdy i wyjazdy z jezdni głównych TOG, umożliwiające wymianę ruchu pomiędzy jezdniami głównymi a jezdniami zbierająco–rozprowadzającymi
  - Powiązania z ulicami poprzecznymi: Nowaka-Jeziorańskiego-Rodziewiczówny, Ostrobramską, Jubilerską, Łukowską, Grochowską zapewniają skrzyżowania z jezdniami zbierająco–rozprowadzającymi prowadzonymi w poziomie terenu pod estakadą
  - TOG ma węzeł z Trasą Siekierkowską, z ograniczonymi relacjami (na kierunku: południe-wschód, południe-zachód)
  - Ul. Nowaka-Jeziorańskiego sklasyfikowana jako ulica zbiorcza o przekroju dwujezdniowym jest włączona do skrzyżowania czterowłotowego w kształcie wydłużonej wyspy centralnej. Ma powiązanie z Trasą Olszyny Grochowskiej i Trasą Siekierkowską oraz ulicami: Ostrobramską i Grochowską poprzez jezdnie zbierająco-rozprowadzające TOG.



**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

- Obsługa przyległego obszaru odbywać się będzie od jezdni zbierająco-rozprowadzających, które mają powiązanie z istniejącym i planowanym układem komunikacyjnym. W etapie (przed realizacją TOG), funkcję tę pełnić będzie ciąg ulic zbiorczych: Nowaka-Jeziorańskiego i Rodziewiczówny, którego fragmenty obecnie są już zrealizowane a brakujące będą realizowane.
- Przystanki autobusowe zaprojektowano w rejonie skrzyżowań
- Ścieżka rowerowa prowadzona jest po terenie wzdłuż TOG, po jej zachodniej stronie. Od ul. Szaserów w kierunku północnym, przez tereny kolejowe, ścieżka będzie prowadzona na estakadzie. Ze względu na brak miejsca na pochylnie, łączność pomiędzy poziomem terenu a estakadą odbywać się będzie poprzez windę.

*Na planach sytuacyjnych w skali 1:1000 i 1:2000 przedstawiono rozwiązania geometrii układu drogowego, linie rozgraniczające oraz diagram prognozowanego ruchu na skrzyżowaniach.- rys. 7*

*Zasady obsługi komunikacyjnej – rys. 10*

**Alternatywne rozwiązanie sytuacyjne na odc. ul. Grochowska – ul. Szaserów**

- 8.3 Dla trasy Olszyny Grochowskiej i obszaru na odcinku pomiędzy ul. Grochowską a ul. Szaserów zaprojektowano zamienne rozwiązanie sytuacyjne. Proponuje się ulicę Szaserów połączyć z jezdniami zbierająco - rozprowadzającymi TOG poprzez istniejące ulice Podolską i Kwatery Głównej. Rozwiązanie to umożliwia powiązanie obszaru wzdłuż ul. Szaserów z ulicami Grochowską, Ostrobramską i Nowaka-Jeziorańskiego.
- Będzie to połączenie zastępcze w zamian za ciąg komunikacyjny przewidziany do realizacji w najbliższych latach: Jana Nowaka-Jeziorańskiego - Rodziewiczówny – Podolska - Kwatery Głównej, odciążający ul. Zamieniecką a docelowo kolidujący z rozwiązaniami TOG.

*Na planie sytuacyjnym w skali 1:1000 i 1:2000 przedstawiono alternatywne rozwiązanie sytuacyjne – rys. 7.1*

**ZASADY ROZWIĄZAŃ WYSOKOŚCIOWYCH**

- 8.4 W rozwiązaniu przyjęto zasadę prowadzenia Trasy na estakadzie od Trasy Siekierkowskiej w kierunku północnym, poza ul. Szaserów i tereny kolejowe w rejonie Goławka.
- 8.5 Wszystkie skrzyżowania wzdłuż TOG zaprojektowane są w poziomie terenu pod estakadą.
- 8.6 Niweletę jezdni głównych TOG zaprojektowano przy uwzględnieniu uwarunkowań wynikających z rozwiązań konstrukcji obiektów inżynierskich, opisanych w rozdziale 4.

*Zasada rozwiązania wysokościowego w skali 1: 200/2000 – rys. 8*

**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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

**PRZEKROJE POPRZECZNE**

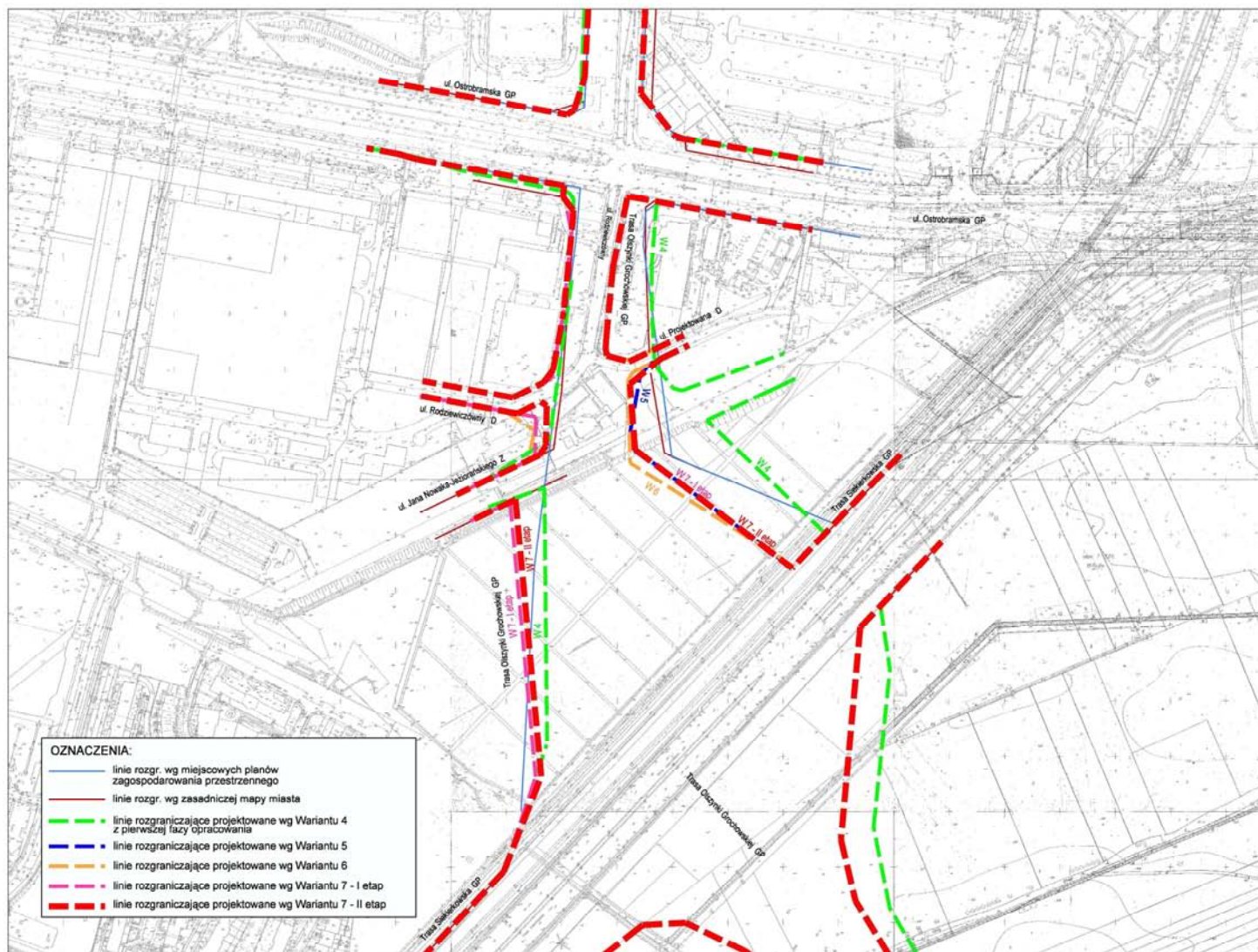
- 8.7 Na podstawie przyjętej klasy funkcjonalnej przyjęto przekroje poprzeczne:
- Trasa na estakadzie - klasa główna ruchu przyspieszonego (GP)
    - 2 jezdnie dwupasowe po 7,0m każda, w rejonie węzłów poszerzenie o dodatkowy pas włączania lub wyłączenia
    - pas dzielący 3,0m
    - ekrany przeciwhałasowe
    - latarnie oświetleniowe
  - w poziomie terenu jezdnie zbiorczo – rozprawdzające – klasa zbiorcza (Z)
    - 2 jezdnie dwupasowe po 7,0m każda, poszerzenia o dodatkowe pasy ruchu w rejonie skrzyżowań
    - obustronne chodniki
    - ścieżka rowerowa 2,0m po zachodniej stronie, od ul. Szaserów prowadzona na estakadzie
    - oświetlenie
    - podstawowe uzbrojenie

*Przekroje poprzeczne w charakterystycznych miejscach przedstawiono na rys. 9*

**LINIE ROZGRANICZAJĄCE**

- 8.8 Na planach sytuacyjnych wyznaczono linie rozgraniczające Trasy Olszynki Grochowskiej:
- wyznaczone w mpzp (linia ciągła - kolor niebieski)
  - wniesione na zasadniczą mapę miasta (linia ciągła – kolor czerwony),
  - analizowane warianty rozwiązań w ramach opracowanej koncepcji (linia przerywana)
- 8.9 Na odcinku od węzła z Trasą Siekierkowską do węzła z ul. Grochowską wyznaczono linie rozgraniczające, dla których na odcinkach prostych szerokość wynosi od 40.5 m do 59.0 m , poszerzenie występuje w rejonie węzłów.
- 8.10 Projekty mpzp uwzględniają przebieg TOG, ale wyznaczone w nich linie rozgraniczające na niektórych fragmentach nie pokrywają się z proponowanymi w niniejszym opracowaniu. Na obszarze uchwalonego Mpzp rejonu ulicy Zamienieckiej niezgodność linii z wyznaczonymi w planie występuje jedynie w północno-zachodnim narożniku skrzyżowania z ul. Ostrobramską

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI GROCHOWSKIEJ Z TRASĄ SIEKIERKOWSKĄ  
ORAZ ULICAMI OSTROBRAMSKĄ I GROCHOWSKĄ  
WRĄZ Z ANALIZĄ MOŻLIWOŚCI ZLOKALIZOWANIA W TYM REJONIE PĘTLI TRAMWAJOWO-AUTOBUSOWEJ I PARKINGU „PARKUJ I JEDŹ”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**



**Analiza korytarza Trasy Olszyny Grochowskiej w rejonie ul. Ostrobramskiej**

## **9 Kolizje wywołane projektowanymi rozwiązaniami**

### **KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM**

9.1 W odniesieniu do istniejącego zagospodarowania sytuacja przedstawia się następująco:

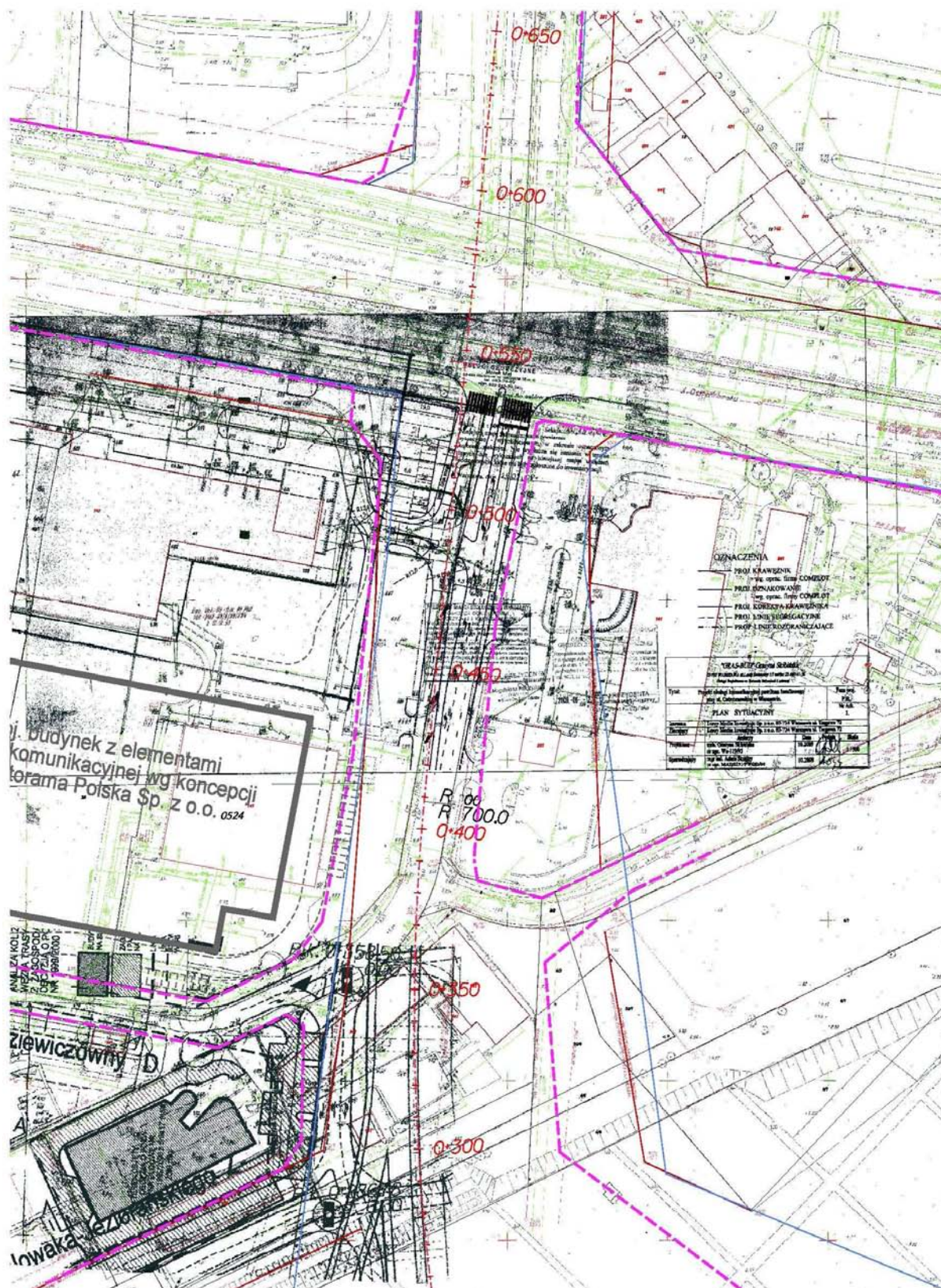
- w rejonie węzła z Trasą Siekierkowską rozwiązania naruszają tereny ogródków działkowych i wymagają usunięcia pozostałości po budynkach magazynowych,
- w rejonie skrzyżowania z ulicą Ostrobramską rozwiązania spowodują kolizje:
  - narożnik południowo-wschodni - teren stacji obsługi BMW – kolizja z zatoką parkingową - ok. 10 stanowisk (przy wlocie ul. Projektowanej). Proponuje się pozostawić tylko jeden istniejący wjazd na teren stacji obsługi w odległości ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Ostrobramską i ograniczyć relacje do „prawoskrętnych”
  - narożnik południowo-zachodni - teren Leroy Merlin – kolizja z istniejącym parkingiem przy obiekcie handlowym, który wykorzystany będzie jako plac manewrowy i parking. W momencie realizacji dwujezdniowej ulicy Rodziewiczówny nastąpi kolizja z częścią parkingu (ok. 12 miejsc). Budowa docelowego rozwiązania z TOG spowoduje konieczność likwidacji powyższego placu manewrowego oraz zmianę zasad obsługi komunikacyjnej. Istniejąca jezdnia serwisowa prowadzona wzdłuż ul. Ostrobramskiej zostanie włączona do jezdni ul. Rodziewiczówny (jezdni zbierająco - rozprowadzającej TOG) „na prawe skręty” w nowym miejscu, w odległości ok. 80-100 m od skrzyżowania z ul. Ostrobramską.
- na odcinku pomiędzy ulicą Ostrobramską i Grochowska rozwiązania kolidują:
  - po stronie zachodniej z zagospodarowanym terenem przy budynku kościoła Narodzenia Pańskiego oraz z istniejącą pętlą autobusową przy ulicy Łukowskiej,
  - po stronie wschodniej z parkingami przy ulicy Jubilerskiej i Dęblińskiej oraz częścią pawilonów usługowych przy ulicy Dęblińskiej.
- na odcinku na północ od ulicy Grochowskiej z zabudową mieszkaniową niską i z pojedynczymi budynkami usługowo-handlowymi, do usunięcia przewiduje się około 22 budynki.

### **KOLIZJE Z PROJEKTOWANYM ZAGOSPODAROWANIEM**

9.2 W obszarze objętym analizami występują kolizje z planowanym zagospodarowaniem w rejonie skrzyżowania ulic: Nowaka-Jeziorańskiego i Rodziewiczówny i TOG. Niewielka kolizja występuje:

- z projektowaną obsługą komunikacyjną przedstawioną we wstępnej koncepcji zagospodarowania terenu Spółki Castorama (działki nr 17,38, 39, 40/2)
- z projektowanymi parkingami (ok. 17 stanowisk) na terenie nieruchomości Spółki Nowe Ogrody (działka nr 35)
- z projektowanym rozwiązaniem ul. Rodziewiczówny na odc. Nowaka-Jeziorańskiego – Ostrobramska, przewidzianej do realizacji w etapie

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**



Kolizje z istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem poniżej ul. Ostrobramskiej

**KONCEPCJA ROZWIĄZANIA WĘZŁA  
TRASY OLSZYŃKI 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”  
ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE - ETAP II**

**KOLIZJE Z INFRASTRUKTURĄ INŻYNIERYJNĄ**

- 9.3 Na analizowanym odcinku TOG nie przebiegają urządzenia inżynierskie o znaczeniu podstawowym. Występują kolizje z rozdzielczą siecią urządzeń podziemnych, które muszą zostać przebudowane (proponując usytuowanie urządzeń inżynierskich zamieszczono na przekrojach poprzecznych – rys. nr 9).
- 9.4 W korytarzu TOG na całym analizowanym odcinku przewidziana jest realizacja magistrali ciepłowniczej 2xDN 1000, dla której zaproponowano przebieg i rezerwę terenu.

## **10 Podsumowanie i wnioski**

- 10.1 W **II ETAPIE** opracowania przedstawiono rozwiązania drogowe uwzględniające w większości wnioski i postulaty zgłoszone przez właścicieli nieruchomości, inwestorów i instytucje opiniujące wg rekomendowanego wariantu 7.
- 10.2 **Wariant 7 jest najkorzystniejszy** pod względem funkcjonalno-ruchowym, z tego względu jest rekomendowany przez zespół autorski. Cechuje go przejrzysta segregacja ruchu na skrzyżowaniu i możliwość sterowania ruchem przy pomocy sygnalizacji.
- 10.3 Zapewnia obsługę komunikacyjną przyległego obszaru i możliwość dojazdu do sąsiadujących obszarów.
- 10.4 Przyjęte rozwiązania pozwoliły zawęzić pas drogowy, co spowoduje mniejszenie kolizje z istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem. Przy wyznaczaniu rezerw terenowych uwzględniono uwarunkowania wynikające z rozwiązań konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Nie ma możliwości dalszego zawężenia pasa drogowego TOG.
- 10.5 Proponowane rozwiązania pozwalają na dalsze funkcjonowanie obiektów istniejących lub realizację nowych inwestycji na przyległych nieruchomościach.
- 10.6 Wyznaczone linie rozgraniczające w projektach mpzp na niektórych fragmentach nie pokrywają się z proponowanymi w niniejszym opracowaniu. Proponuje się korektę i wprowadzenie zmian do 3 projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego: „Os.Gocław Lotnisko”, „Obszaru po północnej i południowej stronie ul. Grochowskiej do Kanału Kawęczyńskiego”, „Obszaru Gocławka Północnego”. Na obszarze uchwalonego Mpszp rejonu ulicy Zamienieckiej niezgodność linii z wyznaczonymi w planie występuje jedynie w północno-zachodnim narożniku skrzyżowania z ul. Ostrobramską.
- 10.7 Przeprowadzone analizy i przedstawiona koncepcja rozwiązań komunikacyjnych stanowiąc będą podstawę do ustalenia przebiegu TOG, rezerw terenowych i zasad obsługi komunikacyjnej w planach miejscowych i przy wydawaniu decyzji administracyjnych.