



MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA

**Koncepcja przedłużenia
ul. Prądyńskiego
w kierunku zachodnim
na tereny Odolan**

Wykonawca:

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A.

Umowa Nr: BD-BI/2/5/B/U-6/08



WARSZAWA, kwiecień 2008 r.

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy Spółka Akcyjna

Koncepcja przedłużenia ul. Prądyńskiego w kierunku zachodnim na tereny Odolan

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

**Umowa Nr BD-BI/2/5/B/U-6/08
Symbol opracowania Nr: T-PT-17/2008**

Autorzy:	mgr inż. Wanda Strzałkowska-Malasek mgr inż. Jacek Steinke mgr inż. Marek Samoder	
Kierownik Pracowni Projektów Transportowych	mgr inż. Sławomir Monkiewicz	
Prezes Zarządu	mgr inż. Marek Roszkowski	

Warszawa, kwiecień 2008 r.



Spis treści

1	Wprowadzenie	2
2	Stan istniejący	2
3	Założenia do koncepcji rozwiązań	2
4	Opis rozwiązań	5
	Rozwiązanie sytuacyjne	5
	Rozwiązanie skrzyżowań.....	6
	Przekroje poprzeczne.	7
	Rozwiązanie wysokościowe.....	7
	Urządzenia dla pieszych i rowerzystów	8
	Komunikacja autobusowa	8
	Zasada obsługi obszaru.	9
5	Porównanie wariantów przebiegu.....	9
6	Wnioski	10

Spis rysunków

Rys. nr 1 -	Uwarunkowania urbanistyczne	skala 1:5000
Rys. nr 2 -	Stan własności gruntów	skala 1:5000
Rys. nr 3 -	Plan sytuacyjny – wariant 1	skala1:1000
Rys. nr 4 -	Plan sytuacyjny – wariant 2	skala 1: 1000
Rys. nr 5 -	Przekroje poprzeczne	skala 1:200
Rys. nr 6 -	Profil podłużny – wariant 1	skala 1: 200/2000
Rys. nr 7 -	Profil podłużny – wariant 2	skala 1: 200/2000
Rys. nr 8 -	Zasady obsługi komunikacyjnej dla wariantu 1	skala 1:5000
Rys. nr 9 -	Zasady obsługi komunikacyjnej dla wariantu 2	skala 1:5000



1 Wprowadzenie

- 1.1 Opracowanie wykonano na zlecenie miasta stołecznego Warszawy zgodnie z umową nr BD-BI/2/5/B/U-6/08 z dnia 21.02.2008r.
- 1.2 Przedmiotem opracowania jest ustalenie przebiegu nowej ulicy, która będzie przedłużeniem ul. Prądyńskiego, w kierunku zachodnim na tereny Odolan. Analizą objęto odcinek długości ca 2,5 km od ul. Bryłowskiej do ul. Sowińskiego.
- 1.3 Celem opracowania jest uściślenie przebiegu nowej ulicy, uzyskanie koncepcji rozwiązań sytuacyjno - wysokościowych jezdni i skrzyżowań, określenie rezerw terenowych i zasad obsługi terenów położonych wzdłuż tej ulicy. Materiał zostanie wykorzystany przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wydawaniu decyzji administracyjnych (warunków zabudowy, lokalizacji inwestycji celu publicznego, pozwoleń na budowę), do opracowywania koncepcji zagospodarowania terenu.
- 1.4 Zakres opracowania obejmuje:
 - ◆ rozwiązania sytuacyjne jezdni i skrzyżowań
 - ◆ rozwiązanie wysokościowe
 - ◆ charakterystyczne przekroje poprzeczne
 - ◆ zasady obsługi komunikacyjnej obszaru
 - ◆ propozycje linii rozgraniczających ulicy

2 Stan istniejący

- 2.1 Ulica Prądyńskiego znajduje się na terenie dzielnicy Wola. Istniejący fragment ulicy położony jest w południowo-wschodniej części dzielnicy Wola zwanej Czyste. W przyszłości przewiduje się przedłużenie tej ulicy od ul. Bema w kierunku zachodnim, na teren Odolan. Analizowany odcinek ulicy od ul. Bryłowskiej do ul. Bema ma jezdnię dwupasową asfaltową, szerokości ok. 6.0m+7.0m. Dalej na zachód, w kierunku ul. Sowińskiego ulica nie istnieje i wymaga wyznaczenia nowego przebiegu.
- 2.2 W pasie istniejącej i projektowanej ulicy na odcinku od ul. Bryłowskiej do ul. Ordona występuje zabudowa o charakterze przemysłowo-składowym. Projektowane warianty przebiegu nowej ulicy zaprojektowano częściowo lub całkowicie na terenach PKP . Znajdują się tam składy magazynowe, warsztaty remontowe i wytwórnie betonu, do których doprowadzone są bocznicie kolejowe.

3 Założenia do koncepcji rozwiązań

- 3.1 Istniejąca ul. Prądyńskiego od ul. Towarowej do ul. Bema wraz z jej projektowanym przedłużeniem do ul. Ordona w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy sklasyfikowana jest jako ulica zbiorcza.
- 3.2 W niniejszym opracowaniu na podstawie informacji dotyczących przewidywanych przekształceń zagospodarowania terenu i zamierzeń inwestycyjnych, oszacowanych przewidywanych natężeń ruchu kołowego jak również przygotowanego projektu mpzp obszaru Czyste, zaproponowano dla ulicy klasę zbiorczą na dłuższym odcinku aż do ul. Sowińskiego.



- 3.3 Rozwiązania ulicy zaprojektowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- 3.4 Przyjęto parametry odpowiednie dla ulicy zbiorczej:
- ◆ prędkość projektową 60 km / h
 - ◆ 2 jezdnie dwupasowe z pasem dzielącym
 - ◆ odległości pomiędzy skrzyżowaniami: zalecana 300 m, dopuszczalna 150 m
 - ◆ ścieżkę rowerową
- 3.5 Przy projektowaniu rozwiązań wzięto pod uwagę następujące uwarunkowania, które w miarę możliwości zostały uwzględnione:
- ◆ istniejące rozwiązania drogowe
 - ◆ istniejące uzbrojenie inżynieryjne
 - ◆ projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Czyste
 - ◆ wydane decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu, pozwolenia na budowę (wykaz decyzji zamieszczono w tabeli 1)

Tabela 1 Pozwolenia na budowę i decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu

Pozwolenia na budowę				
Lp.	Nr decyzji / dotyczy	Adres	Inwestor	Kolizje
1	Nr 280/N/06 z 28.08.2006r. znak pisma AM-D-XVII/7353/3283/06/MB6 Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy rozbudowy stanowiska tankowania gazu płynnego na stacji paliw	działka nr ew. 31/4 obr. 6-05-05 al. Prymasa 1000-lecia 81a	ustawa o ochronie danych osobowych	
2	Nr 8/N/06 z 12.01.2006r. znak pisma AM-D-XVII/7353/5729/05/MB6 Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy budowy teletechnicznej kanalizacji kablowej	działka nr ew. 5,24,36 obr. 6-04-07 ul. Bema, ul. Prądyńskiego	ustawa o ochronie danych osobowych	kolizja z przebudową ul. Prądyńskiego w wariantach 1,2
3	Nr 4/N/06 z 04.01.2006r. znak pisma AM-D-XVII/7353/5535/05/MB6 Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy budowy teletech. rurociągu kablowego	działka nr ew. 5,24,36 obr. 6-04-07 ul. Bema, ul. Prądyńskiego	ustawa o ochronie danych osobowych	kolizja z przebudową ul. Prądyńskiego w wariantach 1,2
4	Nr 393/N/2006 z 02.11.2006r. znak pisma AM-D-XVII/7353/5323/05/MB6 Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy przebudowy stacji paliw, budowy myjni samochod.	działka nr ew. 2, 28/5, 31/8, 41, 42 obr. 6-05-05 ul. Ordona 1A	ustawa o ochronie danych osobowych	
5	Nr 407/N/2006 z 17.11.2006 znak pisma AM-D-XVII/7353/5941/05/MB6 Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy przebudowy budynku biurowego i budowy hali warsztatowej	działka nr ew. 28/5, 31/8, 41, 41 obr. 6-05-05 ul. Ordona 1A	ustawa o ochronie danych osobowych	
6	Nr 47/N/2008 z 28.02.2008r. znak pisma AM-D-XVII/7353/6322/07/MB6 Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy budowy budynku biurowo-dydaktycznego	działka nr ew. 11/1 z obr. 6-05-04 ul. Ordona 21	ustawa o ochronie danych osobowych	
Decyzje o warunkach zabudowy i lokalizacji inwestycji celu publicznego				
1	Nr 67/WOL/08 z 27.02.2008r. znak pisma AM-PU/7331/156/07/US Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy budowy zespołu zabudowy mieszkaniowej, usługowej, parkingów	działka nr ew. 10/3, 22 obr. 6-14-02 ul. Ordona, Wschowska	ustawa o ochronie danych osobowych	
2	Nr 107/W/06/wz z 22.06.2006r. znak pisma AM-D-XVII/7331/5520/05/BS2 Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy budowy budynku biurowo-magazynowego z garażem podziemnym	działki nr ew. 38 obr. 6-04-07 nr ew. 1/1 obr. 6-14-04 nr ew. 3/1 obr. 6-05-06 ul. Prądyńskiego	ustawa o ochronie danych osobowych	kolizja z proj. ulicą w wariantach 1, 2
3	Nr 55/W/06/wz z 11.04.2006r. znak pisma AM-D-XVII-7331/5938/05/BS2 Prezydenta Miasta st. Warszawy -dotyczy rozbudowy stanowiska tankowania gazu płynnego na stacji paliw	działka nr ew. 31/4 Obr. 6-05-05 al. Prymasa 1000-lecia 81a	ustawa o ochronie danych osobowych	



4	Nr 32/W/07/cp z 18.07.2007r. znak pisma AM-D-XVII-7331/2235/07/MM Prezydenta Miasta st. Warszawy - dotyczy budowy wodociągu	działka nr ew. 1,2 obr. 6-05-05, nr ew. 21 obr. 6-07-12 nr ew. 1/9, 2/5, 90, 95, 96, 97 obr. 6-07-13 ul. Ordona odc. ul. Wolska- ul. Gniewkowska	ustawa o ochronie danych osobowych	
---	--	---	---	--

Uwarunkowania urbanistyczne przedstawiono na rys. nr 1 w skali 1:5000, stan własności gruntów na rys. nr 2 w skali 1:5000.

4 Opis rozwiązań

- 4.1 Wyznaczono dwa warianty przebiegu ulicy na odcinku od ul. Brylowskiej do ul. Sowińskiego, dla których przedstawiono rozwiązania jezdni i skrzyżowań. Oba warianty mają wspólny przebieg od ul. Brylowskiej ca 300 m w kierunku zachodnim. Na dalszym odcinku przebiegi są różne.

Wariant 1

Rozwiązanie sytuacyjne

- 4.2 W rozwiązaniu tym 2 jezdnie ulicy, będącej kontynuacją ulicy Prądzyńskiego poprowadzono w poziomie terenu. Jedynie przejście nad al. Prymasa Tysiąclecia i nad linią kolejową nr 20 Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga relacji Warszawa - Wola , Warszawa - Gdańska, (znajdującą się w sąsiedztwie, po wschodniej stronie) zaprojektowano na wiadukcie.
- 4.3 Istniejący korytarz ulicy Prądzyńskiego od ul. Brylowskiej do ul. Bema jest zbyt wąski dla proponowanych rozwiązań i wymaga poszerzenia. Na dalszym odcinku do ul. Ordona ulicę odgięto w kierunku północnym i poprowadzono przez grunty będące własnością Skarbu Państwa i Miasta st. Warszawy, na których obecnie znajdują się budynki o niskim standardzie, wykorzystane na magazyny, hurtownie i biura. Na tym odcinku wstępnie zaprojektowano ulicę dwuwariantowo. Wariant 1A , w którym występują kolizje z 3 budynkami: w narożniku ulic Prądzyńskiego – Bema (nr 60) , przy al. Prymasa Tysiąclecia nr 83 oraz przy ul. Ordona. W Wariacie 1B , o bardziej płynnym przebiegu występuje dodatkowo kolizja z 9 kondygnacyjnym budynkiem magazynu przy al. Prymasa Tysiąclecia 83. Do dalszych prac wybrano Wariant 1A, mniej kolizyjny.
- Warianty 1A, 1B przebiegu ulicy przedstawiono na rysunku uwarunkowań urbanistycznych, rys. nr 1 w skali 1:5000*
- 4.4 Od ul. Ordona na zachód do ul. Sowińskiego wytyczono korytarz ulicy po granicy terenów Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym (właściciel Bumar S.A. i PKP S.A.).
Występuje kolizja z zabudową prowizoryczną na działce przy ul. Worcela 1.

Rozwiązanie skrzyżowań

- 4.5 Na analizowanym odcinku objętym opracowaniem jezdnie ul. Prądzyńskiego poprowadzono na wiadukcie nad:
- ◆ linią kolejową nr 20 Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga (relacja Warszawa Wola – Warszawa Gdańska)
 - ◆ ul. Bema - obszar wzdłuż ul. Bema ma połączenie z ul. Prądzyńskiego w kierunku wschodnim (zjazd i wjazd).
 - ◆ al. Prymasa Tysiąclecia –. zaprojektowano relację na kierunku południe – wschód, umożliwiającą powiązanie pomiędzy dzielnicami: Ochotą i Wolą. Z południa na wschód poprzez łącznicę z al. Prymasa Tysiąclecia a powrotną ze wschodu na południe poprzez ul. Ordoną i projektowaną ulicę lokalną (gminną).
 - ◆ Pozostałe skrzyżowania zaprojektowano jako jednopoziomowe, skanalizowane z następującymi ulicami:
 - ◆ Brylowską
 - ◆ projektowanym orientacyjnym dojazdem do Dworca Warszawa Zachodnia, który zostanie zdefiniowany w opracowaniu dotyczącym dworca
 - ◆ Ordoną
 - ◆ przedłużeniem ul. Mszczonowskiej
 - ◆ Sowińskiego
 - ◆ projektowanym ciągiem Golezowska - Gniewkowska
 - ◆ projektowaną ulicą do obsługi nowego zagospodarowania
- 4.6 Ponadto przewiduje się włączenie trzech ulic „na prawe skrzyży”.
- Na planie sytuacyjnym w skali 1:1000, rys. nr 3 przedstawiono rozwiązania geometrii, linie rozgraniczające, lokalizację przystanków autobusowych, przejścia dla pieszych, przebieg ścieżki rowerowej wg Wariantu 1..*

Wariant 2

Rozwiązanie sytuacyjne

- 4.7 Podobnie jak w Wariacie 1 dwie jezdnie projektowanej ul. Prądzyńskiego poprowadzono po terenie, oprócz odcinka nad al. Prymasa Tysiąclecia i nad linią kolejową nr 20, gdzie zaprojektowano wiadukt.
- 4.8 W odległości 300 m od ul. Brylowskiej wyznaczony korytarz ulicy odgina się w kierunku południowo-zachodnim i ul. Ordoną przecina pomiędzy działką z salonem samochodowym a budynkiem biurowym. Na dalszym odcinku do ul. Sowińskiego ulica poprowadzona jest przez tereny Skarbu Państwa oddane w użytkowanie wieczyste PKP, na których występuje kolizja z dużą halą magazynu i wiązką torów kolejowych.

Rozwiązanie skrzyżowań

Podobnie jak w Wariacie 1 zaprojektowano bezkolizyjne przejście jezdni ul. Prądzyńskiego na wiadukcie nad :

- ◆ linią kolejową nr 20 Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga (relacja Warszawa Wola – Warszawa Gdańska)
- ◆ ul. Bema - obszar wzdłuż ul. Bema jest podłączony do ul. Prądzyńskiego poprzez łącznice umożliwiające powiązania w kierunku wschodnim i zachodnim.
- ◆ al. Prymasa Tysiąclecia.



Nie ma możliwości wytworzenia połączenia ul. Prądzyńskiego z al. Prymasa Tysiąclecia i z dzielnicą Ochota ze względu na zbyt bliską odległość miejsca, w którym łączą się jezdnie tej trasy po wyjściu z tunelu (zbyt krótki odcinek przeplatania).

4.9 Skrzyżowania jednopoziomowe zaprojektowano z ulicami:

- ◆ Bryłowską
- ◆ projektowanym orientacyjnym dojazdem do Dworca Warszawa Zachodnia
- ◆ Ordoną
- ◆ przedłużeniem ul. Mszczonowskiej
- ◆ projektowanym ciągiem Goleszowska - Gniewkowska
- ◆ Sowińskiego

W przyszłości powstaną prawdopodobnie dodatkowe skrzyżowania z nowymi ulicami, które powstaną w wyniku przekształceń terenu. Zalecane byłoby utrzymanie odległości ok. 300 m pomiędzy skrzyżowaniami.

Ponadto w Wariancie 2 przebiegu ul. Prądzyńskiego przewiduje się poprowadzenie ulicy lokalnej po śladzie Wariantu 1, która obsługiwałaby planowane w tym rejonie osiedla mieszkaniowe.

Na planie sytuacyjnym w skali 1:1000, rys. nr 4 przedstawiono rozwiązania geometrii, linie rozgraniczające, lokalizację przystanków autobusowych, przejścia dla pieszych, przebieg ścieżki rowerowej wg Wariantu 2.

Przekroje poprzeczne.

4.10 Dla przyjętej klasy ulicy zbiorczej, w obu wariantach przebiegu zaprojektowano przekroje poprzeczne, w których rozmieszczono urządzenia drogowe i przewidywane uzbrojenie inżynierskie:

- ◆ 2 jezdnie dwupasowe po 7.0m każda
- ◆ pas dzielący 5.0m, na wiadukcie 2.5m
- ◆ chodniki 2.0÷3.0m, na wiadukcie 1.5÷2.0m
- ◆ ścieżka rowerowa 2.5m
- ◆ oświetlenie
- ◆ drzewa lub krzewy
- ◆ przewód kanalizacyjny do odwodnienia ulicy
- ◆ podstawowe uzbrojenie

Szerokość w liniach rozgraniczających ulicy wynosi 35.0m, z poszerzeniem w rejonie skrzyżowań i węzła.

Przekroje poprzeczne przedstawiono na rys. nr 5 w skali 1:200

Rozwiązanie wysokościowe

4.11 Zasadę rozwiązania wysokościowego dla każdego wariantu przedstawiono na profilach Niweletę jezdni zaprojektowano po terenie, z wyjątkiem odcinka od ul. Bema do al. Prymasa Tysiąclecia gdzie poprowadzono jezdnie na wiadukcie w poziomie +1. Przedstawione rozwiązanie wysokościowe spełnia warunki z Rozporządzenia MTiGM nr 43 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w zakresie:



- ◆ widoczności na zatrzymanie i wyprzedzanie przy prędkości projektowej $V_p = 60$ km/h.
Przeanalizowania wymaga rozmieszczenie barier ochronnych na wiadukcie w sposób nie ograniczający widoczności
- ◆ promieni łuków pionowych wklęsłych i wypukłych
- ◆ promieni łuków poziomych
- ◆ skrajni pionowej drogowej i kolejowej

Profile podłużne przedstawiono na rys. nr 6,7 w skali 1:200/2000

Urządzenia dla pieszych i rowerzystów

4.12 Wzdłuż ulicy zaprojektowano obustronne chodniki i ścieżkę rowerową, którą poprowadzono:

Wariant 1

- ◆ po stronie północnej od ul. Brylowskiej do ul. Ordona
- ◆ po stronie południowej od ul. Ordona do ul. Sowińskiego

Wariant 2

- ◆ po stronie północnej od ul. Brylowskiej do proj. dojazdu do Dworca Warszawa Zachodnia
- ◆ po stronie południowej od proj. dojazdu do dworca do ul. Sowińskiego

Projektowana ścieżka rowerowa w ul. Prądyńskiego będzie miała powiązania z istniejącą ścieżką w al. Prymasa Tysiąclecia i systemem ścieżek rowerowych przewidzianych do realizacji w tym rejonie w ulicach poprzecznych: Bema, Ordona, Mszczonowskiej, Sowińskiego.

W rejonie wiaduktu proponuje się schody dla pieszych, windy dla niepełnosprawnych i pochylnie dla rowerzystów. Przejścia dla pieszych i dla rowerzystów zaprojektowano na skrzyżowaniach.

Komunikacja autobusowa

Przewiduje się prowadzenie linii autobusowych w ciągu komunikacyjnym: Sowińskiego – proj. Prądyńskiego – istn. Prądyńskiego jak również w ulicach poprzecznych: Mszczonowska, Ordona, Brylowska.

Wstępną lokalizację przystanków w zatokach przedstawiono na planie sytuacyjnym. Szczególnie dokładnie przeanalizowano lokalizację przystanków na wiadukcie na odcinku: proj. dojazd do Dworca Warszawa Zachodnia – ul. Ordona. Rozważano dwa warianty lokalizacji przystanków: jako przesiadkowych w rejonie przecięcia al. Prymasa Tysiąclecia lub przesuniętych na wschód w rejon Centrum EXPO XXI.

Wybrano wariant drugi, w którym usytuowanie przystanków jest korzystniejsze ze względu na krótszą drogę dojścia do przystanku kolejowego Warszawa Wola jak również do Centrum EXPO.

Lokalizację przystanków autobusowych, przejścia dla pieszych, przebieg ścieżki rowerowej przedstawiono na planach sytuacyjnych rys. nr 3,4



Zasada obsługi obszaru.

4.13 Na obszarze Odolan przedstawiono podstawowy układ komunikacyjny, który jest niezbędny do obsługi zagospodarowania jakie powstanie na tym terenie , w wyniku zamierzanych przekształceń. Tworzyć go będą następujące ulice:

- ◆ proj. NS – trasa główna ruchu przyspieszonego GP
- ◆ ist. Prymasa Tysiąclecia - trasa główna ruchu przyspieszonego GP
- ◆ ciąg ulic zbiorczych : Sowińskiego – Prądyńskiego z połączeniem na północ-południe ul. Bryłowską, na północ ul. Orдона, na południe ul. Mszczonowską.

Ważną funkcję w obsłudze pełnić będzie ul. Prądyńskiego, która przebiega osiowo z zachodu na wschód przez obszar Odolan.

Ze względu na klasę ulicy (zbiorcza) powinna mieć ograniczoną dostępność, skrzyżowania w odległościach ok.300m, przy czym dopuszcza się odległości mniejsze ale min. 150m. Należy dążyć do ograniczenia liczby zjazdów, szczególnie na terenach przeznaczonych pod nową zabudowę. Powiązania odbywać się będą poprzez wyznaczone skrzyżowania. Obsługa zagospodarowania i przyległej zabudowy możliwa będzie od ulic układu lokalnego.

Na planach sytuacyjnych w skali 1:5000 rys. nr 8,9 przedstawiono zasadę obsługi komunikacyjnej dla obszaru Odolany .

5 Porównanie wariantów przebiegu

5.1 Poniżej zamieszczono charakterystykę wariantów przebiegu projektowanej ul. Prądyńskiego, na podstawie której dokonano wyboru rozwiązania.

Wariant 1

Długość analizowanego odcinka od ul. Bryłowskiej do ul. Sowińskiego - 2288 m

Zalety :

- ◆ na przeważającym odcinku (na zachód od ul. Orдона) ulicę zaprojektowano po granicy działek należących do dwóch właścicieli Bumar-Waryński S.A. i PKP S.A., którzy na spotkaniu roboczym wstępnie zaopiniowali pozytywnie proponowany przebieg ulicy
- ◆ w najbliższym czasie teren ten przewidziany jest do przekształceń
- ◆ tylko na niewielkim fragmencie jest niezgodny z przebiegiem wyznaczonym w projekcie mpzp terenu Czyste, dotyczy odcinka długości 130m
- ◆ przedstawione rozwiązania umożliwiają powiązanie pomiędzy dzielnicami: Wola i Ochotą

Kolizje :

- ◆ z 3 budynkami o niskim standardzie, użytkowanymi obecnie jako magazyny i biura
- ◆ decyzją lokalizacyjną wydaną dla działki przy ul. Prądyńskiego z przeznaczeniem pod budynek biurowo- magazynowy z garażem
- ◆ na niewielkim fragmencie narusza projekt mpzp Czyste



Wariant 2

Długość analizowanego odcinka od ul. Brylowskiej do ul. Sowińskiego - 2239 m

Zalety :

- ◆ krótszy przebieg o 50 m
- ◆ mniej kolizji z zabudową

Wady :

- ◆ na przeważającym odcinku ulica przebiega przez tereny PKP S.A., na których znajdują się obecnie obiekty i urządzenia kolejowe. Dla terenów tych nieznanym jest horyzont czasowy zmian i przekształceń. Termin realizacji ulicy byłby odległy i trudny do określenia.
- ◆ nie ma możliwości wykształcenia powiązań z dzielnicą Ochota
- ◆ na dłuższym fragmencie jest niezgodny z przebiegiem wyznaczonym w projekcie mpzp terenu Czyste, dotyczy odcinka długości 660m

Kolizje :

- ◆ z dużym budynkiem magazynowym i rampami do wyładunku oraz wiązką torów doprowadzonych do magazynów w tym rejonie
- ◆ z decyzją lokalizacyjną wydaną dla działki przy ul. Prądyńskiego z przeznaczeniem pod budynek biurowo- magazynowy z garażem
- ◆ na fragmencie narusza projekt mpzp Czyste

6 Wnioski

1. Proponuje się przyjąć rozwiązania dla projektowanej ul. Prądyńskiego **wg Wariantu1.**
2. Realizacja ulicy będzie miała decydujący wpływ na obsługę komunikacyjną terenów, które w szybkim tempie ulegają przekształceniom.
3. Poprawie ulegnie powiązanie dzielnic: Woli z Ochotą jak również dojazd z południa do Dworca Warszawa Zachodnia.
4. Rozwiązanie to umożliwia etapowanie inwestycji w dostosowaniu do możliwości pozyskania terenu. W pierwszej kolejności proponuje się realizację odcinka na terenie Odolan pomiędzy ul. Ordona i ul. Sowińskiego , gdzie nie występują poważniejsze kolizje z istniejącym zagospodarowaniem. W następnym etapie mógłby być budowany odcinek najtrudniejszy i najkosztowniejszy tj. na wschód od ul. Ordona.
5. Wyznaczone linie rozgraniczające zabezpieczają potrzeby terenowe dla przedstawionych rozwiązań drogowych oraz przewidywanej infrastruktury inżynierskiej.
6. Opracowanie stanowić będzie materiał do wykorzystania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i działalności realizacyjnej na terenie Odolan i Czyste.