



## ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa,  
tel. 22 443 10 14, 22 443 10 15, faks 22 443 99 51  
sekretariat-jw@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

BD-BD-DD.7211. 1 .2013.PJA  
WOW/7980/13

Warszawa, dnia 24.04. 2013r.

**Pan  
Krzysztof Czechowski  
Dyrektor Techniczny  
Działu Ochrony Środowiska**

**JACOBS Polska Sp. z o.o.  
Al. Niepodległości 58  
02-626 Warszawa**

W nawiązaniu do Państwa wystąpienia w sprawie materiałów projektowych dot. przebiegu wariantów Wschodniej Obwodnicy Warszawy (S17) uprzejmie informuję, że m. st. Warszawa popiera realizację w/w trasy w przebiegu wg wariantów 1 i 2 jako odpowiadających przebiegowi wskazanemu w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy.

Za możliwą uznaję również ewentualną realizację trasy WOW na obszarze Rembertowa według wariantów 5 lub 8 w korytarzu nieznacznie odbiegającym od przebiegu określonego w „Studium...” z powodu innej lokalizacji węzła „Poligon” na obszarze Zielonki.

Jednocześnie przedstawiam następujące uwagi do przyjętych rozwiązań:

### UWAGI OGÓLNE

- Rozwiązania techniczne dla przebudowywanych i przyszłych dróg kategorii gminnej lub wyższej należy zaplanować przy założeniu, że:
  - o Szerokości pasów jezdni
    - dla dróg gminnych powinny wynosić co najmniej 3,0 m,
    - dla dróg wyższych kategorii co najmniej 3,5 m.
  - o Zabezpieczenie terenu pod pas drogowy poszczególnych dróg powinno być zgodne z warunkami technicznymi, tj.
    - min 10 m dla dróg gminnych,
    - min 12 m dla dróg powiatowych, itd.
  - o Przyjęta kategoria ruchu powinna być co najmniej równa lub wyższa niż KR4.

Drogi nie spełniające w/w warunków traktowane będą jako drogi wewnętrzne i w przyszłości nie będą przejmowane w zarząd Prezydenta m. st. Warszawy. Jednocześnie elementy typu latarnie, bariery ochronne i wygradzenia nie powinny ingerować w skrajnie ciągów drogowych, rowerowych i pieszych, odpowiednio do przepisów w tym zakresie.

- Proszę o utrzymanie dotychczasowej zasady prowadzenia ciężarowego ruchu tranzytowego z ominięciem aglomeracji warszawskiej, tj. po drogach krajowych nr 50 i 62.
- Mimo zapisów ustawy o nieobowiązaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego trasa powinna być projektowana w dostosowaniu do ich ustaleń, w tym również do propozycji zawartych w planach powstających, jeszcze nie uchwalonych.
- Należy zapewnić ciągłość drogi rowerowej na całej długości budowanej trasy.
- W przypadku podjęcia decyzji o realizacji niewskazanych przez miasto wariantów 3, 4, 6 lub 7 bezwzględnie należy zapewnić szczególną ochronę ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych zlokalizowanego przy ul. 1 Pułku Praskiego.

### UWAGI SZCZEGÓŁOWE

#### *Odcinek linia kolejowa nr 449 - ul. Mokry Ług*

- Szczegółowe uwagi przedstawione zostały w stanowisku Dzielnicy Rembertów.

#### *Węzeł Rembertów*

- Węzeł należy zrealizować w postaci jednego skrzyżowania typu rondo, o dwóch pasach ruchu.
- W ul. Okuniewskiej należy przewidzieć przekrój dwujezdniowy 2x2 o szerokości pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych.
- Po południowej stronie ulicy należy przewidzieć budowę jednostronnego chodnika szerokości min 2,0 m oraz drogę rowerową dwukierunkowej szerokości min 2,0 m odsuniętych od krawędzi jezdni o min. 3,5 m. Skrajnia drogi powinna wynosić min. 5,0 m. Przebieg niwelety pozostaje jak w stanie obecnym. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy G zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi. Należy również przewidzieć rezerwę pod chodnik i drogę rowerową po stronie północnej ul. Okuniewskiej.

#### *Odcinek węzeł Rembertów - węzeł Wesola*

- Wnosimy o realizację tunelu na całym odcinku trasy bezpośrednio sąsiadującym z istniejącą zabudowa z odtworzeniem wszystkich istniejących ciągów dróg powiatowych i gminnych.
- Przekrój dla ul. Niemcewicza należy wykonać jako jedn. jezdniowy (1x2) o szerokości pasów 3,5 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości min 2,0 m oraz drogę rowerową dwukierunkową szerokości min 2,0 m. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy Z zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi.

#### *Węzeł Wesola*

- Wnioskujemy o realizację Węzła Wesola jak na rysunku 02.09, tj. w wariantcie przewidującym przekrój 2x2 pomiędzy skrzyżowaniami (preferowana zmiana na rondo) łącznic trasy ekspresowej z ul. 1 Pułku Praskiego. Szerokość pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych. Obustronne chodniki o szerokości min 2,0 m oraz drogi rowerowe dwukierunkowe szerokości min 2,0 m. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy Z zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi.

*Odcinek węzeł Wesola - węzeł Zakręt*

- W ul. Piłsudskiego należy przewidzieć rezerwę dla przekroju dwujezdniowego 2x2 o szerokości pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych. Rezerwa powinna przewidywać również budowę obustronnych chodników szerokości min 2,0 m oraz dróg rowerowych dwukierunkowych szerokości min 2,0 m odsuniętych od krawędzi jezdni o min. 3.5 m. Skrajnia drogi min. 5,0 m. Przebieg niwelety jak w stanie obecnym. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy G zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi.
- Należy wytworzyć połączenia lokalne poprzecznie do trasy na odcinku od hipodromu do ul. Topolowej uwzględniających rekreacyjny charakter obszaru.

Niezależnie od niniejszej opinii za wiążące uznają szczegółowe postulaty przekazane w formie odrębnych opinii Burmistrzów Dzielnic m. st. Warszawy.

ZASTĘPCY BURMISTRZA  
M. ST. WARSZAWY

Jacek Wójcicki

Otrzymuje:

Pan Łukasz Lendner - p.o. Dyrektora Oddziału w Warszawie  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

DYREKTOR  
BIURA DROGOWNICTWA  
I KOMUNIKACJI

Mieczysław Rakowski