



- kategoria ruchu KR6
- ilość jezdni : 2: odc. węzeł „Drewnica” – węzeł „Zielonka” po 3 pasy ruchu, węzeł „Zielonka” – węzeł „Radzymin” po 2 pasy ruchu, jako alternatywa z rezerwą pod trzecie pasy w pasie dzielącym.

### Opis rozwiązań

Analizami objęto trzy warianty przebiegu trasy ekspresowej zaprojektowanej po nowym śladzie.

#### **WARIANT I - długość trasy - 15,78 km,**

Na początkowym odcinku trasę poprowadzono przez Zielonkę w korytarzu wyznaczonym w Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego m. Zielonka. Przechodzi przez północno-zachodnie rejony istn. zabudowy mieszkaniowej m. Zielonka i dalej wchodzi na tereny leśne Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (WOCHK), przecinając kompleks leśny Horowa Góra.

W Markach trasa przecina tereny leśne, zmieniono jej przebieg przesuwając o ok. 270 m w kierunku zachodnim, w stosunku do korytarza obowiązującego w Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Marki II.

W Kobyłce zmieniono przebieg trasy wytyczony w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Kobyłka, odsuwając go od zabudowy a przysuwając o ok. 500 m (w najszerszym miejscu) w kierunku zachodnim, do granicy lasów WOCHK. Dalej przecina tereny upraw rolnych, w rejonie ul. B. Chrobrego tereny niezabudowane ale planowane pod zabudowę mieszkaniowo-usługową.

W gminie Radzymin – na dalszym przebiegu, w kierunku północnym znajdują się tereny upraw rolnych, trasa skręca na zachód i przecina rzekę Czarną. Następnie biegnie skrajem dużego kompleksu leśnego Ciemne, omijając po stronie zachodniej tereny zabudowy mieszkaniowej miejscowości Słupno. W istniejącej jezdni Obwodnicy Radzymina trasa zostanie włączona łukiem o promieniu  $R = 750$  m, przed kładką dla pieszych (po jej południowej stronie).

#### **Powiązania z układem drogowym w węzłach:**

„Drewnica” – z proj. trasą ekspresową S-17 Wschodnią Obwodnicą Warszawy, klasa S

„Zielonka 2” – z istniejącą drogą wojewódzką nr 631

„Kobyłka” – usytuowany na terenie gm. Radzymin, na przecięciu istniejących ulic gminnych: Przyjacielskiej – Szkolnej

„Wołomin” – z projektowaną drogą wojewódzką nr 635. Realizacja tego węzła musi być poprzedzona wybudowaniem przez władze samorządowe drogi: klasy głównej G, na długości ca 2,5 km, łączącej we wsi Czarna (w gm. Wołomin) istniejącą drogę 635 z proj. trasą S-8. Realizacja tego węzła będzie miała znaczny wpływ na poprawę powiązań z Warszawą i obsługę obszaru: gminy i miasta Wołomin, Kobyłki i gm. Radzymin,

„Słupno” – połączenie z istniejącą drogą krajową nr 8 na zasadzie rozwidlenia dwóch dróg

„Radzymin” – istniejący wiadukt na ul. Wołomińskiej (ulica klasy G), w ciągu drogi wojewódzkiej 635 zostanie rozbudowany o łącznice, które umożliwią połączenia i wymianę ruchu z trasą S-8.

#### **Bezkolizyjne przecięcia dróg:**

ul. Fabryczna – Marecka – ulice klasy zbiorczej w ciągu drogi powiatowej,

ul. Lisa Kuli – Pustelnicka – Mazurska – ulice klasy lokalnej – gminne

ul. Dworkowa – ulica klasy lokalnej - gminna, ,

ul. Stara – B. Chrobrego – proponuje się utrzymanie klasy zbiorczej na całym ciągu drogi powiatowej nr 1127,

ul. Śląska – Kozia Góra – ulice klasy zbiorczej w ciągu drogi powiatowej nr 01128,

ul. Marszałka J. Piłsudskiego we wsi Ciemne – ulica klasy zbiorczej – gminna.

#### **WARIANT II – samorządowy- długość trasy-14,93 km,**

Przebieg drogi wytyczony został w oparciu o materiały dostarczone przez Urząd Miasta Radzymin, różni się od Wariantu I przebiegiem i powiązaniem na terenie gm. Radzymin.

W gm. Radzymin – od miejscowości Nadma, w kierunku północnym projektowana droga ekspresowa przechodzi przez tereny rolne, omijając od wschodu wsie Kozłówek i Kozia Góra, przecina kompleks leśny Skarbu Państwa, uroczysko Ciemne, dzieląc go na dwie części, co zdaniem Nadleśnictwa Drewnica wpłynie negatywnie na prowadzenie racjonalnej gospodarki leśnej oraz uniemożliwi właściwą ochronę przeciwpożarową kompleksu. Ośrodek Caritasu pozostaje po stronie wschodniej. Następnie przechodzi przez tereny zabudowane miejscowości Ciemne, przecina Staw Pod Łabędziem i zostaje włączona w jezdnię Obwodnicy Radzimina (przed skrzyżowaniem z drogą nr 635).

**Powiązania z układem drogowym** na odcinku wspólnym jak w Wariacie I, na dalszym wariantowanym odcinku w węzłach:

„**Radzymin 1**” – z nową drogą klasy Z, równoległą do istn. ul. marszałka J. Piłsudskiego, „**Radzymin 2**” – do istniejącego wiaduktu na ul. Wołomińskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 635 zostaną dobudowane łącznice, które umożliwią wymianę ruchu z trasą S-8.

Zakres powiązań i obsługi jest podobny jak w Wariacie I.

**WARIANT IIa** – przebieg trasy jak w Wariacie II, różni się powiązaniem z układem drogowym w rejonie Obwodnicy Radzimina

**węzeł „Radzymin 1”** – następuje powiązanie projektowanej S-8 z istniejącą drogą nr 8

**węzeł „Radzymin 2”** – rozwiązanie jak w Wariacie II. Wymiana ruchu będzie odbywać się na węzle z drogą wojewódzką nr 635

Rozwiązanie węzłów w tym rejonie nie przewiduje powiązań trasy ekspresowej z ul. marsz. J. Piłsudskiego w Ciemnem.

**Wariant III** – długość trasy - 13,68 km,

Podobnie jak w Wariantach I, II różni się przebiegiem i powiązaniem na terenie gm. Radzymin.

Od miejscowości Nadma w gm. Radzymin w kierunku północnym trasę poprowadzono przez tereny rolne, następnie w pasie pomiędzy dwoma kompleksami leśnymi Ciemne i Nowy Janków. Miejscowość Ciemne trasa przecina w rejonie skrzyżowania drogi nr 635 z drogą gminną. W obwodnicę Radzimina włącza się w rejonie wsi Dybów Kolonia (po wschodniej stronie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 635).

**Powiązania z układem drogowym** na odcinku wspólnym jak w Wariacie I, II, na dalszym wariantowanym odcinku w węzłach:

„**Radzymin 1**” – z istniejącą drogą wojewódzką nr 635 poprzez nową drogę na przedłużeniu istniejącej drogi gminnej we wsi Dybów Kolonia.

„**Radzymin 2**” włączenie proj. trasy S-8 do istniejących jezdni Obwodnicy Radzimina.

Zakres powiązań i obsługi jest podobny jak w Wariantach I, II.

#### Ruch istniejący i prognozowany

Wg GPR 2005 ruch wyniósł:

- na przejściu przez Marki – 37 793 poj./dobę,
- na odcinku Marki – Radzymin – 28 408 poj./dobę,
- na obwodnicy Radzimina – 19 947 poj./dobę,
- na odcinku Radzymin – Wola Rasztowska – 21 905 poj./dobę.

Prognozowany ruch na nowej trasie S8 na 2033 r. w zależności od odcinka waha się od 69 700 do 54.700 p/d w jednym kierunku.

#### Ocena ekonomiczna rozwiązań:

**Wariant I** Koszt 399 350 tys. zł., EIRR = 2,23 %,

**Wariant II** Koszt 501 010 tys. zł., EIRR = 35,08 %,

**Wariant IIa** Koszt 497 830 tys. zł., FIRR = 30,16 %,   
**Wariant III** Koszt 487 270 tys. zł., FIRR = 37,70 %.

## II. USTALENIA KOPI

W wyniku przecanalizowania zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu KOPI przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjąć przebieg drogi ekspresowej S8 wg wariantu III, który należy rekomendować we wniosku do Wojewody o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia..
2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne: Vp – 100 km/h, przekrój normalny:
  - na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zielonka 2” - 2 jezdnie x 3 pasy ruchu+ pasy awaryjne 2x2,5 m + pobocze gruntowe 2x 0,75 m (1,25 m), pas dzielący min. 5,0 m (w tym opaski 2x0,5 m,
  - na odcinku węzeł „Zielonka 2” – węzeł „Radzymin” 2 jezdnie x 2 pasy ruchu + pasy awaryjne 2x2,5 m + pobocze gruntowe 2x 0,75 m (1,25 m), pas dzielący min. 12,0 m (w tym opaski 2x0,5 m + rezerwa na dobudowę trzecich pasów ruchu),
  - do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej przedstawić przekrój 2x3 pasy ruchu na całym rozpatrywanym odcinku.
3. Odnośnie powiązań z otaczającym terenem przyjąć lokalizacje węzłów;
  - węzeł „Drewnica” typu WA na włączeniu projektowanej drogi ekspresowej S17. Rozwiązanie węzła „Drewnica” na etapie KP włączyć do opracowania S8 na przedmiotowym odcinku. Przedstawić wariantowe rozwiązania, w tym jako węzła bez łącznic pętlowych np. w formie węzła kierunkowego typu T lub typu Y,
  - węzeł „Zielonka 2” typu WB na przecięciu z drogą wojewódzką nr 631. Rozważyć czy zarówno S8 oraz S17 mają być połączone blisko położonymi węzłami z drogą wojewódzką nr 631 oraz rozważyć możliwość rezygnacji z jednego węzła.
  - węzeł „Kobyłka” typu WB na przecięciu z drogą gminną pod warunkiem dostosowania tej drogi, łączącej drogi powiatowe do klasy co najmniej G,
  - węzeł „Wołomin” na przecięciu z projektowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 635 – po uzgodnieniu z zarządcą dróg wojewódzkich w sprawie budowy odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 od Wołomina do istniejącej drogi krajowej nr 8 w Markach.,
  - węzeł „Radzymin 1” typu WB na przecięciu z drogą wojewódzką nr 635,
  - zaniechać budowy węzła na przecięciu drogi wojewódzkiej nr 635 z istniejącą obwodnicą Radzimina,
  - węzeł „Radzymin 2” na włączeniu projektowanej S8 do obwodnicy Radzimina. Rozważyć rezygnację z rozwidlenia dróg w węźle „Radzymin 2” – drugi wjazd do miasta od strony Wyszkowa odbywałby się poprzez węzeł „Radzymin 1”.
4. Utrzymać w klasie S niewykorzystany do przebiegu drogi ekspresowej S8 odcinek obwodnicy Radzimina.
5. Przecanalizować możliwość przebiegu niwelety w wykopie w rejonach zabudowy mieszkaniowej.
6. Rozważyć lokalizację MOP pomiędzy Radziminem i Warszawą, szczególnie dla kierunku do Warszawy, zapewniający możliwość postoju pojazdów ciężarowych w godzinach ograniczeń ruchu w mieście i umożliwiający zatankowanie pojazdu przed wjazdem do miasta.
7. Przewidzieć teren na wygradzeniu trasy drogi ekspresowej.

8. Odnośnie obiektów inżynierskich:
- 8.1. Przekroje ruchowe na obiektach w ciągu drogi ekspresowej oraz etapowanie budowy obiektów, przyjęte zgodnie z zasadami podanymi w protokole nr 39/2006 z dn. 26.02.2007 r., rozwiązania obiektów nad drogą ekspresową dostosować do założonego ww. piśmie docelowego przekroju drogi ekspresowej,
  - 8.2. Dla obiektów nad drogą ekspresową, dostosować przekroje ruchowe (w tym odległość od krawędzi pasa ruchu do lica prowadnicy bariery/barieroporeczy) do klasy drogi prowadzonej po obiekcie,
  - 8.3. Przedstawić wariantowe rozwiązania konstrukcji obiektów, z analizą wskazującą wariant proponowany przez projektanta do dalszej realizacji.
9. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach MTiGM:
- z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
  - z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

### III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć „Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do Obwodnicy Radzymina” pod warunkiem uwzględnienia ww. ustaleń.

Członkowie

DYREKTOR

*mgr inż. Marek Rolla*

Przewodniczący

Z-CA GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

*mgr inż. Jacek Bojarowicz*

Biurowy Przygotowania Inwestycji

*KW*  
*mgr inż. Katarzyna Wiktorowicz*  
DYREKTOR

GŁÓWNY SPECJALISTA  
Kierujący Zespołem

*Zofia Jaroszevska-Krak*  
*mgr inż. Zofia Jaroszevska-Krak*

Zatwierdzam uchwałę KOPI

GENERALNY DYREKTOR  
Dróg Krajowych i Autostrad

*Zbigniew Kotlarek*  
*mgr inż. Zbigniew Kotlarek*

Warszawa, dnia 30 kwietnia 2007 r.