

## Protokół

z Rady Technicznej na opracowanie „Studium techniczno-ekonomiczne przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmieścia” z dnia 29 listopada 2004 roku.

Obecni: wg załączonej listy obecności.

Opracowanie zreferowała mgr inż. Wanda Strzałkowska-Malasek – autor kierujący.

Celem opracowania jest znalezienie optymalnego przebiegu wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej. Przedmiotem Rady Technicznej było przedstawienie koncepcji rozwiązań dla poszczególnych wariantów przebiegu trasy, ich ocena oraz wielokryterialna analiza porównawcza wariantów.

Podstawowe założenia projektowe:

- klasa techniczna GP
- prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h
- zapewnienie bezkolizyjności na jezdniach głównych.

### Wariant A

Al. Tysiąclecia – przebieg ustalony w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy.

Projektowana trasa przebiega od węzła „Żaba” przez tereny osiedli: Nowa Praga i Szmulowizna, pod torami kolejowymi dworca Wschodniego, przez osiedle Kamionek, tereny rekreacyjne i po obrzeżu Parku Skaryszewskiego, w pasie ogródków działkowych pomiędzy Saską Kępą a Gocławiem a następnie włącza się w ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant B

Ciąg ulic: Św. Wincentego, Nowo-Trocka, Nowo-Rzeczna, Wiatraczna, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant B1

Ciąg ulic: Św. Wincentego, proj. łącznik do ul. Nowo-Trockiej (w rejonie ul. Rolanda), Nowo-Rzeczna, Wiatraczna, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant C

Projektowany ciąg uliczny przebiegający: wzdłuż torów kolejowych na odcinku od węzła „Żaba” do istniejącej ul. Naczelnikowskiej, ul. Naczelnikowska, ul. Zabraniecka, ul. Wiatraczna, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant D

Projektowany ciąg uliczny przebiegający przez: tereny ogródków działkowych na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Radzymińskiej, ul. Nowo-Zabraniecka, Zabraniecka, Wiatraczna, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

Przedstawione zostało również rozwiązanie ulicy zbiorczej w korytarzu A1.  
Tysiąclecia w sytuacji gdy wschodnie zamknięcie Obwodnicy Śródmiejskiej klasy GP zostanie poprowadzone wg jednego z proponowanych wariantów: B, B<sub>1</sub>, C, D.  
Ulicę o przekroju dwujezdniowym (2 x 2 pasy ruchu) zaprojektowano na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej.  
Jezdnie poprowadzono w poziomie terenu, jedynie przecięcie z liniami kolejowymi:  
Warszawa – Tuszcz i w rejonie dworca Wschodniego przewiduje się w drugim poziomie, bezkolizyjnie.

Koszt realizacji poszczególnych wariantów przedstawia się następująco:

Wariant C – 638 047 tys. zł

Wariant D – 638 397 tys. zł

Wariant B – 713 160 tys. zł

Wariant B<sub>1</sub> – 735 896 tys. zł

Wariant A – 728 840 tys. zł

Z analizy ekonomicznej uzyskano następujące wartości EIRR:

Wariant C – EIRR = 43.89 %

Wariant D – EIRR = 43.88 %

Wariant B<sub>1</sub> – EIRR = 39.93 %

Wariant A – EIRR = 35.74 %

Wariant B – EIRR = 28.43 %

Dla poszczególnych wariantów przebiegu wschodniego odcinka obwodnicy przeprowadzono ocenę funkcjonowania całego układu drogowo-ulicznego Warszawy, funkcjonowanie układu w dzielnicach Praga Półn., Praga Półd. i Targówek, ocenę bezpieczeństwa ruchu, wpływu na elementy przyrodnicze oraz uciążliwości hałasowej.  
Z analizy wielokryterialnej wynika, że najlepsze oceny uzyskały wariant C i D.

W pytaniach poruszono następujące problemy: likwidacji tramwajowej zajezdni przy ul. Kawęczyńskiej w przypadku realizacji wariantu A, możliwych kolizji trasy w wariantach C i D z projektowanym budynkiem przy ul. Oszmiańskiej, możliwości wejścia trasy w wariantach C i D na tereny kolejowe.

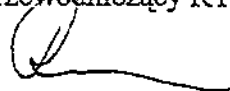
W dyskusji w której udział wzięli : M.Reksnis, J.Galas, S.Monkiewicz, L.Małecki, K.Karos, R.Gronkiewicz, M.Schirmer, R.Grzywacz, B.Sieklucki poruszono następujące zagadnienia:

kolejności realizacji analizowanych tras, funkcji i rozwiązań technicznych ulicy projektowanej w korytarzu rezerwowanym dla Trasy Tysiąclecia, niezgodności przebiegów wariantów C i D z obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego, możliwości zagospodarowania terenów pomiędzy koleją a korytarzem trasy według przebiegów w wariantach C i D, problemy przejścia trasy w rejonie Ronda Wiatraczna, trudnej realizacji skrajnej w lewo z ul. Radzymińskiej od strony wschodniej na obwodnicę w kierunku południowym, warianty rozwiązań kolizji z kanalizacją w rejonie Rondo Wiatraczna powinny być przeanalizowane w skalach technicznych i uzgodnione z MPWiK.

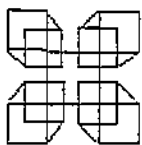
### **Ustalenia Rady Technicznej.**

1. Opracowanie zostało wykonane zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia.
2. Z analizy wielokryterialnej wynika, że warianty C i D mają bardzo zbliżone oceny, przy czym z punktu widzenia ruchowego lepszy jest wariant D.
3. Przed podjęciem ostatecznej decyzji o wyborze korytarza dla wschodniego boku Obwodnicy Śródmiejskiej, wskazane byłoby sprawdzenie możliwości rozwiązań trasy w rejonie Ronda Wiatraczna w skalach technicznych i uzyskać uzgodnienia proponowanych rozwiązań kolizji i układu kanalizacji z MPWiK.

Przewodniczący RT



Marek Roszkowski



# BIURO PLANOWANIA ROZWOJU WARSZAWY

## Spółka Akcyjna

02-591 Warszawa, ul. Batorego 16

Prezes Zarządu 825-43-21

Fax 825-47-60

### LISTA OBECNOŚCI

Na posiedzeniu (naradzie) Rady Technicznej

W sprawie Skonkretnienia techniczno-ekonomicznego projektu wschodniego  
zawieszona działalność Spółki

Zorganizowanej przez BPRW SA

w dniu 29 listopada 2004 r.

Lp.	Nazwa jednostki (komórki) organizacyjnej	Imię i nazwisko przedstawiciela	Podpis	Uwagi
1.	BPRW SA	Marek Roszkowski		
2.	Biuro Organizacji i Zarządzania	Grzegorz Gales		
3.	— II —	Beniamin Sekulski		
4.	Transport Warszawa	Krzysztof Karos		
5.	Transport Warszawa	Robert GRZYWAŁA		
6.				
7.	DEP. BIURA MIAST, WIAŚC	MARIA SCHIRNIEC		
8.	— II —	Krzysztof Rypiecki		
9.	Dzielnica Praga Północ	Aliga Kruk		
10.	Dzielnica Praga Północ	Zdzisław Sipiński		
11.	Zarząd Transportu Miejskiego	Dobiesław Kadłof		
12.	ZDM DWM/PR	Dziesięć Tomasz		
13.	BNAM WPE/ITM	Włodzisław Rybowycki		
14.	BPRW SA	Janek Radek		
15.	— II —	STANISŁAW STOLARZ		
16.	— II —	Jacek Skompski		
17.	Biuro Naczelne Zarządu Techn. i Ek. Warsz.	Marek S. REKSNIS		
18.	BPRW SA	STANISŁAW MONKIEWICZ		
19.	BPRW SA	Włodzisław Rybowycki		
20.	R.N. Transportu Włocław	Janek Radek		
21.	BPF-UM	Andrzej Olewnik		
22.	VRD M. S. Włocław - D. Targ.	Lech Marzec		
23.	D. Targ.	Ryszard Górecki		
24.	DBNAM TARGOWIEC	Renata Wnukt		
25.	BPRW	DOBIEŚLAW MICKIEWICZ		
26.	BPRW	Marek Szymanski		
27.	M. A. Włocław - D. Targowice (WR)	Dariusz Hertel		
28.	BPRW	Marek Radek		
29.	Il. M. S. Włocław - BNAM	ANNA BAK-NOBISKA		
30.	Zarząd Drog. i Transportu	Andrzej Włodzisław		
31.	Włocław - D. Targowice	Barbara Januszewska		

## Protokół

z Rady Technicznej z dnia 10 listopada 2004

dotyczącej opracowania „Studium techniczno – ekonomiczne przebiegu wschodniego zamknięcia obwodnicy śródmiejskiej”

Obecni : według załączonej listy.

Celem Rady technicznej było przyjęcie do dalszych analiz opracowanych wariantów wschodniego zamknięcia obwodnicy śródmiejskiej. Opracowanie zreferowała mgr inż. Wanda Strzałkowska – Malasek, autor kierujący opracowaniem

Koncepcja rozwiązań przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej została opracowana przy następujących założeniach:

- ♦ trasa o parametrach GP,
- ♦ ruch bezkolizyjny na jezdniach głównych,
- ♦ prędkość projektowa  $V_p = 70 \text{ km / h}$ .

Przedstawiono rozwiązania dla pięciu wariantów przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Wał Miedzeszyński (w miejscu włączenia się korytarza Al. Tysiąclecia ustalonego w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy).

### Wariant A

Al. Tysiąclecia – przebieg ustalony w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy.

Projektowana trasa przebiega od węzła „Żaba” przez tereny osiedli: Nowa Praga i Szmulowizna, pod torami kolejowymi dworca Wschodniego, przez osiedle Kamionek, tereny rekreacyjne i po obrzeżu Parku Skaryszewskiego, w pasie ogródków działkowych pomiędzy Saską Kępą a Gocławiem a następnie włącza się w ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant B

Ciąg ulic: Św. Wincentego, Nowo-Trocka, Nowo-Rzeczna, Wiatraczna, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant B1

Ciąg ulic: Św. Wincentego, proj. łącznik do ul. Nowo-Trockiej (w rejonie ul. Rolanda), Nowo-Rzeczna, Wiatraczna, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant C

Projektowany ciąg uliczny przebiegający: wzdłuż torów kolejowych na odcinku od węzła „Żaba” do istniejącej ul. Naczelnikowskiej, ul. Naczelnikowską, ul. Zabraniecką, ul. Wiatraczną, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

### Wariant D

Projektowany ciąg uliczny przebiegający przez: tereny ogródków działkowych na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Radzywińskiej, ul. Nowo-Zabranicką, Zabraniecką, Wiatraczną, Al. St. Zjednoczonych, Al. Tysiąclecia do ul. Wał Miedzeszyński.

Przedstawione zostało również rozwiązanie ulicy zbiorczej w korytarzu Al. Tysiąclecia w sytuacji gdy wschodnie zamknięcie Obwodnicy Śródmiejskiej klasy GP zostanie poprowadzone wg jednego z proponowanych wariantów: B, B1, C, D.

Ulicę o przekroju dwujezdniowym (2 x 2 pasy ruchu) zaprojektowano na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej.

Jezdnie poprowadzono w poziomie terenu, jedynie przecięcie z liniami kolejowymi: Warszawa – Tuszcz i w rejonie dworca Wschodniego przewiduje się w drugim poziomie, bezkolizyjnie.

Autorka przedstawiła rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe oraz prognozowany ruch dla roku 2025.

Następnie inż. Stanisław Stolarz omówił szczegółowo problemy kolizji związanych z kolektorami kanalizacyjnymi w rejonie Ronda Wiatraczna, występujące w przyjętym rozwiązaniu, w którym trasę poprowadzono w wykopie.

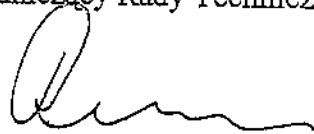
W dyskusji, w której uczestniczyli: J.Galas, A.Wilim, M.Reksnis, B.Sieklucki, M.Roszkowski, W.Strzałkowska-Małasek, S.Monkiewicz poruszono następujące problemy: potrzeby poszukiwania prostych rozwiązań w rejonie Ronda Wiatraczna, poszukiwania rozwiązań wykonalnych, które rozwiązałyby problemy komunikacyjne w tym rejonie, przecięcia przez trasę w wariantach C i D strategicznej łącznicy kolejowej, potrzeby realizacji wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej, możliwości poszukiwania innego korytarza, kosztów związanych z utrzymywaniem rezerwy terenu pod trasę która nie będzie szybko realizowana.

Po dyskusji Rada Techniczna przyjęła następujące ustalenia:

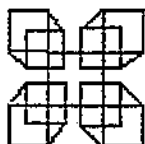
1. Opracowanie wykonane jest zgodnie z zamówieniem.
2. Przedstawione warianty przyjmuje się jako podstawę do przeprowadzenia analizy wielokryterialnej.

3. W wariantach C i D należy zaprojektować bezkolizyjne przejście trasy nad strategiczną łącznicą kolejową.

Przewodniczący Rady Technicznej



mgr inż. Marek Roszkowski



# BIURO PLANOWANIA ROZWOJU WARSZAWY

## Spółka Akcyjna

02-591 Warszawa, ul. Batorego 16

Prezes Zarządu 825-43-21

Fax 825-47-60

### LISTA OBECNOŚCI

Na posiedzeniu (naradzie) ..... Rady Technicznej .....

W sprawie ..... Stwierdzenie techniczno-ekonomicznego melioracji .....

Zorganizowanej przez ..... Wzrostowe zachowanie Ofiarności Społecznej .....

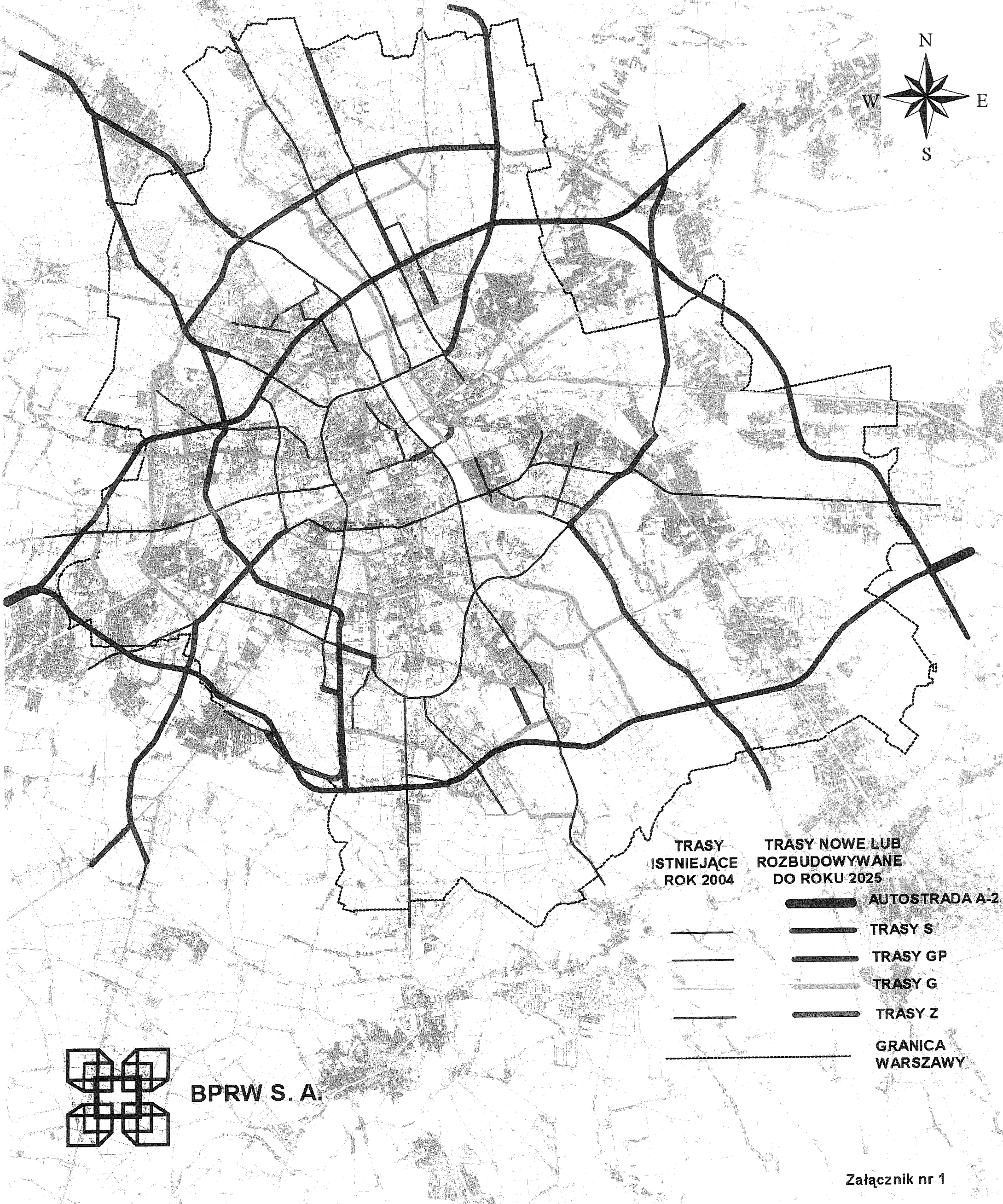
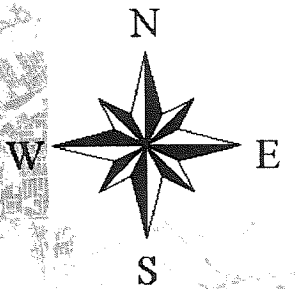
w dniu ..... 12 listopada 2004 r. .....

Lp.	Nazwa jednostki (komórki) organizacyjnej	Imię i nazwisko przedstawiciela	Podpis	Uwagi
1.	Wzrost m. i. W. B. Drogomirski	Henryk Rządka		
2.	Wzrost m. i. W. B. Drogomirski	Bonifacy Sieklich		
3.	BPRW SA	Marek Roszkowski		
4.	BPRW SA	Marek Adamczyk		
5.	BPRW SA	Andrzej Korpala		
6.	BPRW KD	Marek Szwed		
7.	BPRW KU	Wojciech Mielniczak		
8.	ZTM	Dobiesław Kadłof		
9.	Inżynier Ruchmistrz	Janusz Gales		
10.	ZDM	Antoni Wiliński		
11.	BPRW SA	Janusz Radek		
12.	— " —	Stanisław Stolarek		
13.	— " —	Sebastian Stolarek		
14.	Wzrost m. i. W. B. Drogomirski	ANNA BAGNIEWSKA		
15.	Wzrost m. i. W. B. Drogomirski	Marek Radek		
16.	Wzrost m. i. W. B. Drogomirski	Włodzisław Rykowski		
17.	ZDM	Barbara Jaszczyńska		
18.	BPRW SA	Leonard Ujarski		
19.	BPRW SA	SEBASTIAN MONKIEWICZ		
20.	BPRW SA	Monika Maluski		
21.				
22.				
23.				
24.				
25.				
26.				
27.				
28.				
29.				
30.				
31.				



## **ZAŁĄCZNIKI**

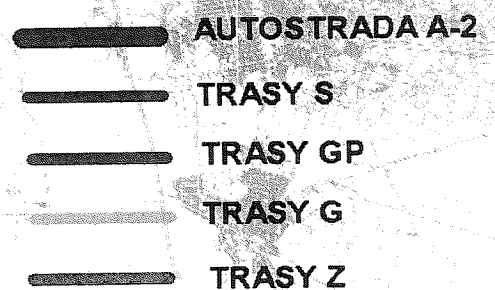
**STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNEGO PRZEBIEGU  
WSCHODNIEGO ZAMKNIĘCIA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ  
ZAŁOŻENIA ROZWOJU UKŁADU DROGOWEGO DO ROKU 2025  
WARIANT 0**



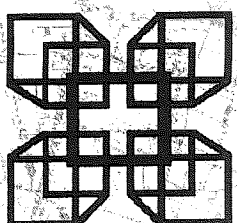
TRASY  
ISTNIEJĄCE  
ROK 2004



TRASY NOWE LUB  
ROZBUDOWYWANE  
DO ROKU 2025

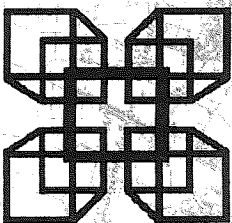
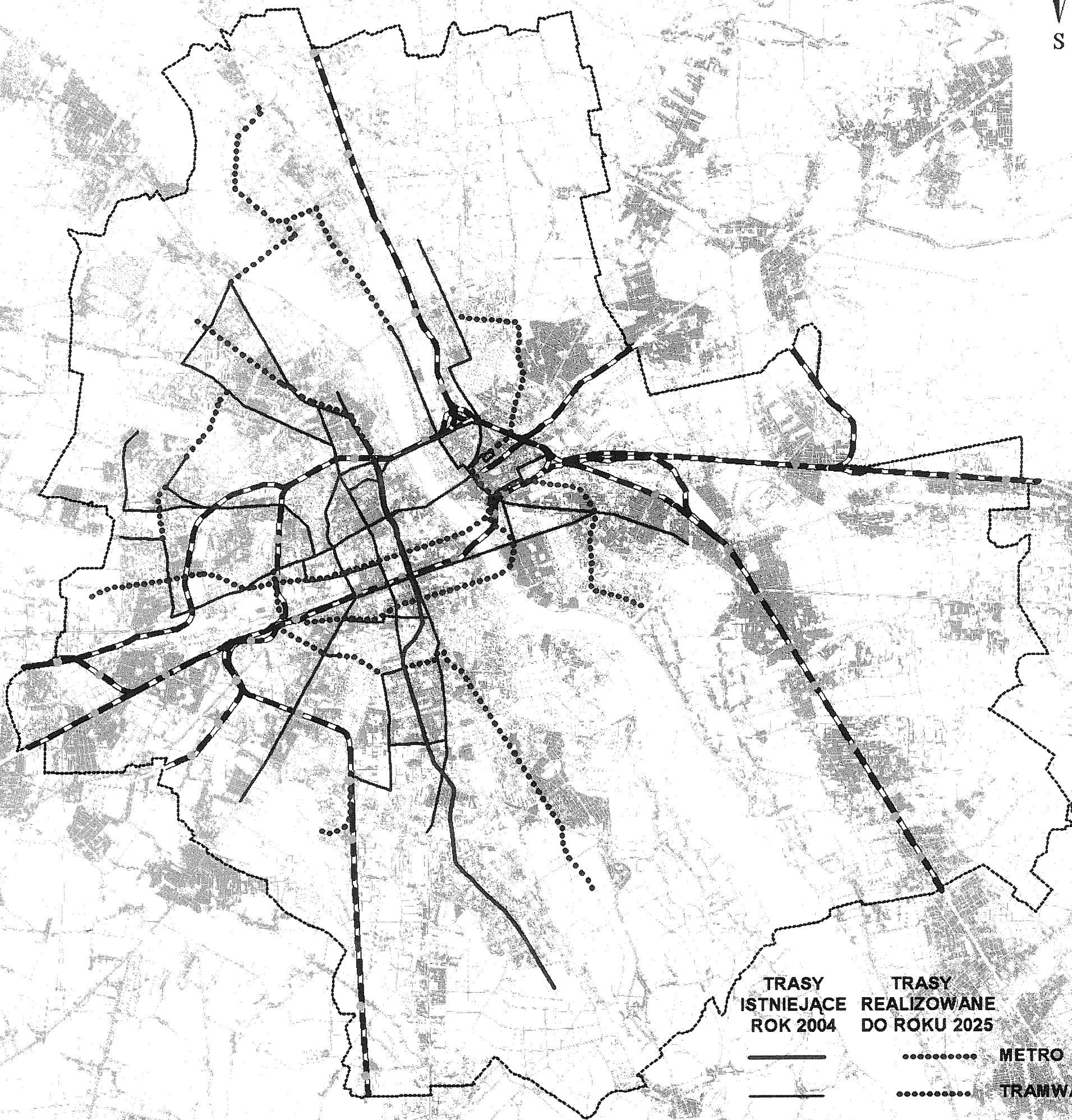
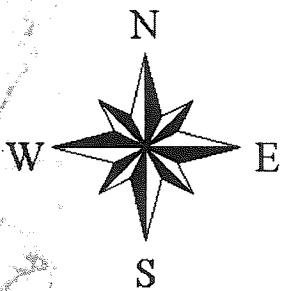


GRANICA  
WARSZAWY



**BPRW S.A.**

**STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNEGO PRZEBIEGU  
WSCHODNIEGO ZAMKNIĘCIA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ  
ZAŁOŻENIA ROZWOJU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ DO ROKU 2025**



**BPRW S. A.**

TRASY ISTNIEJĄCE ROK 2004	TRASY REALIZOWANE DO ROKU 2025	
		METRO
		TRAMWAJ
		KOLEJ
		GRANICA WARSZAWY