



Wykonawca:  
TRANSEKO Sp.j.  
00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A  
[www.transeko.pl](http://www.transeko.pl)



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy  
Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów  
w Pasie Drogowym  
ul. Marszałkowska 77/79, Warszawa

# STUDIUM WPŁYWU PLANOWANEJ PRZEBUDOWY TRASY S8 WRAZ Z MOSTEM GROTA-ROWECKIEGO NA RUCH W UKŁADZIE ULIC WARSZAWY ODC. WĘZEL POWĄZKOWSKA – WĘZEL MODLIŃSKA

Warszawa, wrzesień 2012

SPIS TREŚCI

1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA .....3

2 METODYKA ANALIZY .....4

3 WARIANTY PROGNOZ RUCHU .....6

4 ANALIZY RUCHU .....12

4.0 Wariant 0 – bez przebudowy mostu Grota-Roweckiego.....12

4.0.1 Szczyt poranny .....12

4.0.2 Szczyt popołudniowy .....18

4.1 Wariant 1.....24

4.1.1 Etap 1.....24

4.1.1.1 Szczyt poranny.....24

4.1.1.2 Szczyt popołudniowy .....33

4.1.2 Etap 2.....42

4.1.2.1 Szczyt poranny.....42

4.1.2.2 Szczyt popołudniowy .....51

4.1.3 Etap 3.....60

4.1.3.1 Szczyt poranny.....60

4.1.3.2 Szczyt popołudniowy .....67

4.2 Wariant 2.....74

4.2.1 Etap 1.....74

4.2.1.1 Szczyt poranny.....74

4.2.1.2 Szczyt popołudniowy .....83

4.2.2 Etap 2.....92

4.2.2.1 Szczyt poranny.....92

4.2.2.2 Szczyt popołudniowy .....101

4.2.3 Etap 3.....110

4.2.3.1 Szczyt poranny.....110

4.2.3.2 Szczyt popołudniowy .....114

5 PODSUMOWANIE PROGNOZ RUCHU DLA WARIANTÓW WYJŚCIOWYCH 1 i 2.....118

6 ANALIZA WARIANTÓW WYNIKOWYCH.....125

6.1 Wariant 3.....126

6.1.1 Etap 1.....126

6.1.1.1 Szczyt poranny.....126

6.1.1.2 Szczyt popołudniowy .....131

6.1.2 Etap 2.....136

6.1.2.1 Szczyt poranny.....136

6.1.2.2 Szczyt popołudniowy .....141

6.2 Wariant 4.....146

6.2.1 Etap 1.....146

6.2.1.1 Szczyt poranny.....146

6.2.1.2 Szczyt popołudniowy .....151

6.2.2 Etap 2.....156

6.2.2.1 Szczyt poranny.....156

6.2.2.2 Szczyt popołudniowy .....161

6.2.3 Etap 3.....166

6.2.3.1 Szczyt poranny.....166

6.2.3.2 Szczyt popołudniowy .....171

7 PODSUMOWANIE PROGNOZ RUCHU .....176

8 WNIOSKI.....179



# 1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Raport przedstawia wyniki opracowania pt. „**Studium wpływu planowanej przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska wraz z mostem Grota-Roweckiego na ruch w układzie ulic Warszawy.**” Studium zostało wykonane przez biuro projektowo-konsultingowe TransEko Sp.j. 00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A, na zamówienie Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym Urzędu m.st. Warszawy

Studium zostało wykonane przez Zespół:

- dr inż. Andrzej BRZEZIŃSKI
- mgr inż. Maciej DOBROSIELSKI
- dr inż. Tomasz DYBICZ
- mgr inż. Karolina JESIONKIEWICZ – NIEDZIŃSKA
- mgr inż. Magdalena REZWOW – MOSAKOWSKA
- inż. Agnieszka ROGALA
- dr inż. Piotr SZAGAŁA
- mgr inż. Łukasz SZYMAŃSKI
- mgr inż. Paweł WŁODAREK

W ramach I etapu studium:

1. Wykonano prognozy ruchu drogowego dla roku 2013-2014, dla szczytu porannego i popołudniowego dla:
  - wariantu 0 – zakładającego brak przebudowy mostu Grota-Roweckiego,
  - wariantu 1, dla etapu 1, etapu 2 i etapu 3 organizacji ruchu (wariant 1 odpowiada organizacji ruchu wg propozycji GDDKiA),
  - wariantu 2, dla etapu 1, etapu 2 i etapu 3 organizacji ruchu (wariant 2 odpowiada organizacji ruchu wg propozycji zmian zaproponowanych przez jednostki miejskie).
2. Przygotowano mapy z przedstawieniem przekierowania ruchu w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości innych elementów układu drogowego – dla każdego analizowanego wariantu.
3. Przygotowano kartogramy ruchu na 5 węzłach.
4. Określono zasięg wpływu zmian w organizacji ruchu ze wskazaniem odcinków ulic i skrzyżowań najbardziej narażonych na zmiany w rozkładzie przestrzennym ruchu.

W ramach II etapu studium:

1. Wykonano prognozy ruchu drogowego dla roku 2013-2014, dla szczytu porannego i popołudniowego, dla wariantów 3 i 4, wynikowych wynikających z analizy wyników otrzymanych dla wariantów 1 i 2.
2. Opracowano mapy z przedstawieniem przekierowania ruchu w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości innych elementów układu drogowego – dla każdego analizowanego wariantu
3. Opracowano kartogramy ruchu na 5 węzłach.
4. Określono zasięg wpływu zmian w organizacji ruchu ze wskazaniem odcinków ulic i skrzyżowań głównie narażonych na zmiany w rozkładzie przestrzennym ruchu.
5. Określono zasięg wpływu zmian w organizacji ruchu z punktu widzenia wprowadzenia oznakowania drogowskiego informującego o prowadzonym remoncie, poza granicami Warszawy.
6. Przedstawiono podsumowanie wykonanych analiz, obejmujące:
  - wskazanie, które roboty/sekwencje wyłączeń ulic/łącznic są najbardziej niekorzystne dla układu drogowego,
  - wskazanie preferowanego wariantu etapowania robót,
  - wskazanie skrzyżowań/ulic, znajdujących się poza przebudowywaną Trasą S8, dla których należałoby wprowadzić korekty relacji skrajnych, ilości pasów, kierunków ruchu, zmian programów sygnalizacji świetlnej w celu uzyskania maksymalnej drożności układu komunikacyjnego,
  - określenie miejsc, w których należałoby wprowadzić zmienną w czasie dnia organizację ruchu (zmienna ilość pasów ruchu uwzględniająca zmiany natężeń dla szczytu porannego i popołudniowego)
  - wskazanie miejsc w których należałoby wprowadzić dodatkowe bus –pasy,
  - propozycje innych rozwiązań, które mogą poprawić drożność komunikacyjną ulic.

## 2 METODYKA ANALIZY

Analizy zostały wykonane z wykorzystaniem Krajowego Modelu Ruchu opracowanego na potrzeby Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Politechnika Warszawska 2008r) oraz Warszawskiego Modelu Ruchu, zbudowanego i skalibrowanego na podstawie Warszawskich Badań Ruchu 2005 i zaktualizowanego dzięki wykorzystaniu badań ruchu prowadzonych w kolejnych latach, m.in. wyników pomiarów udostępnionych przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy (pomiar z jesieni 2010r.) oraz pomiarów wykonanych w ramach niniejszej pracy. Połączone modele stosowane do modelowania ruchu na sieci dróg zamiejskich oraz w Warszawie wykorzystano do odwzorowania stanu istniejącego (natężeń ruchu) i zachowań komunikacyjnych użytkowników dróg (kierunki i motywacje podróży), a następnie do zbudowania modeli prognostycznych, z uwzględnieniem założeń dotyczących planowanych zmian w sieci drogowej oraz harmonogramów tych zmian.

Macierze podróży dla poszczególnych kategorii użytkowników zostały obliczone dla godziny szczytu porannego i popołudniowego. Zastosowano klasyczną metodę modelowania podróży obejmującą 4 etapy:

- Etap I – podział zadań przewozowych
- Etap II - obliczenie generacji podróży w rejonach komunikacyjnych miasta, w podziale na motywacje podróży (dom-praca, praca-dom, dom-nauka, nauka-dom, dom–inne cele, inne cele–dom, podróże nie związane z domem) i środki podróżowania;
- Etap III - przygotowanie macierzy podróży pomiędzy rejonami, w podziale jak wyżej, liczonych modelem grawitacyjnym;
- Etap IV - obciążenie modelu sieci drogowo-ulicznej macierzami podróży i określanie wielkości natężeń ruchu na odcinkach i w punktach węzłowych sieci.

Macierze podróży opracowano z uwzględnieniem wszystkich kategorii pojazdów (samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe i ciężarowe z przyczepami, autobusy) w podziale na ruch wewnętrzny i tranzytowy.

Do obliczenia macierzy podróży wykorzystano model grawitacyjny. W modelu tym podróże generowane w poszczególnych rejonach (zewnętrznych w stosunku do miasta i w mieście) są rozprowadzane pomiędzy wszystkie rejony docelowe, z uwzględnieniem ich atrakcyjności, która jest wyrażona liczbą podróży kończących (w danym rejonie) oraz oddaleniem od rejonu źródłowego. Do rozkładu podróży na sieć drogowo-uliczną wykorzystano funkcje opisujące różne typy dróg i ulic i zależności pomiędzy wielkością potoku ruchu a prędkością przejazdu. Rozkład macierzy podróży na sieci wykonano iteracyjną metodą "equilibrium assignment" w połączeniu z przyrostowym nakładaniem ruchu na sieć.

Do obliczeń zastosowano system komputerowy VISUM PTV i numeryczny model sieci drogowej, odwzorowujący rzeczywisty układ drogowo-uliczny w postaci odcinków i punktów węzłowych, z przypisanymi parametrami ruchowymi oraz współrzędnymi lokalizującymi te elementy w terenie (w tym podstawowe klasy ulic: autostrady – A, ekspresowe – S, ulice główne ruchu przyspieszonego – GP, ulice główne – G, ulice zbiorcze – Z) oraz z rozróżnieniem parametrów przekroju poprzecznego ulic (liczba jezdni, pasów ruchu).

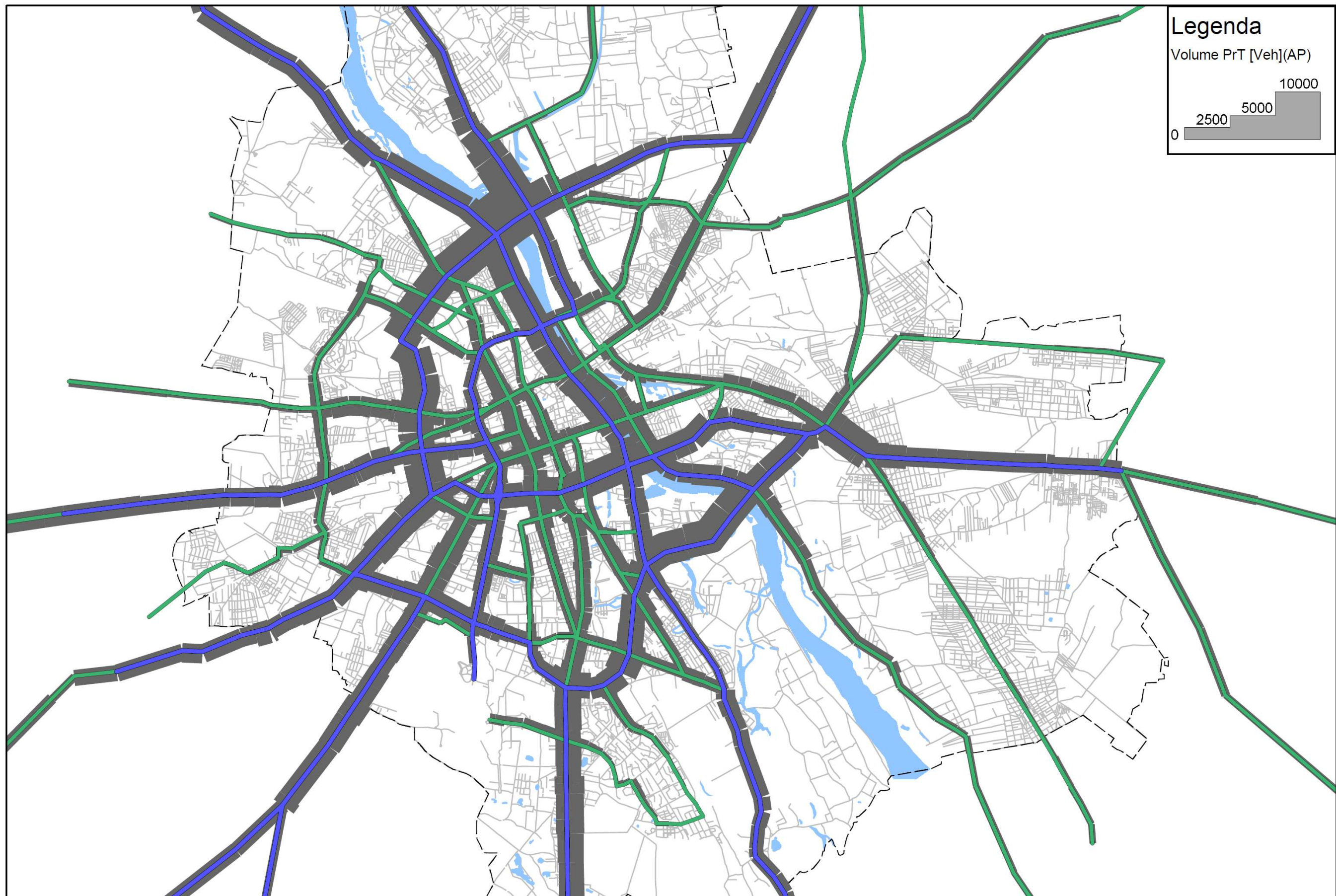
W modelu Warszawskim przyrost ruchu lokalnego wiąże się bezpośrednio ze zmianami zagospodarowania poszczególnych obszarów miasta, co bezpośrednio przekłada się na zmiany liczby mieszkańców i miejsc pracy. W analizach ruchu w roku 2013-2014 przyjęto liczbę ludności w granicach administracyjnych miasta na poziomie 2 180 tys. mieszkańców i 1 300 tys. miejsc pracy, uwzględniając szacowany przez Urząd Miasta wzrost liczby mieszkańców na stałe oraz mieszkających w stolicy (pracownicy firmy, studenci itp.).

Analizy wykonano w oparciu o dostępne modele ruchowe Warszawy i wyniki pomiarów ruchu. Dokładność dostępnych danych służących do modelowania podróży warunkuje w dużym stopniu dokładność uzyskiwanych wyników.



Rys. 2.1 Licencja na Visum PTV





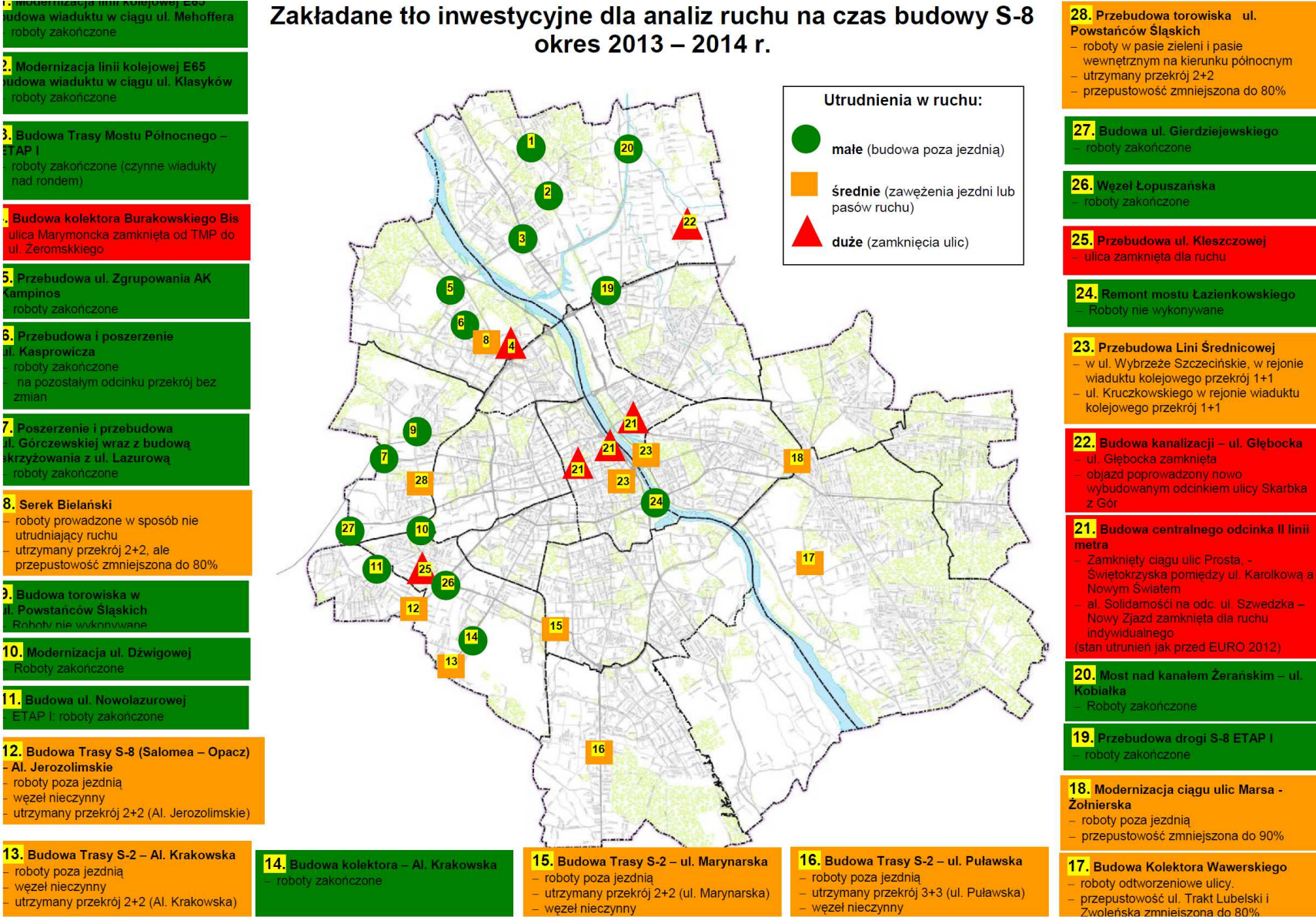
Rys. 2.2 Natężenia ruchu dla roku 2010 – model, stan istniejący (pojazdy/godzinę szczytu porannego).



3 WARIANTY PROGNOZ RUCHU

Prognozy ruchu zostały wykonane dla okresu, w którym prowadzona będzie przebudowa Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, tj. w okresie 2013-2014. Dla tego okresu założono, funkcjonowanie układu drogowego zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez Zamawiającego.

Zakładane tło inwestycyjne dla analiz ruchu na czas budowy S-8 okres 2013 – 2014 r.

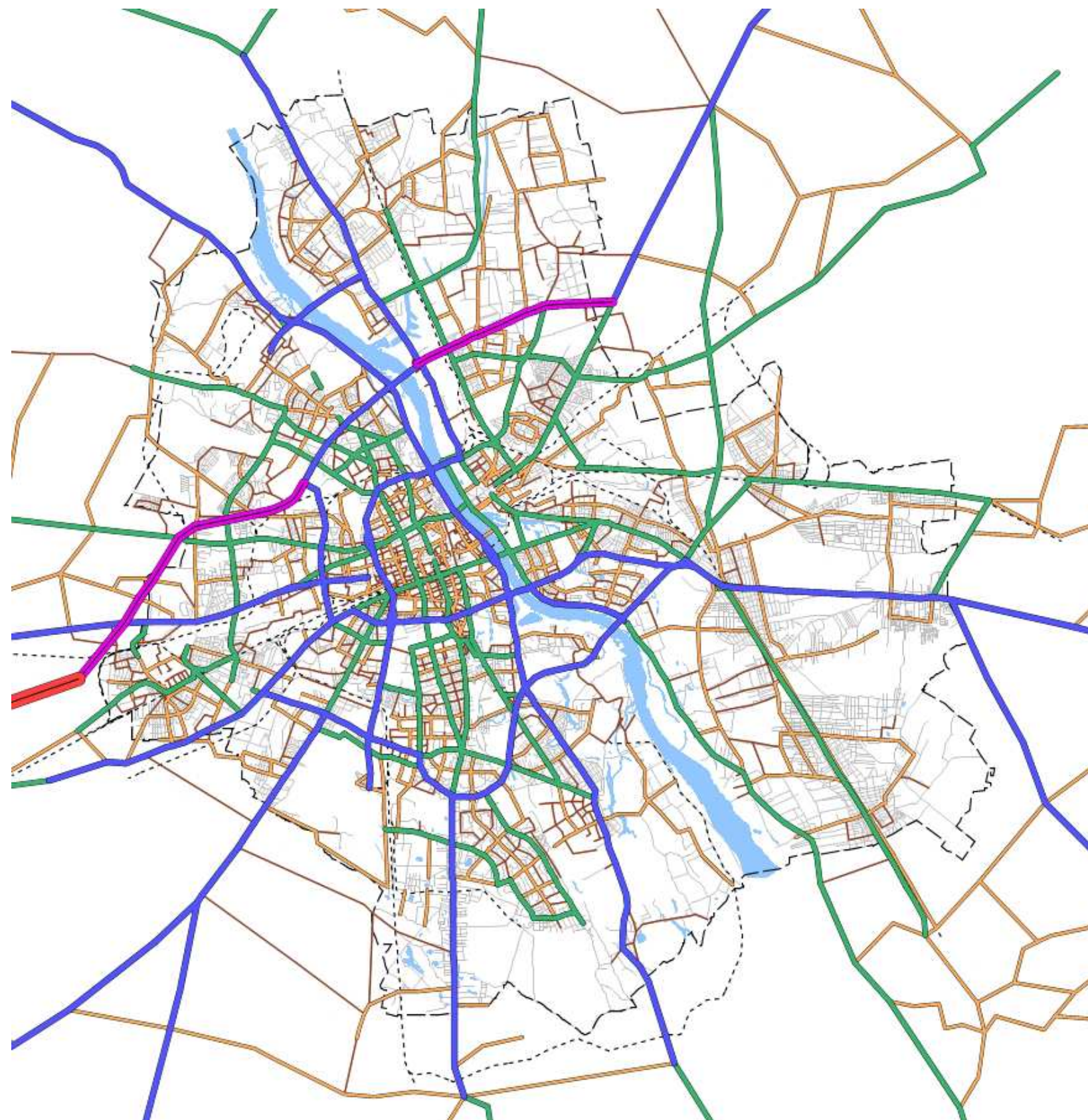




#### WARIANT 0:

Projekt modernizacji mostu Grota Roweckiego w ciągu trasy S8 zakłada wydzielenie części przekroju mostowego dla ruchu tranzytowego (po dwa pasy ruchu w każdą stronę), od części przekroju mostowego przeznaczonego dla ruchu związanego z węzłami mostowymi (po trzy pasy ruchu w każdą stronę). W sumie w przekroju mostowym funkcjonować będzie 10 pasów ruchu po 5 na każdy kierunek.

W wariancie 0 zakładającym brak przebudowy mostu przyjęto, że przekrój mostowy będzie funkcjonować jak w stanie istniejącym: 8 pasów ruchu po 4 na każdy kierunek, bez wydzielenia ruchu tranzytowego.

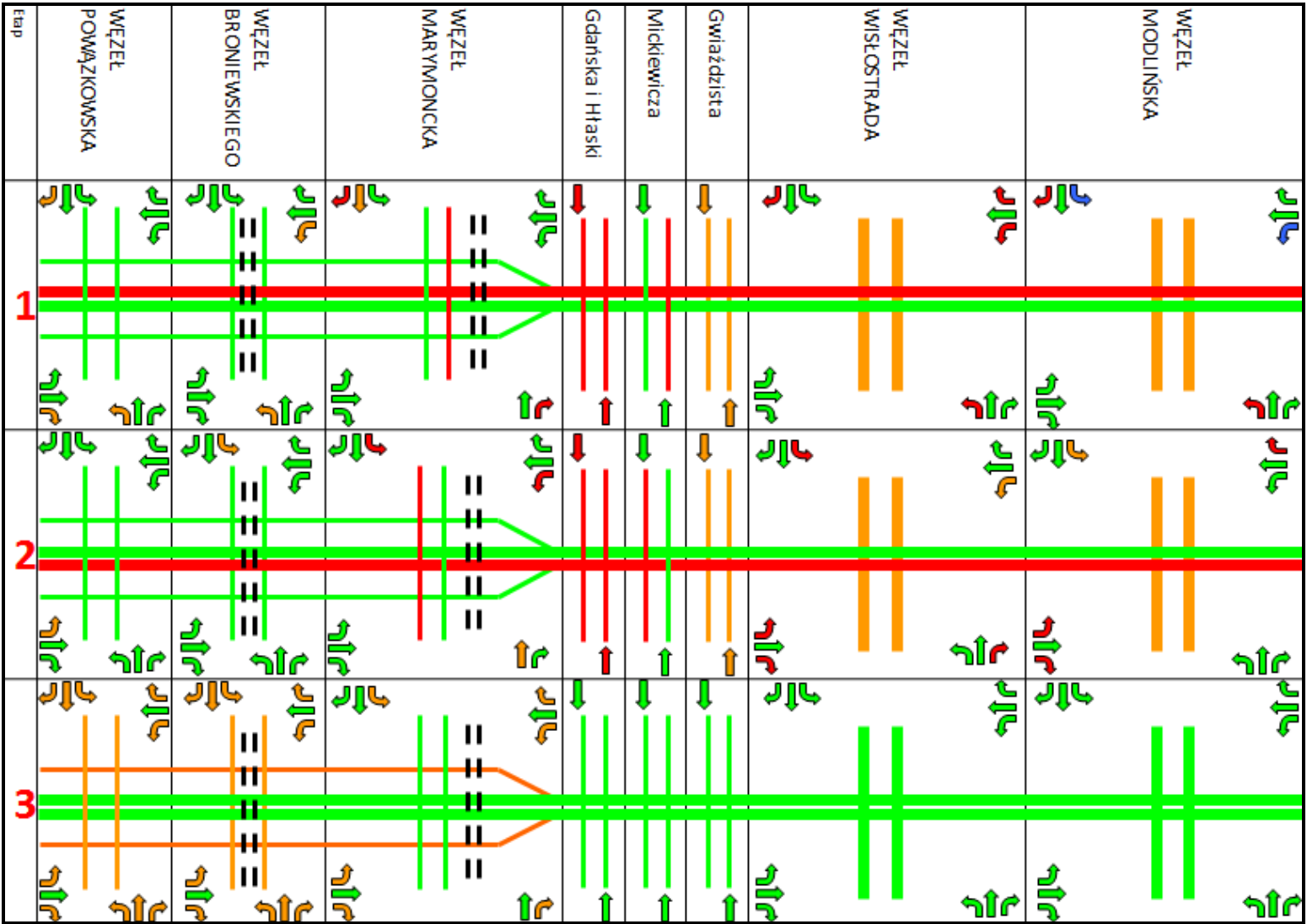


Rys. 3.1 Układ drogowy przyjęty dla wariantu 0.

WARIANT 1:

Wariant 1 odpowiada organizacji ruchu wg propozycji GDDKiA. W ramach tego wariantu przewiduje się 3 podstawowe etapy realizacji inwestycji. Schemat organizacji ruchu w poszczególnych etapach dla całego odcinka trasy, tj. od węzła Powązkowska do węzła Modlińska przedstawiony jest na rys. 3.2. Natomiast schemat organizacji ruchu na poszczególnych węzłach na schematach rysunkowych w tabl. 3.1.

W wariantcie 1, ze względu na czas przeznaczony na realizację inwestycji założono prowadzenie robót na całej długości odcinka. Na przeważającym odcinku jest zapewniona ciągłość ruchu na drodze głównej min. po 2 pasy ruchu w każdym kierunku (wyjątkiem jest odcinek ok. 900m w węźle Broniewskiego, gdzie ze względu na szerokość obiektu zastosowano przekrój 3 pasowy z 1,5m pasem dzielącym).



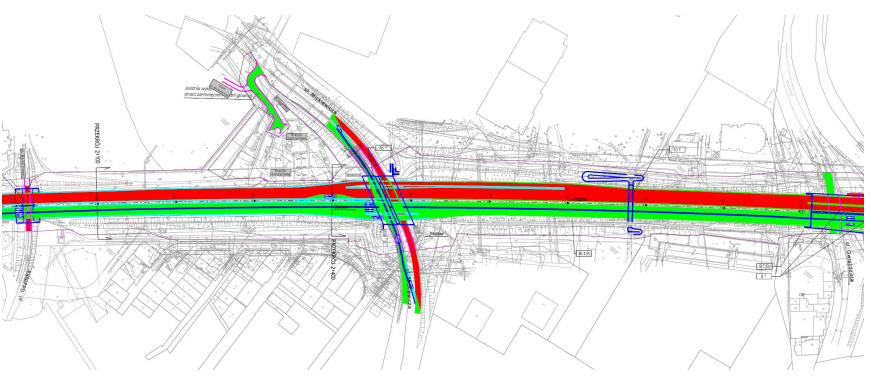
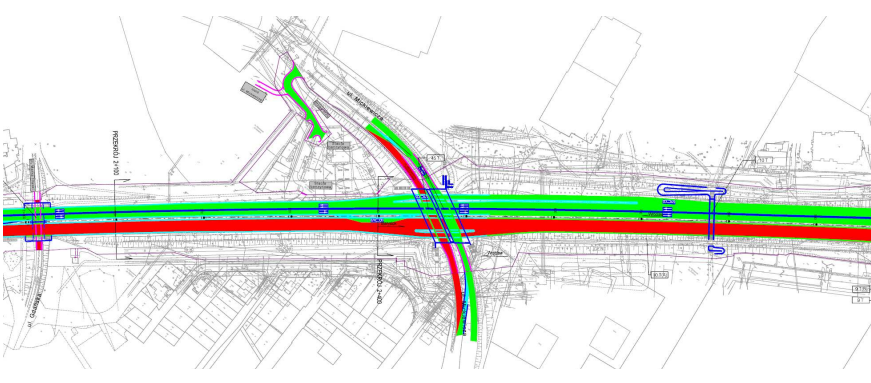
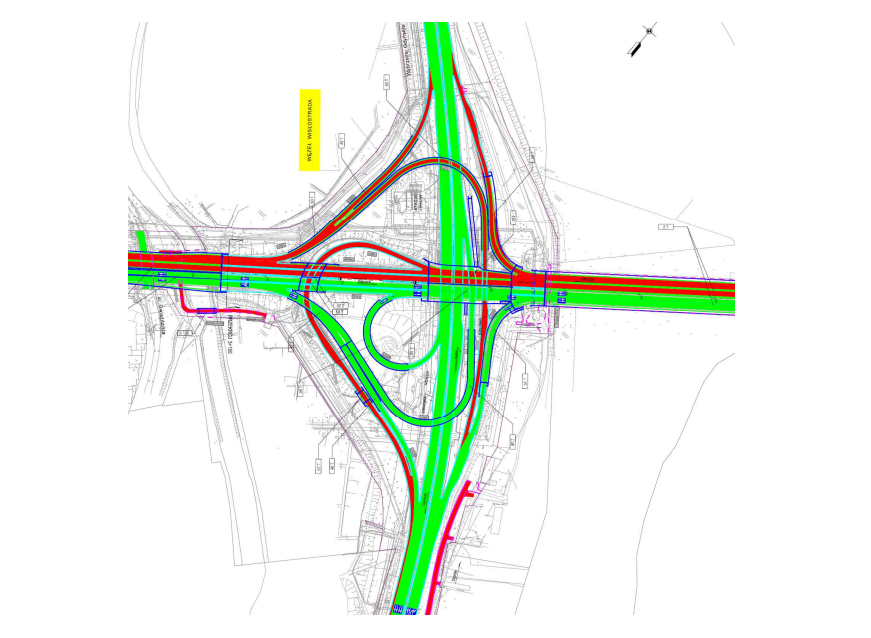
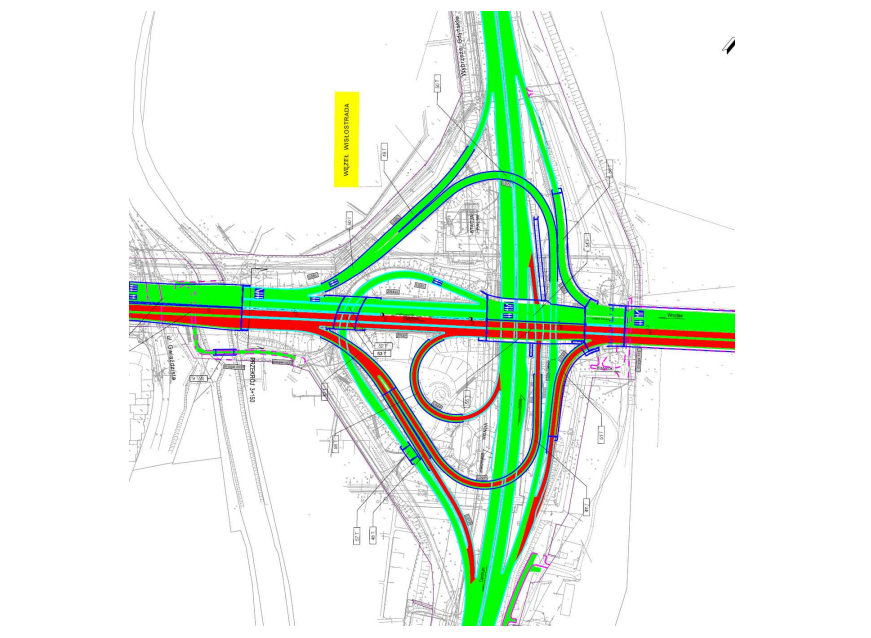
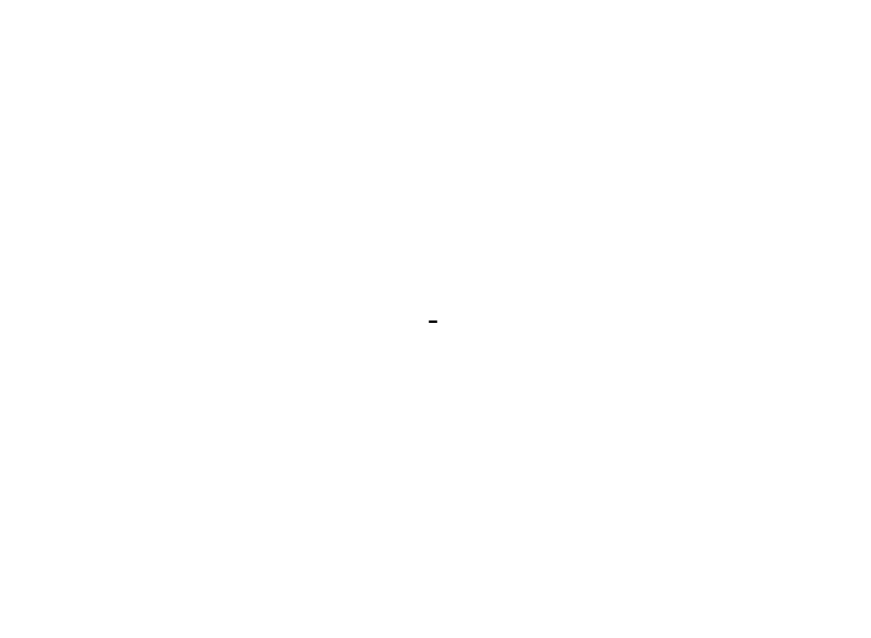
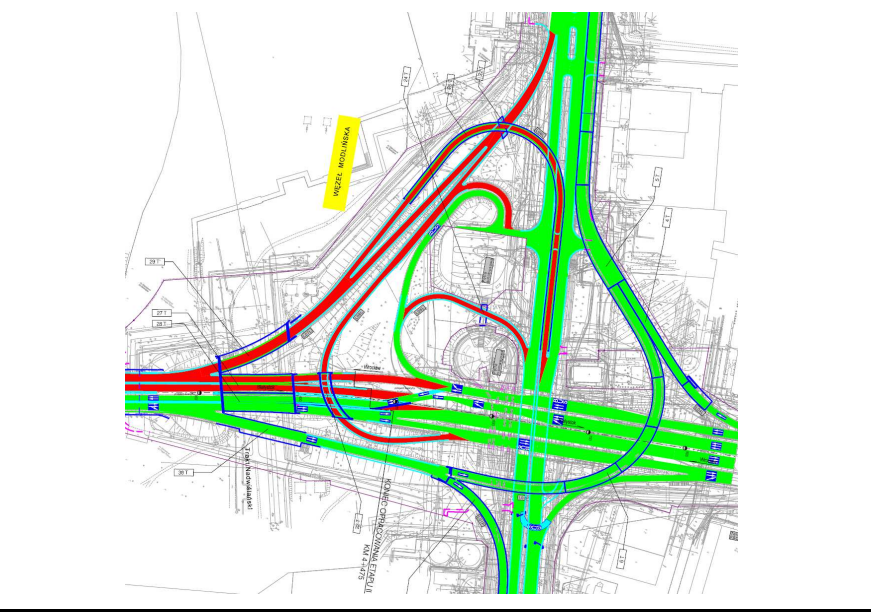
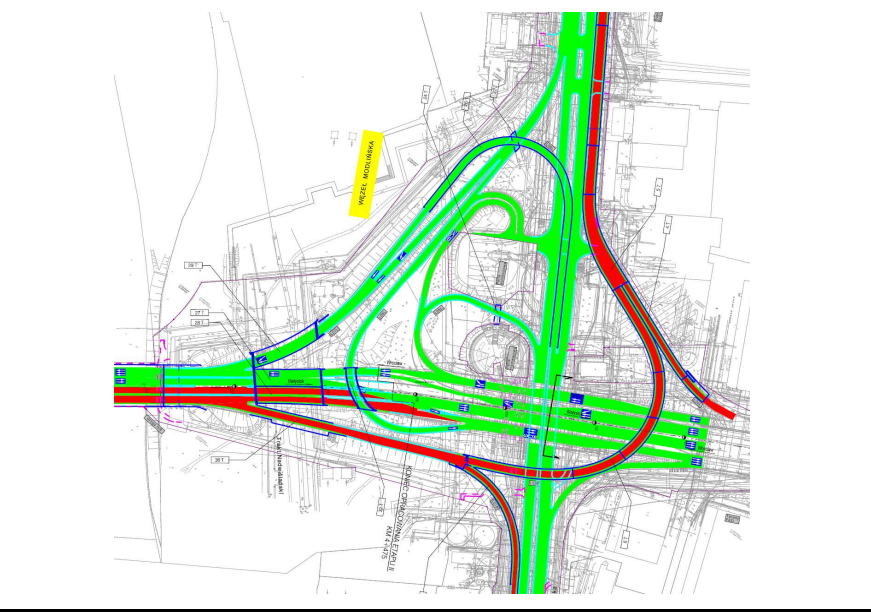
Rys. 3.2 Schemat organizacji ruchu etapów 1,2 i 3 w wariantcie 1.



Tabl. 3.1. Schemat organizacji ruchu na poszczególnych węzłach, w wariantie 1, w etapach 1-3.

|                     | Etap 1 | Etap 2 | Etap 3 |
|---------------------|--------|--------|--------|
| Węzeł Powązkowska   |        |        |        |
| Węzeł Broniewskiego |        |        |        |
| Węzeł Marymoncka    |        |        |        |



|                                                  | Etap 1                                                                               | Etap 2                                                                                | Etap 3                                                                                |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Hłaski i Gdańska,<br>Mickiewicza,<br>Gwiaździsta |    |    |    |
| Węzeł Wiscostrada                                |   |   |   |
| Węzeł Modlińska                                  |  |  |  |



WARIANT 2:

Wariant 2 odpowiada organizacji ruchu propozycji zmian zaproponowanych przez jednostki miejskie. Zaproponowane zmiany przedstawiono w tabl. 3.2.

Tabl. 3.2. zmiany w organizacji ruchu w stosunku do wariantu 1.

|                                            | Etap 1                                                                                                                                   | Etap 2                                                             | Etap 3                                                               |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Węzeł Powązkowska                          | Bez zmian                                                                                                                                | Bez zmian                                                          | Bez zmian                                                            |
| Węzeł Broniewskiego                        | Zapewnienie przekroju 2+2 na jezdniach głównych Al. Armii Krajowej                                                                       | Zapewnienie przekroju 2+2 na jezdniach głównych AL. Armii Krajowej | Bez zmian                                                            |
| Węzeł Marymoncka                           | Zapewnienie przekroju 2+2 na ul. Marymonckiej                                                                                            | Zapewnienie przekroju 2+2 na ul. Marymonckiej                      | Ruch jednokierunkowy na ul. Żelazowskiej w stronę al. Armii Krajowej |
| Hłaski i Gdańska, Mickiewicza, Gwiaździsta | Bez zmian                                                                                                                                | Bez zmian                                                          |                                                                      |
| Węzeł Wisłostrada                          | Zapewnienie istniejącego przekroju na Wisłostradzie                                                                                      | Zapewnienie istniejącego przekroju na Wisłostradzie                |                                                                      |
| Węzeł Modlińska                            | Wprowadzenie 2 zawrotek na ul Jagiellońskiej, Udobępnienie łącznicy do pętli autobusowej komunikacji indywidualnej – ruch dwukierunkowy. | Wprowadzenie 2 zawrotek na ul Jagiellońskiej,                      |                                                                      |

## 4 ANALIZY RUCHU

### 4.0 Wariant 0 – bez przebudowy mostu Grota-Roweckiego

#### 4.0.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 0, bez przebudowy mostu Grota Roweckiego, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego** przedstawiono na:

- **W0.E0.POR** Rys. 4.1 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W0.E0.POR** Rys. 4.2 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W0.E0.POR** Rys. 4.3 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota Roweckiego, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W0.E0.POR** Rys. 4.4 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W0.E0.POR** Rys. 4.5 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego
- **W0.E0.POR** Rys. 4.6 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego
- **W0.E0.POR** Rys. 4.7 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego
- **W0.E0.POR** Rys. 4.8 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego
- **W0.E0.POR** Rys. 4.9 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego

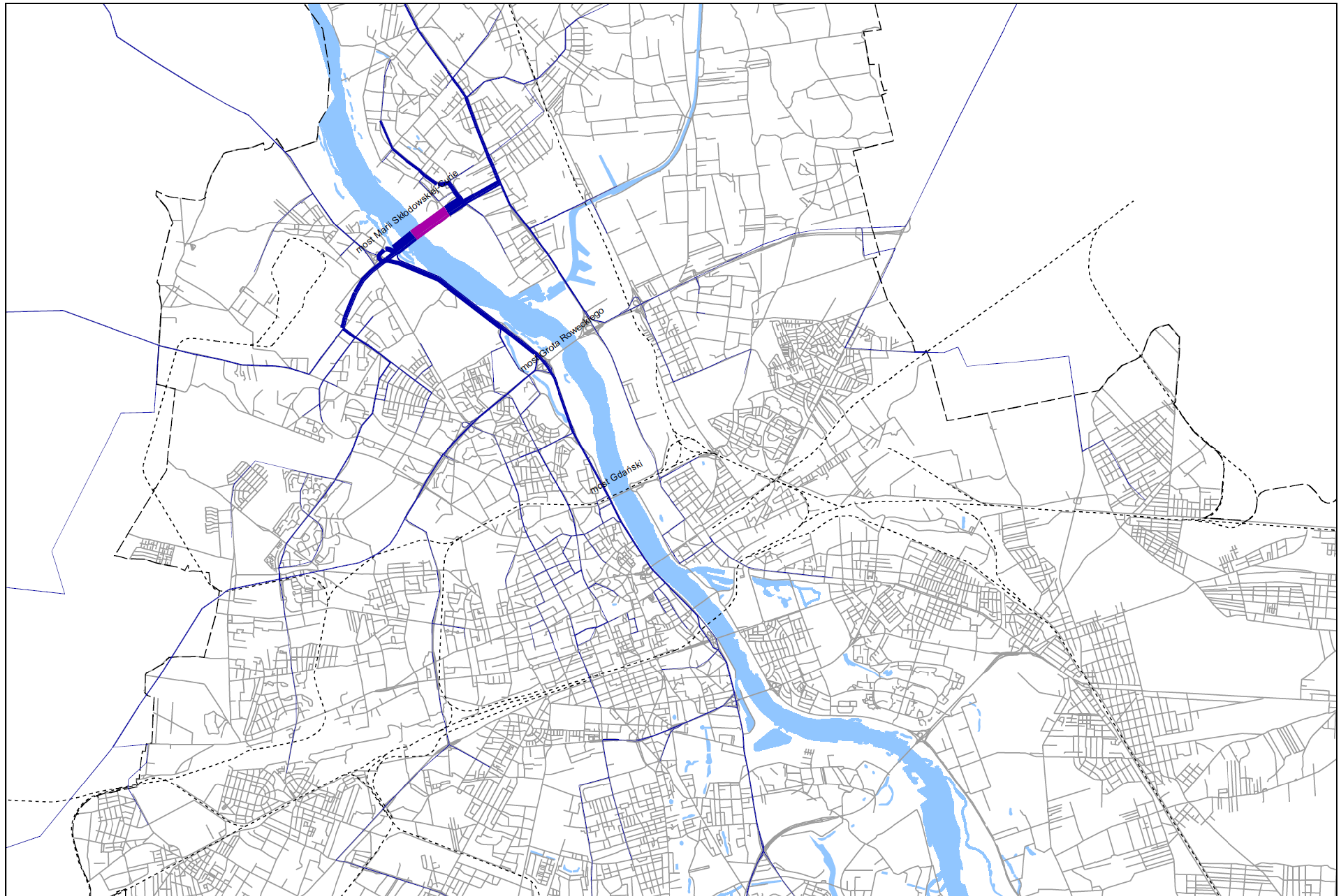
*W0.E0.POR – wariant 0, etap 0, szczyt poranny*





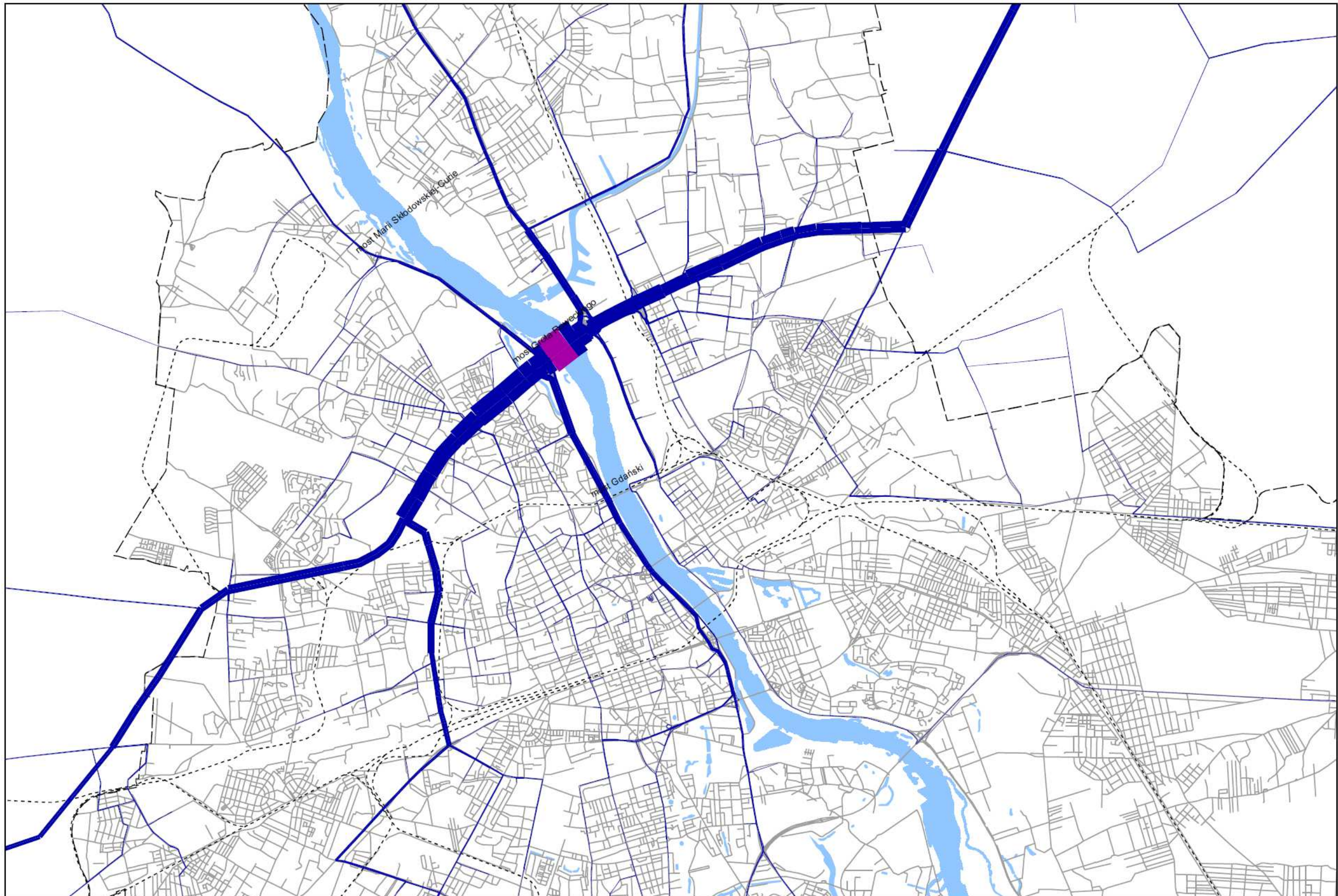
W0.E0.POR.Rys. 4.1 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





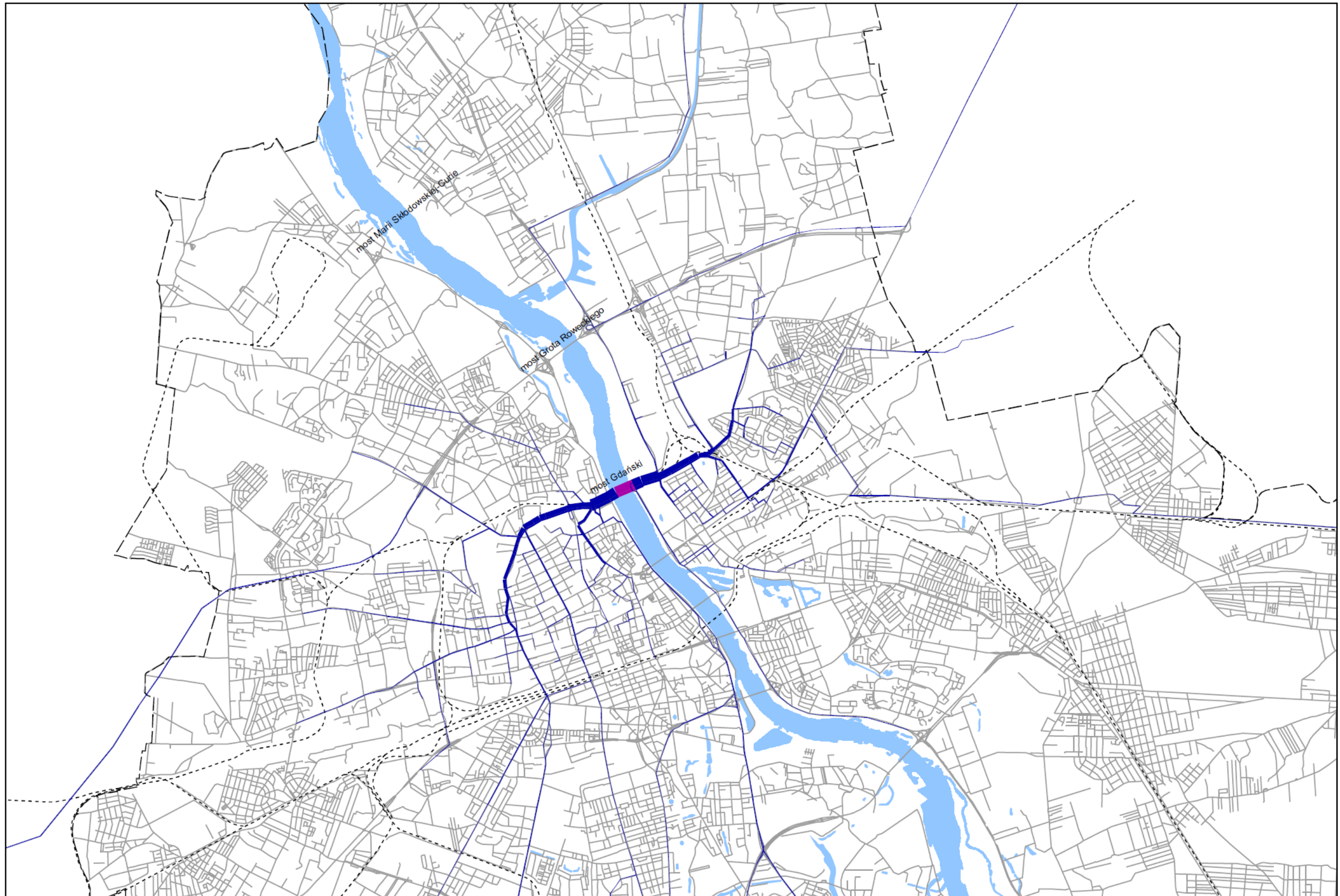
**W0.E0.POR** Rys. 4.2 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





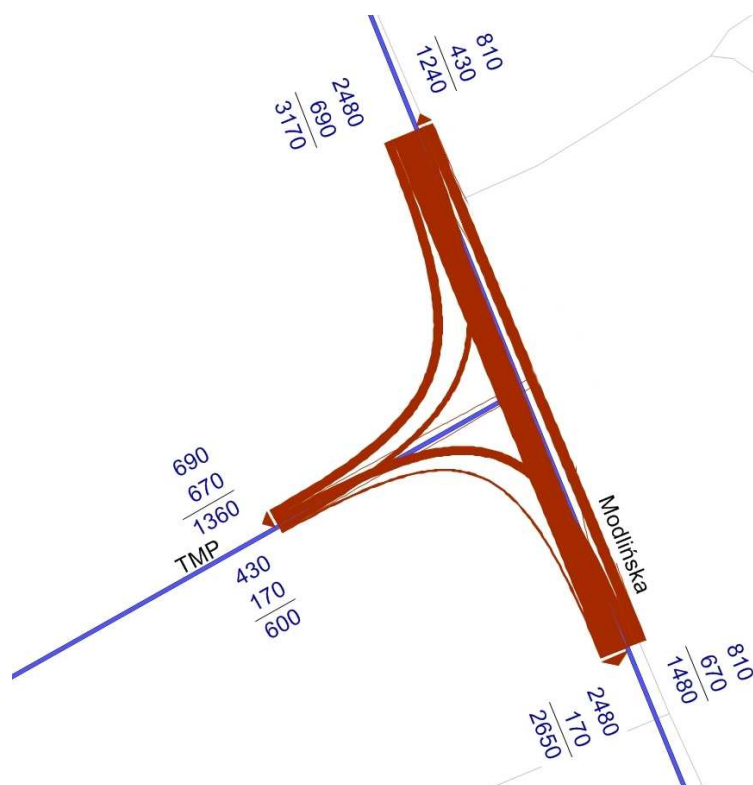
**W0.E0.POR** Rys. 4.3 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota Roweckiego, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).



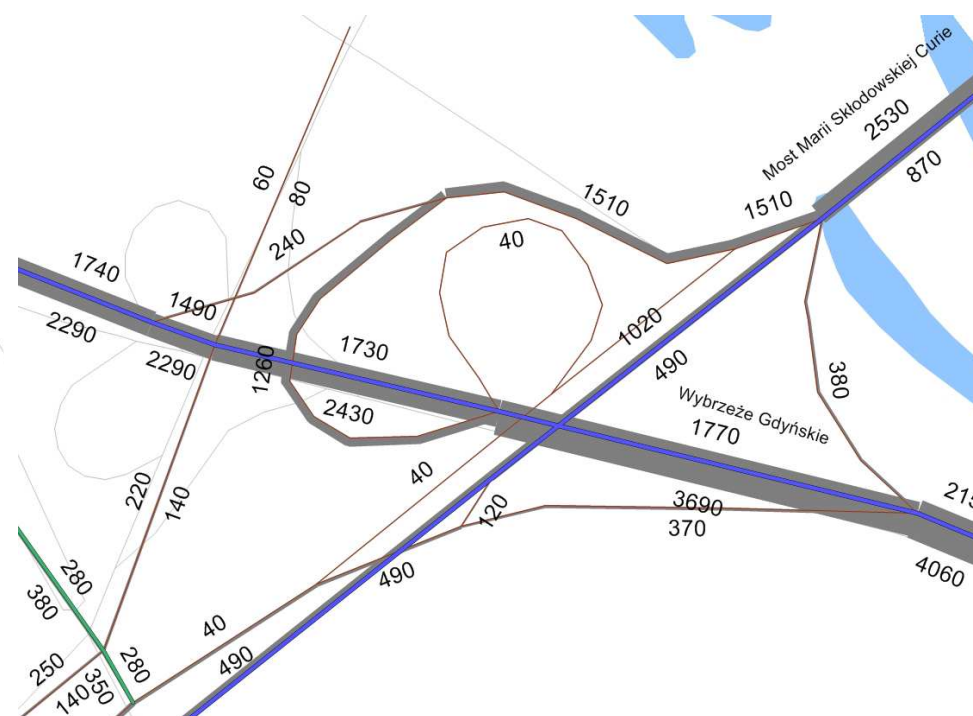


**W0.E0.POR** Rys. 4.4 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

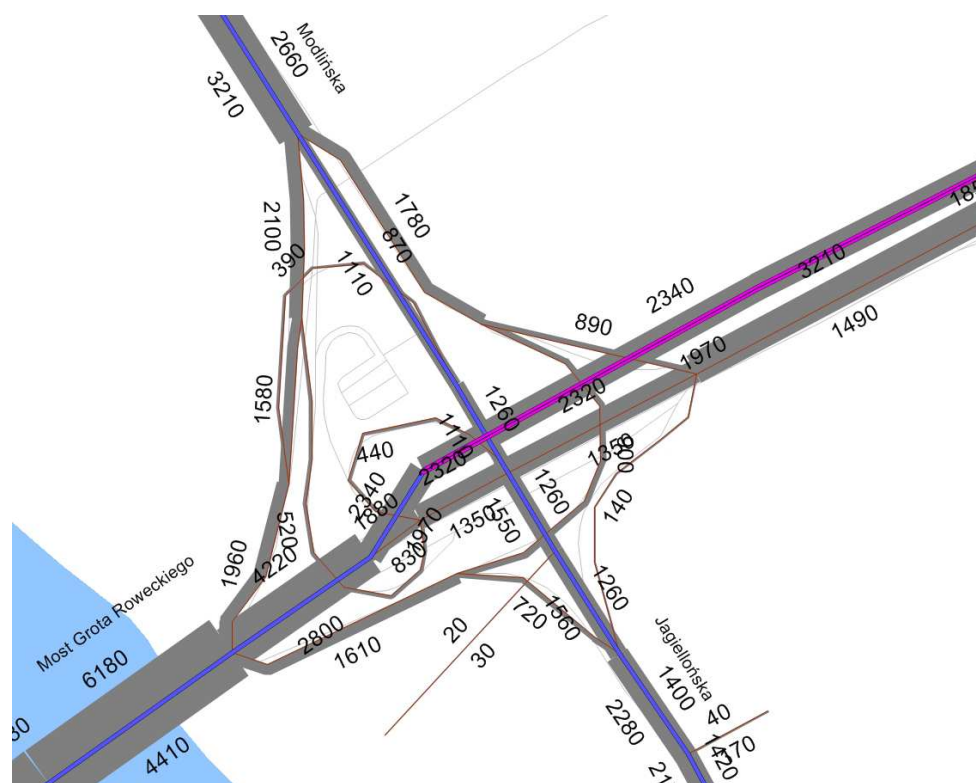




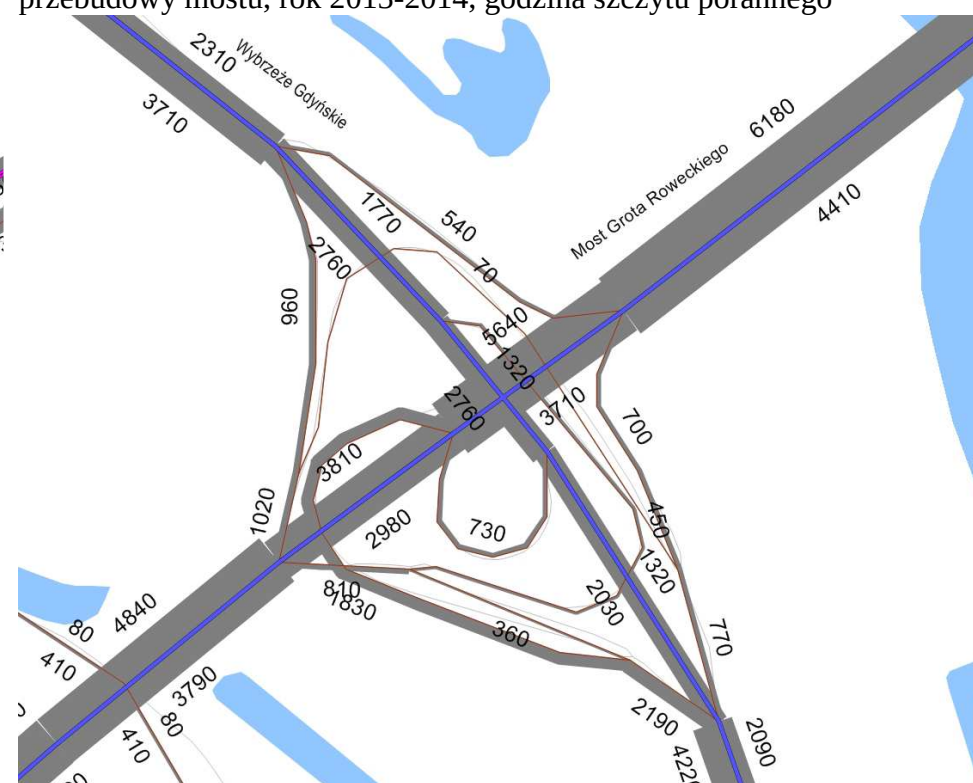
**W0.E0.POR** Rys. 4.5 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego



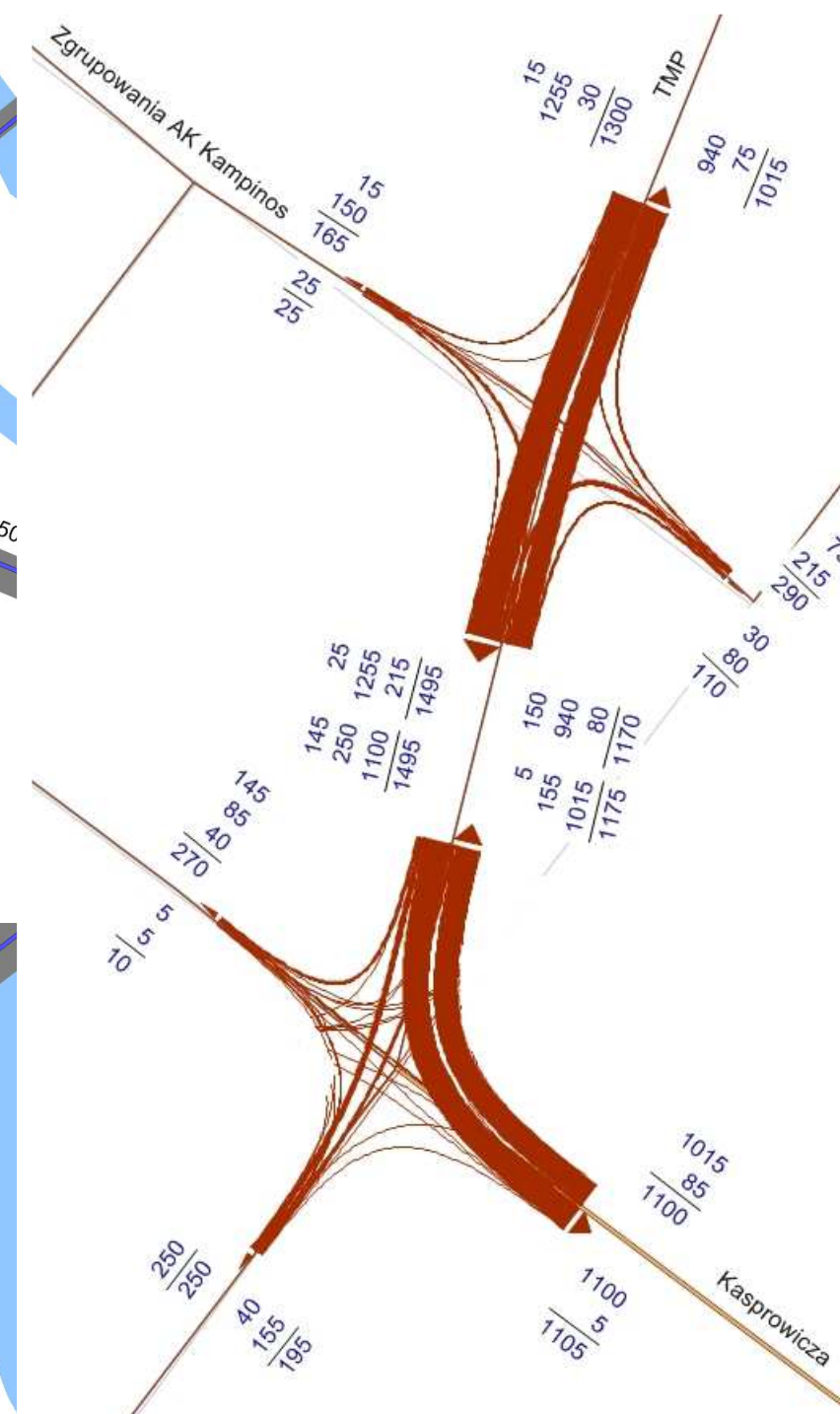
**W0.E0.POR** Rys. 4.6 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynińskie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego



**W0.E0.POR** Rys. 4.8 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego



**W0.E0.POR** Rys. 4.9 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdynińskie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego



**W0.E0.POR** Rys. 4.7 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego



#### 4.0.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 0, bez przebudowy mostu Grota Roweckiego, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego** przedstawiono na:

- **W0.E0.POP** Rys. 4.10 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W0.E0.POP** Rys. 4.11 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W0.E0.POP** Rys. 4.12 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota Roweckiego, w wariantcie bez przebudowy mostu – rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W0.E0.POP** Rys. 4.13 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W0.E0.POP** Rys. 4.14 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego
- **W0.E0.POP** Rys. 4.15 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego
- **W0.E0.POP** Rys. 4.16 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego
- **W0.E0.POP** Rys. 4.17 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego
- **W0.E0.POP** Rys. 4.18 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego

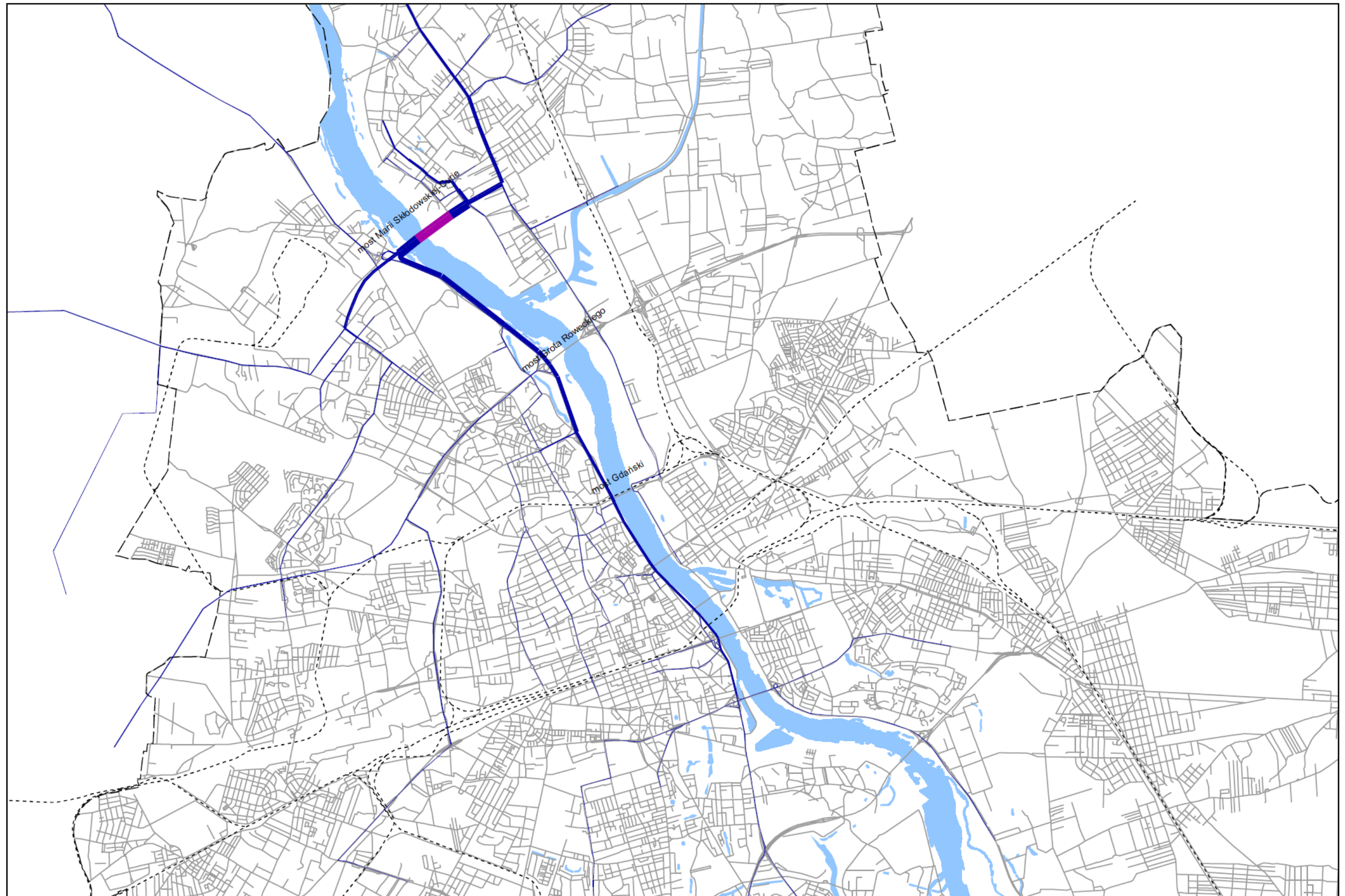
*W0.E0.POP – wariant 0, etap 0, szczyt popołudniowy*





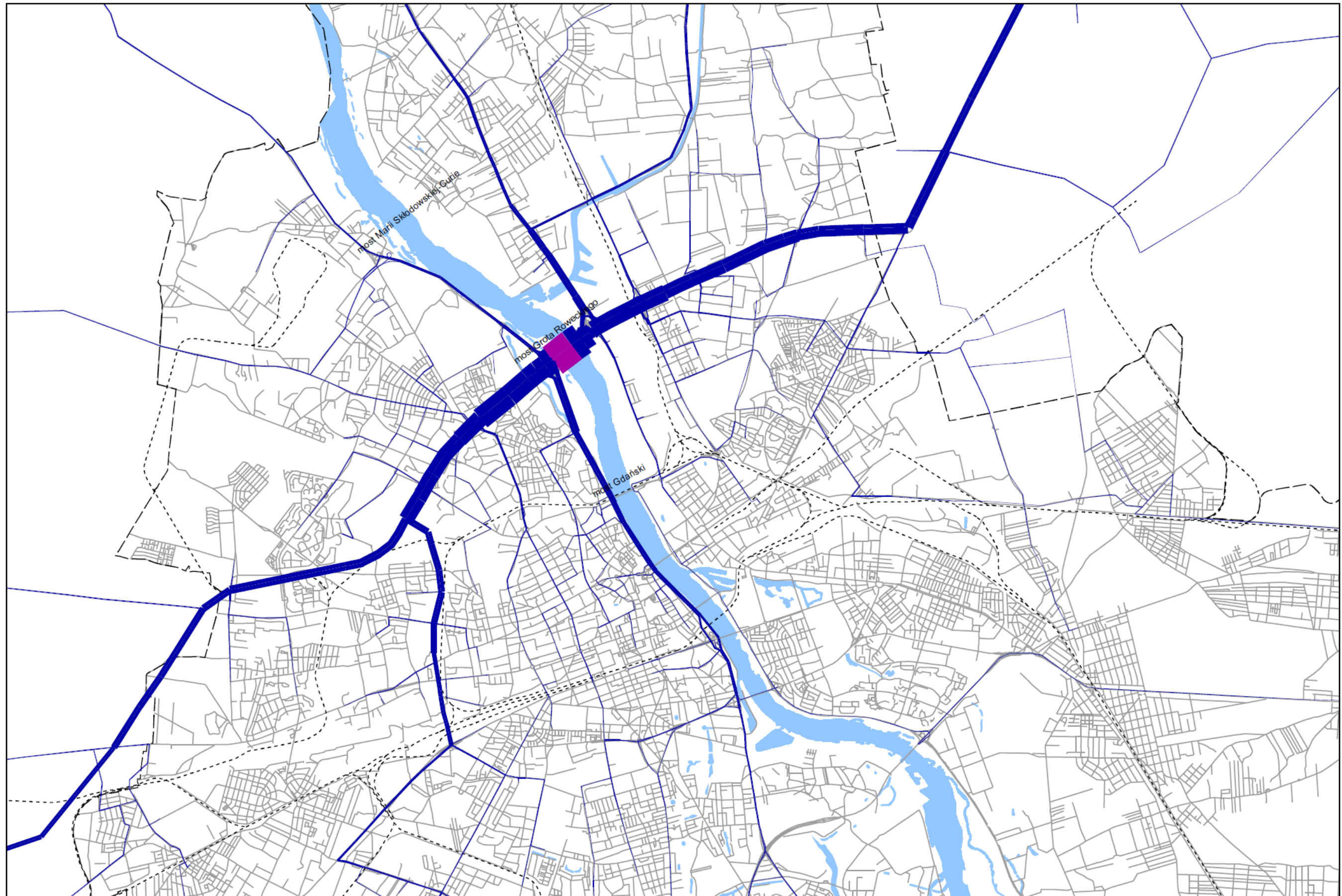
W0.E0.POP Rys. 4.10 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





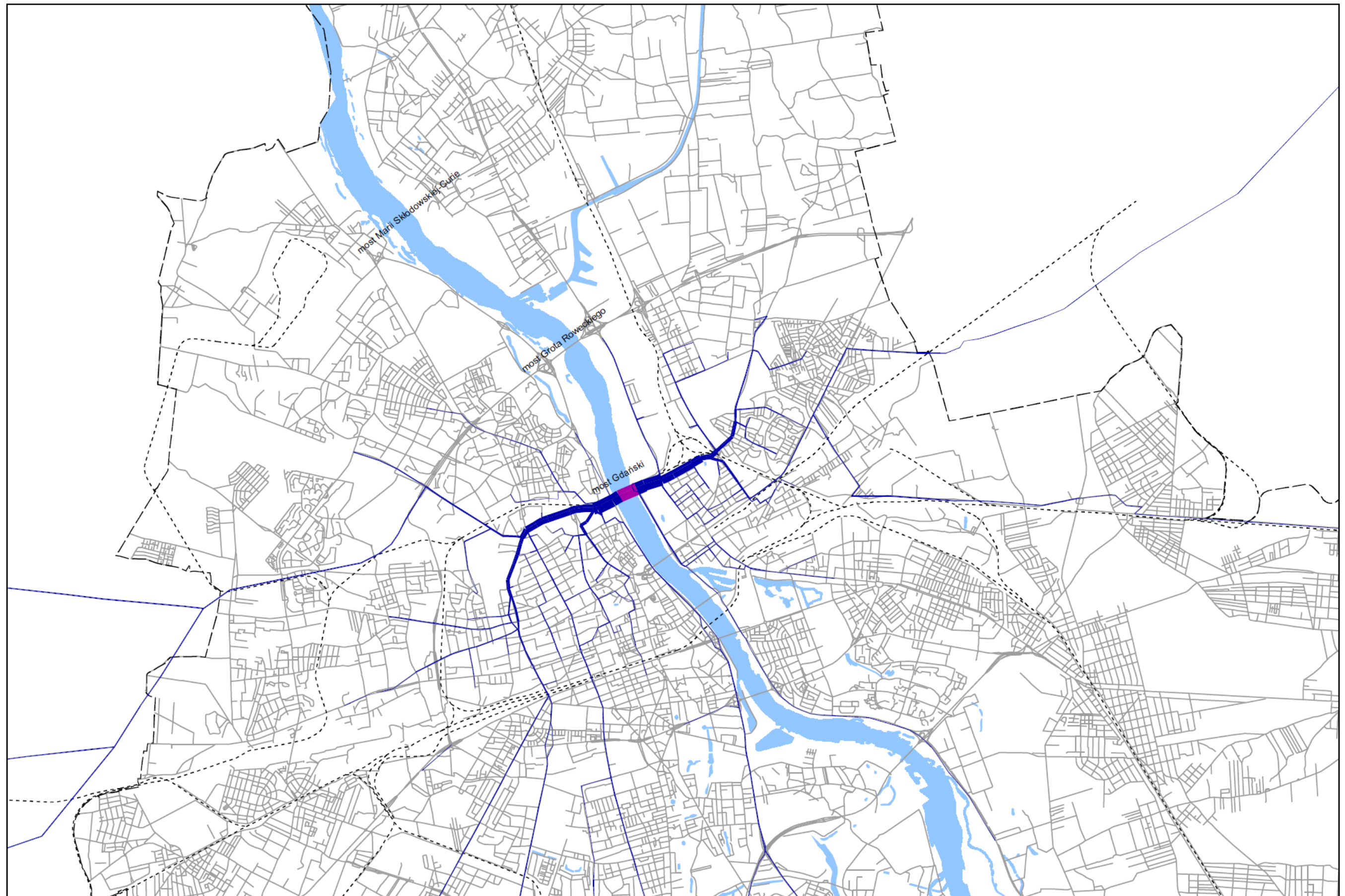
**W0.E0.POP** Rys. 4.11 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





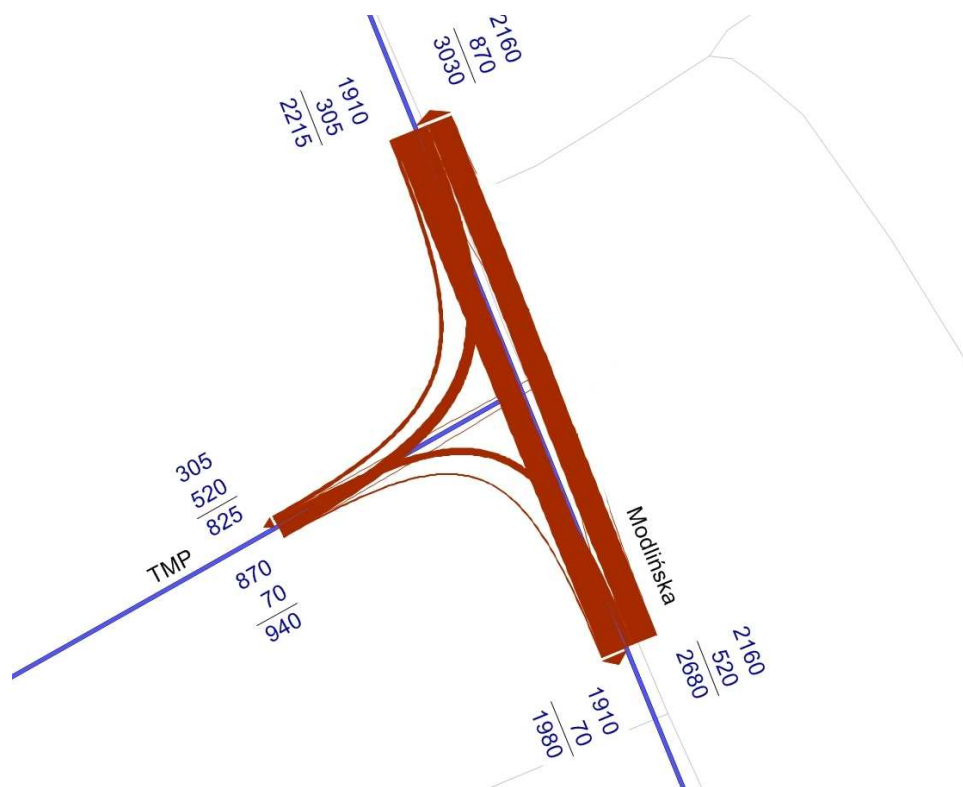
**W0.E0.POP** Rys. 4.12 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota Roweckiego, w wariantcie bez przebudowy mostu – rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).



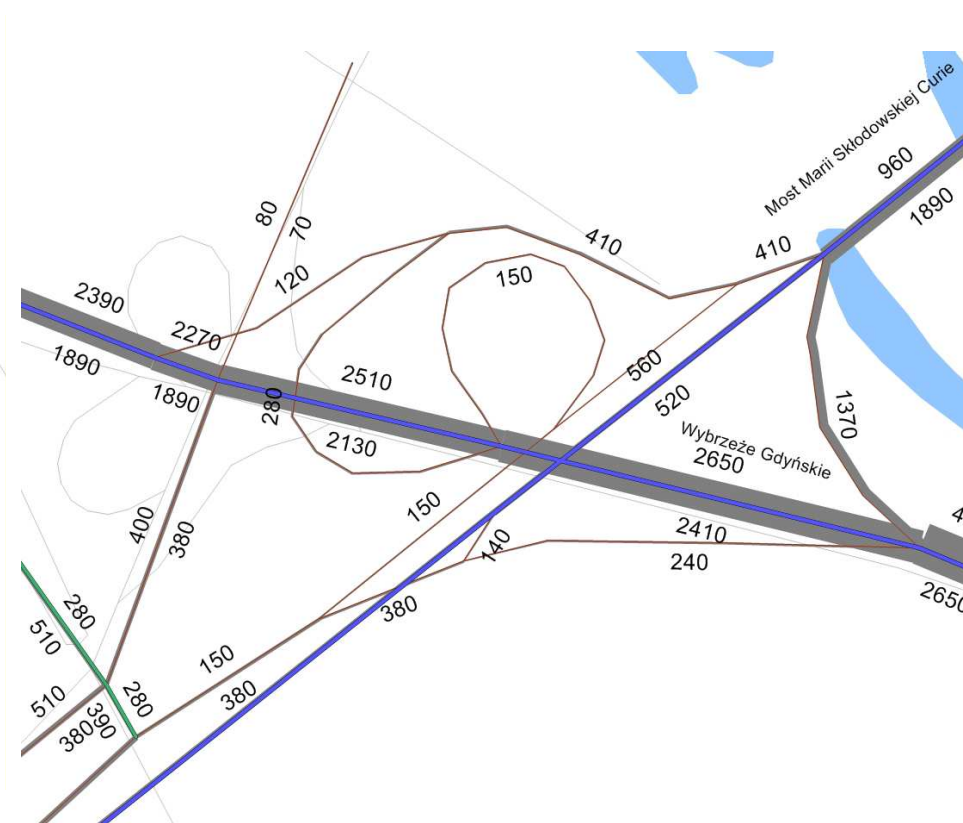


**W0.E0.POP** Rys. 4.13 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, w wariantcie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

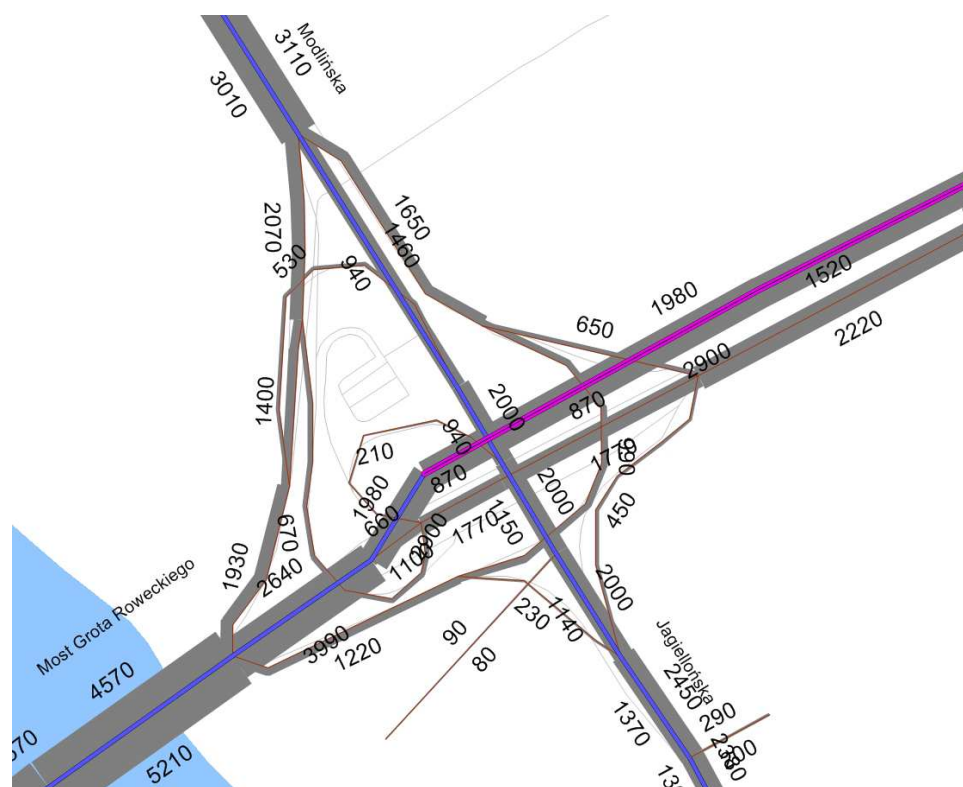




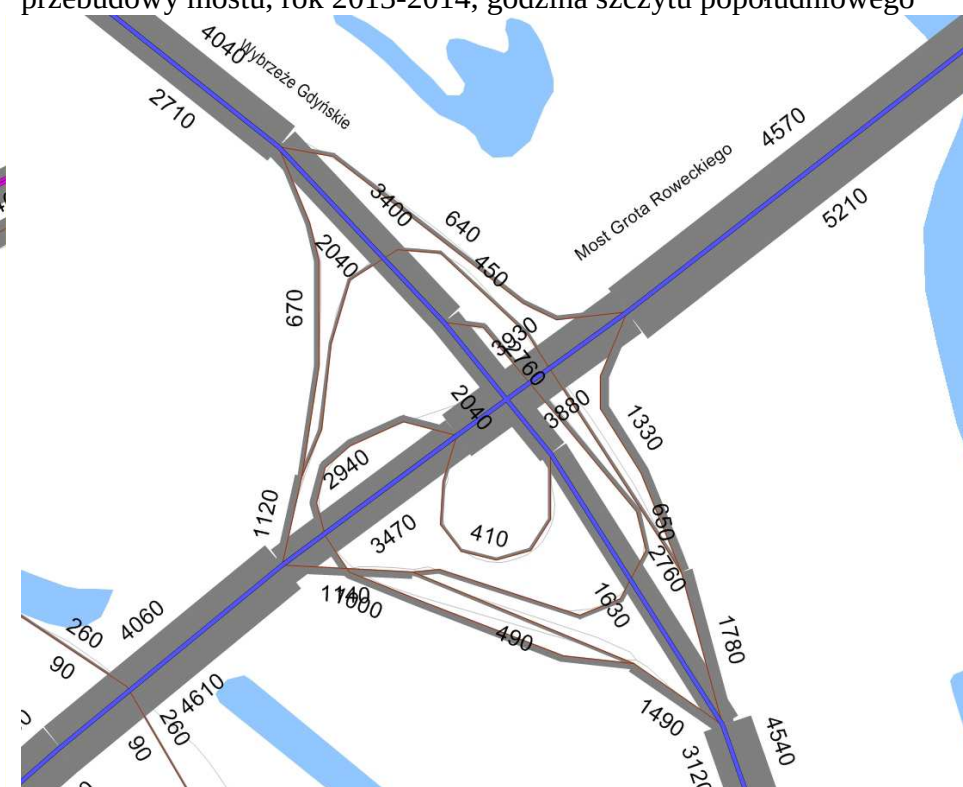
**W0.E0.POP** Rys. 4.14 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego



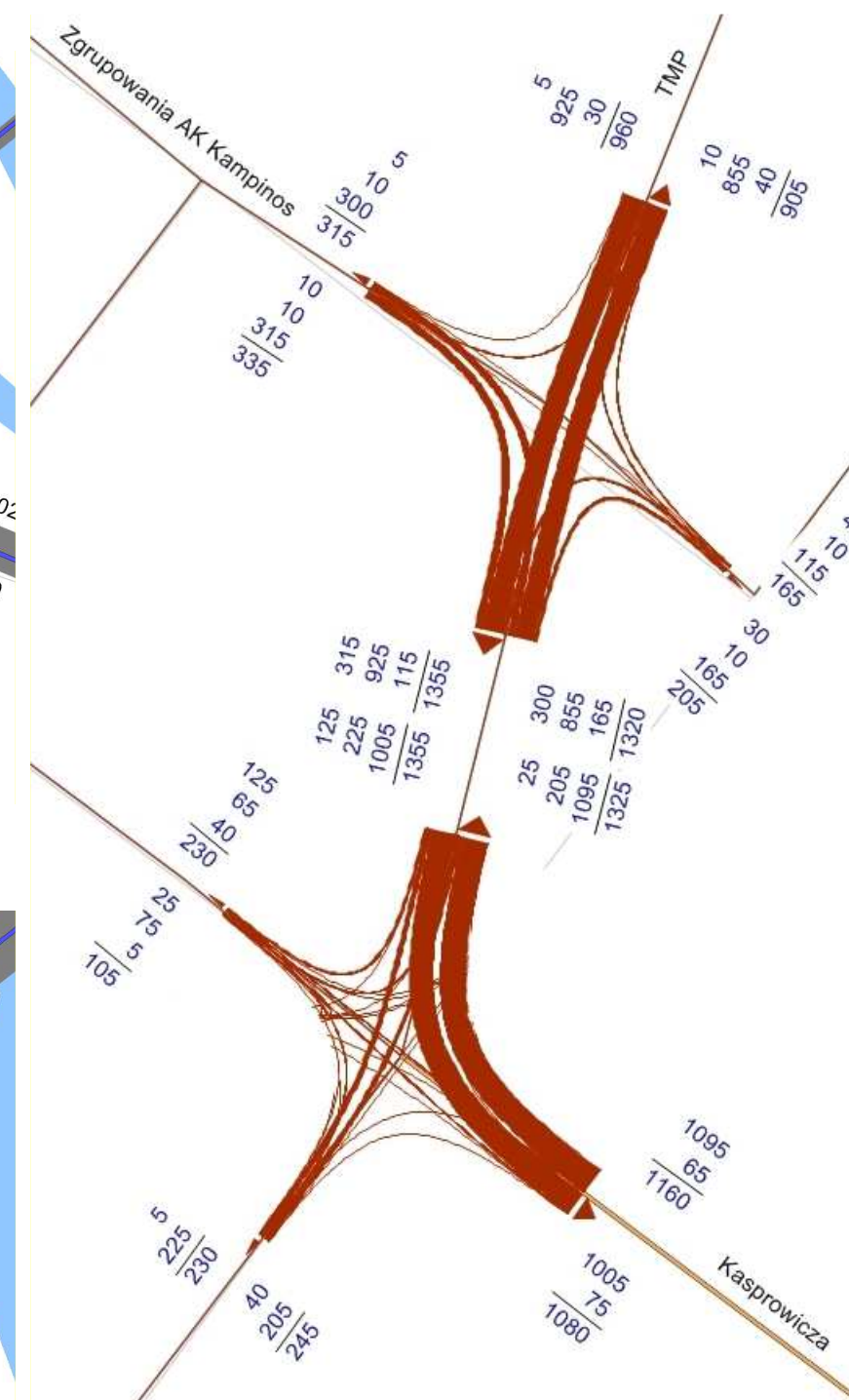
**W0.E0.POP** Rys. 4.15 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego



**W0.E0.POP** Rys. 4.17 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego



**W0.E0.POP** Rys. 4.18 Kartogram ruchu w węzle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego



**W0.E0.POP**Rys. 4.16 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicz z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie w wariantie bez przebudowy mostu, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego



## 4.1 Wariant 1

### 4.1.1 Etap 1

#### 4.1.1.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 1, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W1.E1.POR** Rys. 4.19 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W1.E1.POR** Rys. 4.20 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W1.E1.POR** Rys. 4.21 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W1.E1.POR** Rys. 4.22 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W1.E1.POR** Rys. 4.23 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E1.POR** Rys. 4.24 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E1.POR** Rys. 4.25 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E1.POR** Rys. 4.26 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E1.POR** Rys. 4.27 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E1.POR** Rys. 4.28 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicz z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E1.POR** Rys. 4.29 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.
- **W1.E1.POR** Rys. 4.30 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

*W1.E1.POR – wariant 1, etap 1, szczyt poranny*





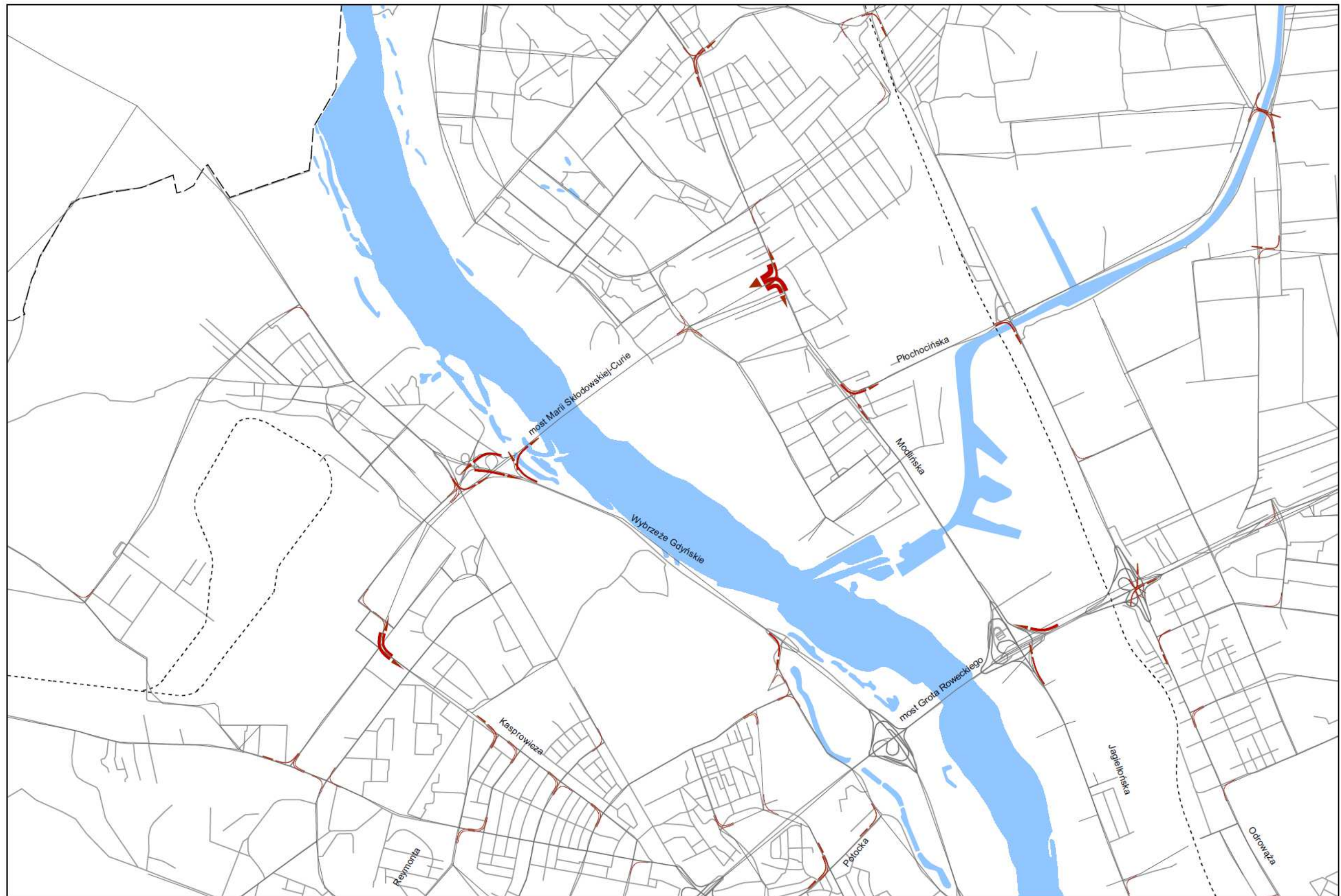
W1.E1.POR Rys. 4.19 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





**W1.E1.POR** Rys. 4.20 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





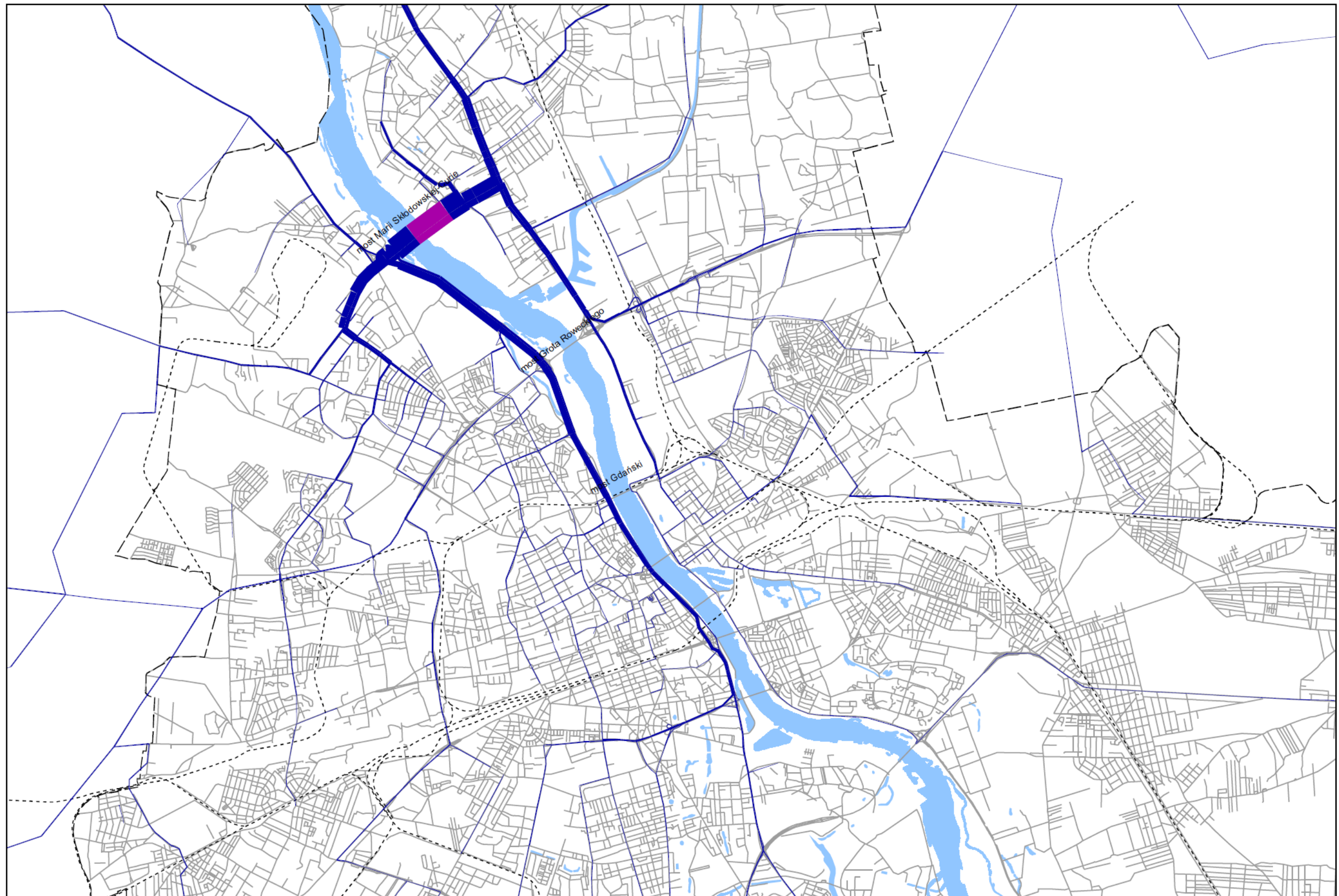
**W1.E1.POR** Rys. 4.21 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





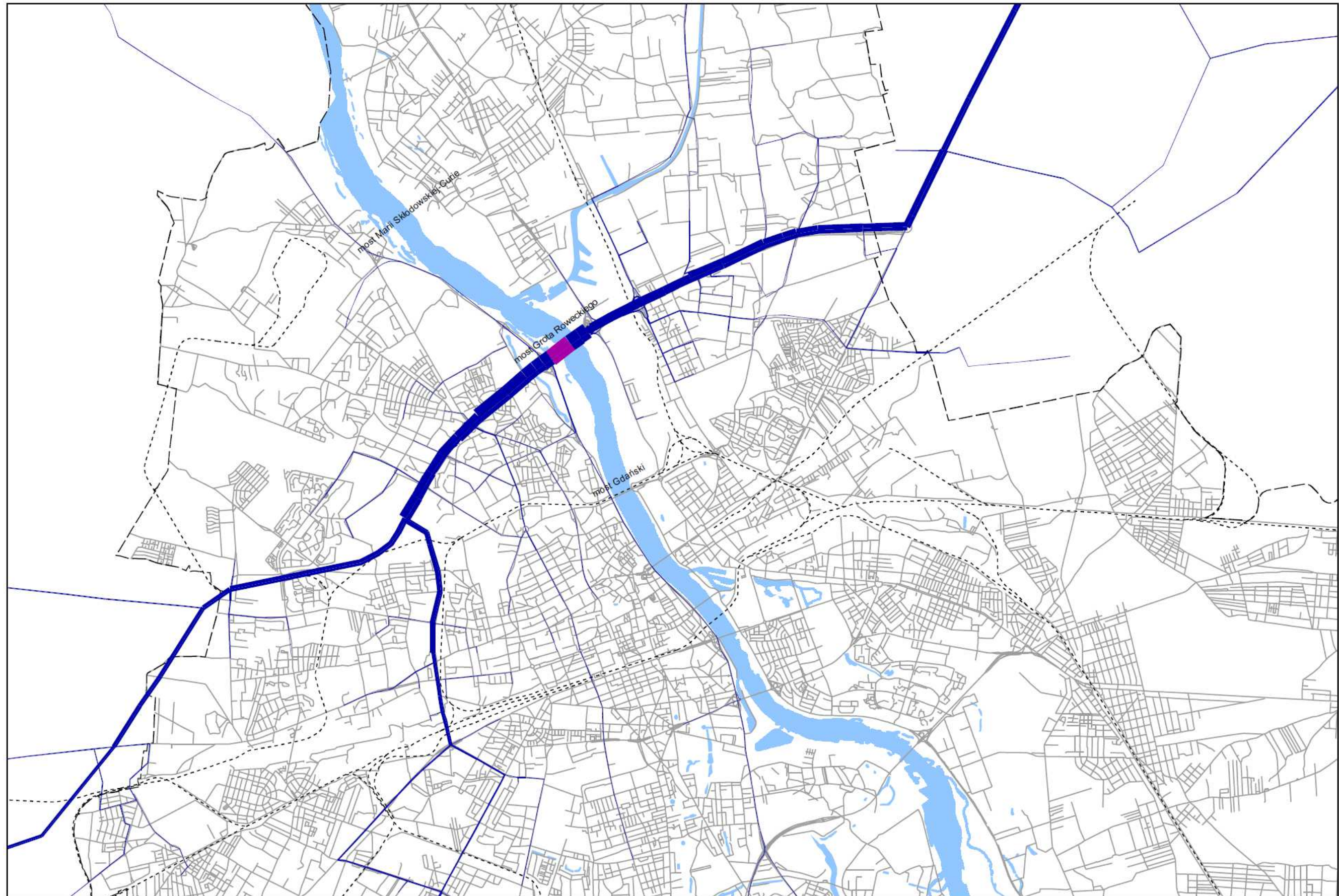
**W1.E1.POR** Rys. 4.22 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





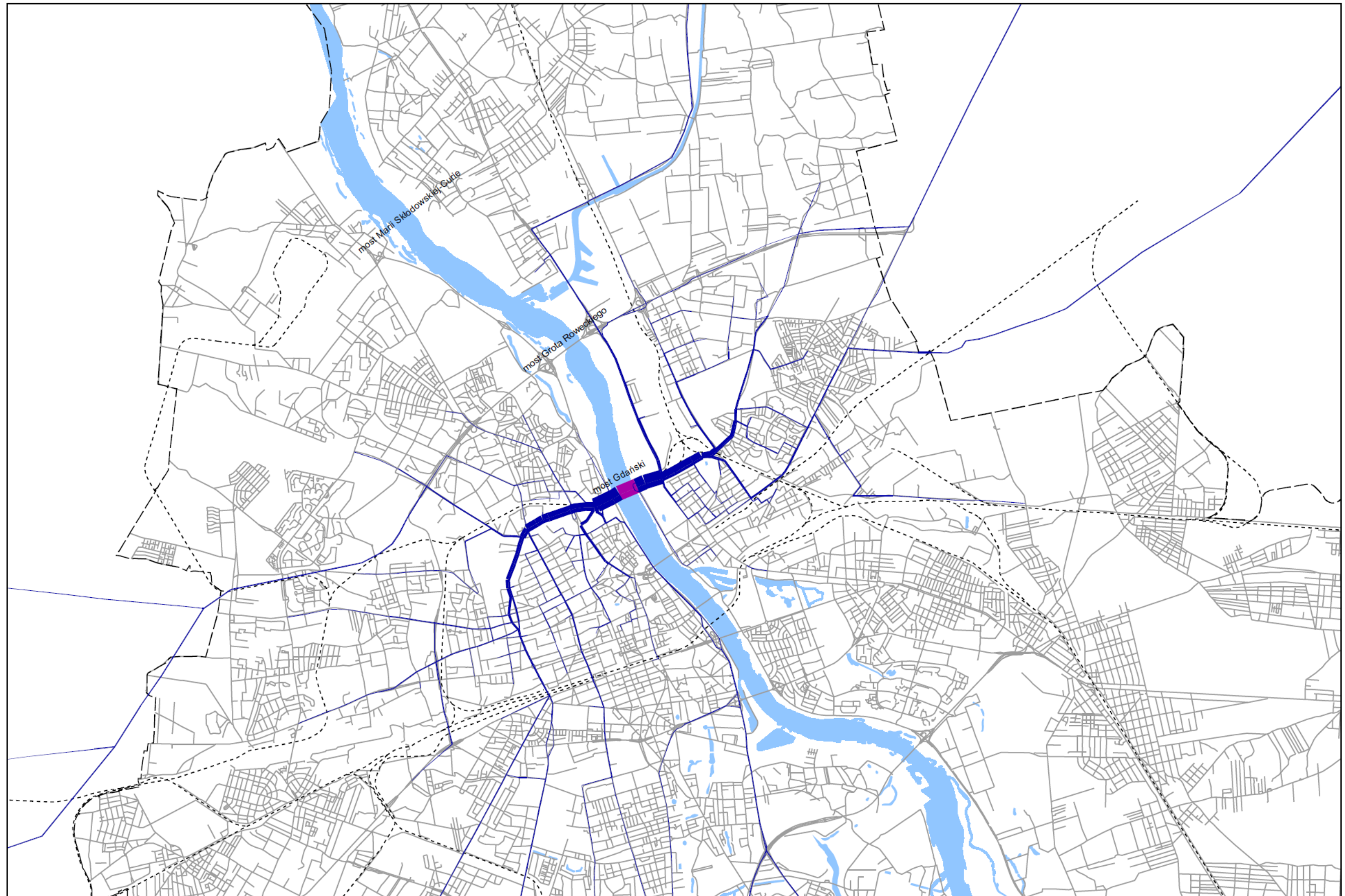
**W1.E1.POR** Rys. 4.23 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





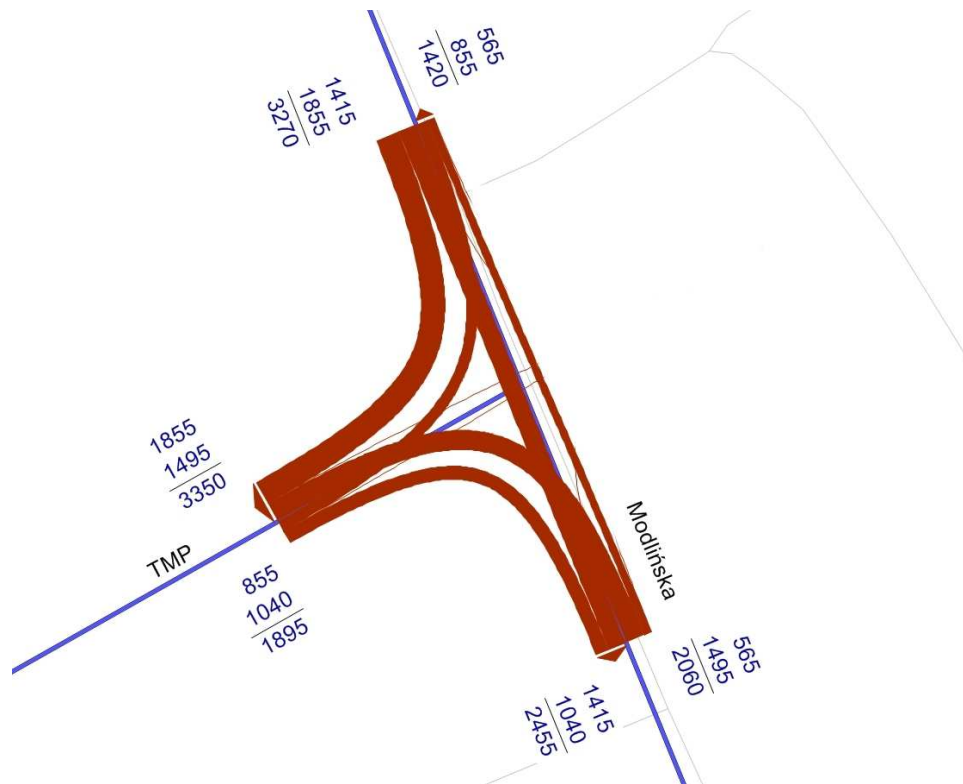
**W1.E1.POR** Rys. 4.24 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





**W1.E1.POR** Rys. 4.25 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





**W1.E1.POR** Rys. 4.26 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



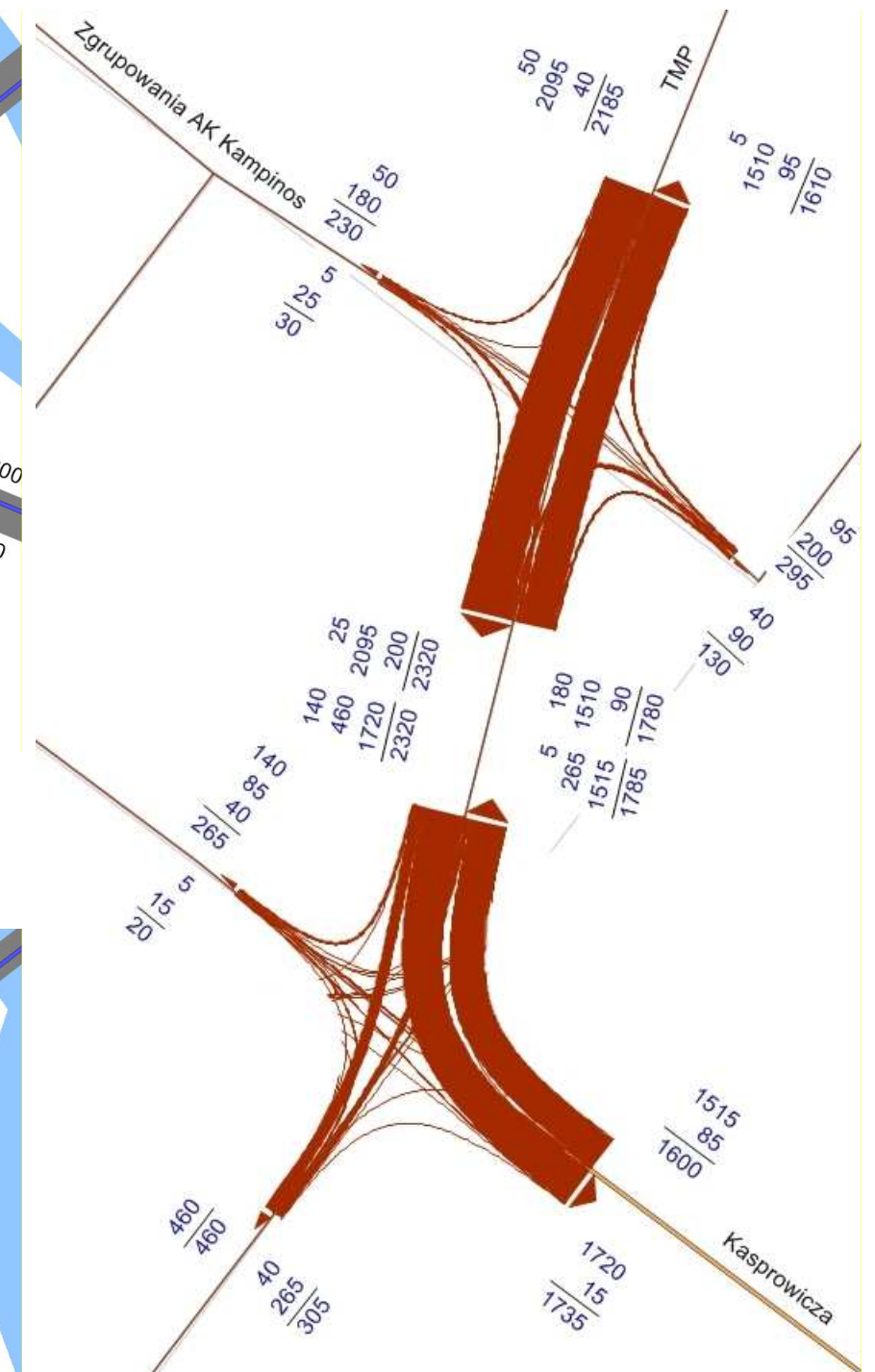
**W1.E1.POR** Rys. 4.27 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E1.POR** Rys. 4.29 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E1.POR** Rys. 4.30 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E1.POR** Rys. 4.28 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



#### 4.1.1.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 1, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W1.E1.POP** Rys. 4.31 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W1.E1.POP** Rys. 4.32 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W1.E1.POP** Rys. 4.33 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W1.E1.POP** Rys. 4.34 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W1.E1.POP** Rys. 4.35 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E1.POP** Rys. 4.36 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E1.POP** Rys. 4.37 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E1.POP** Rys. 4.38 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E1.POP** Rys. 4.39 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E1.POP** Rys. 4.40 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E1.POP** Rys. 4.41 ram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E1.POP** Rys. 4.42 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

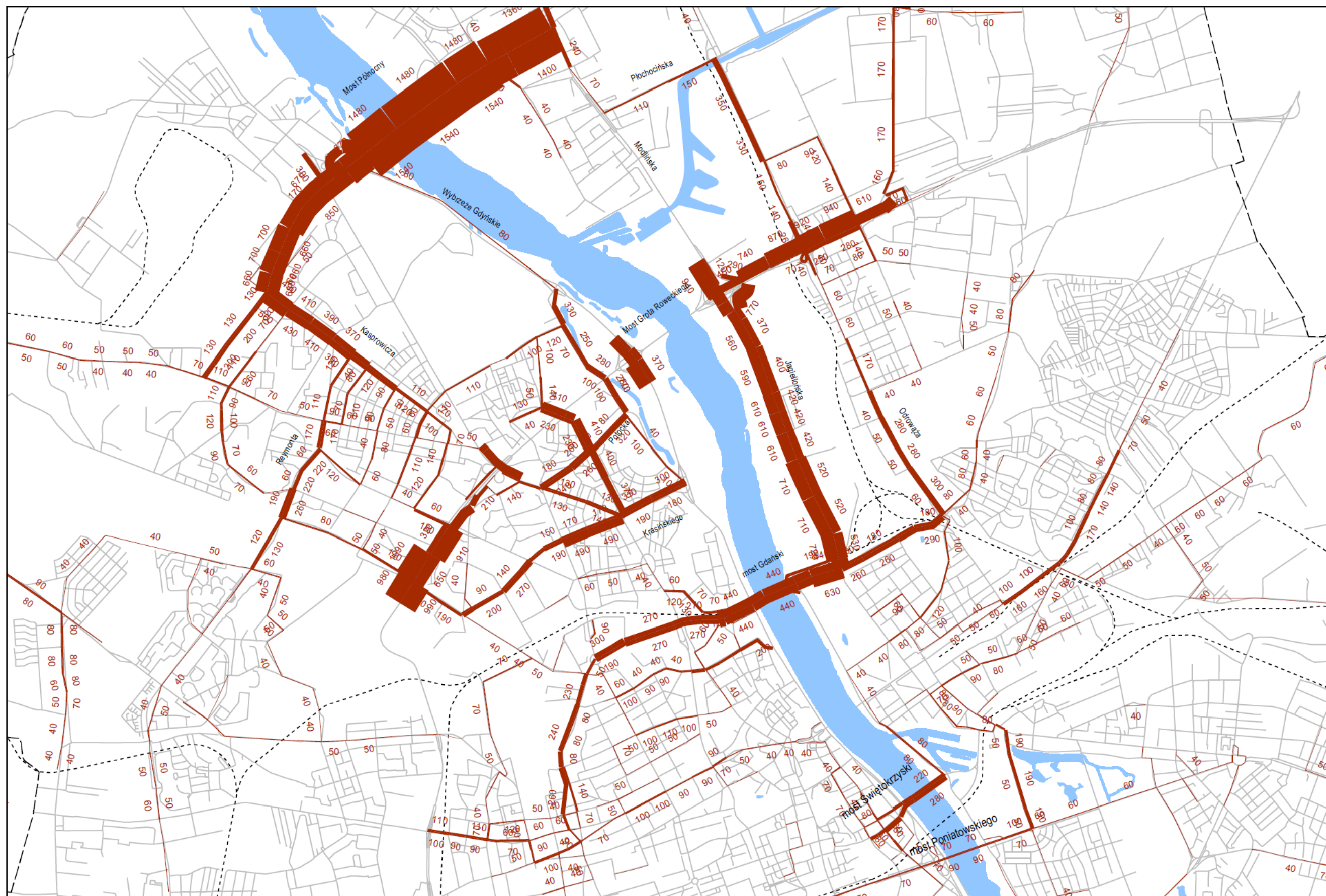
*W1.E1.POP – wariant 1, etap 1, szczyt popołudniowy*





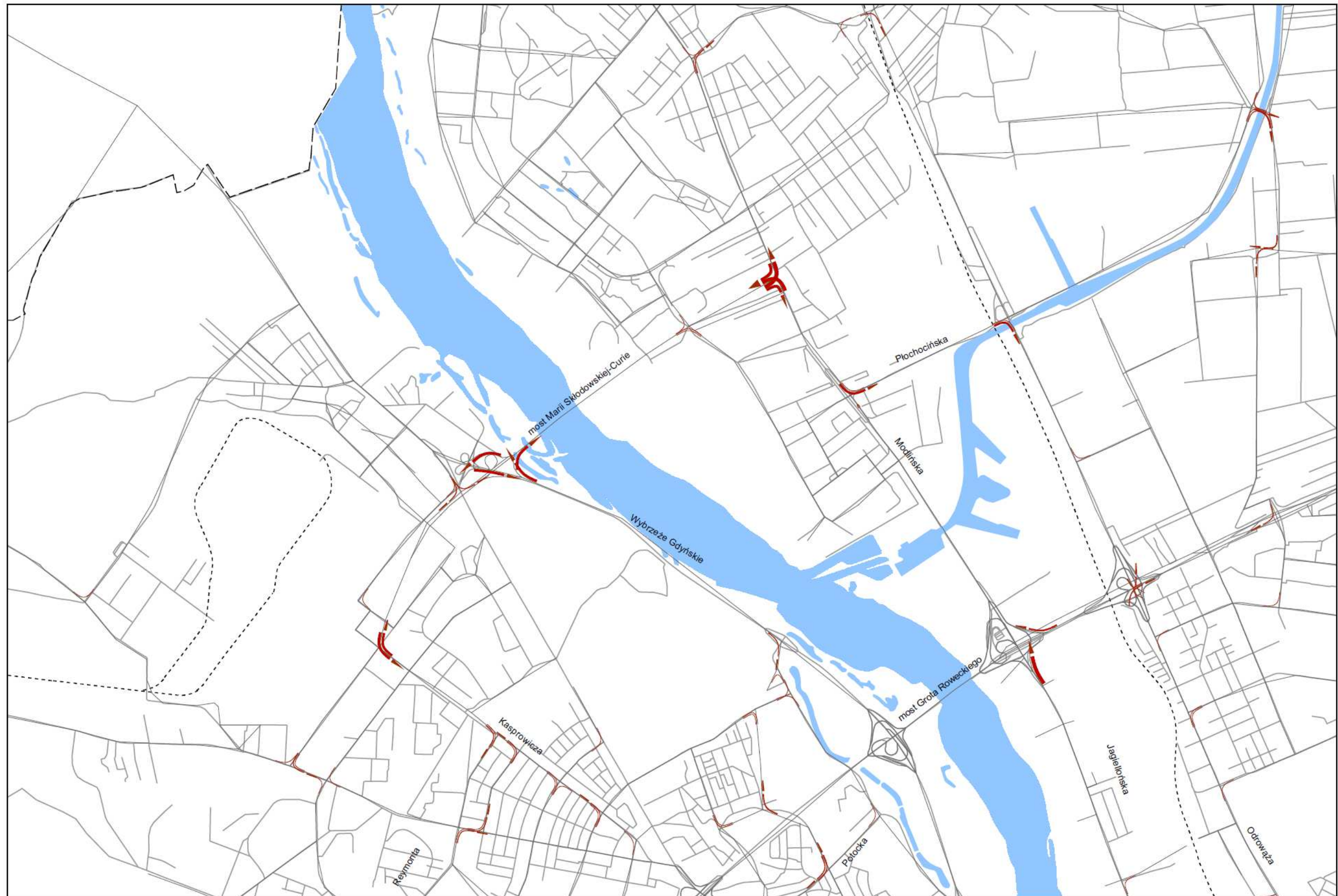
W1.E1.POP Rys. 4.31 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





**W1.E1.POP** Rys. 4.32 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





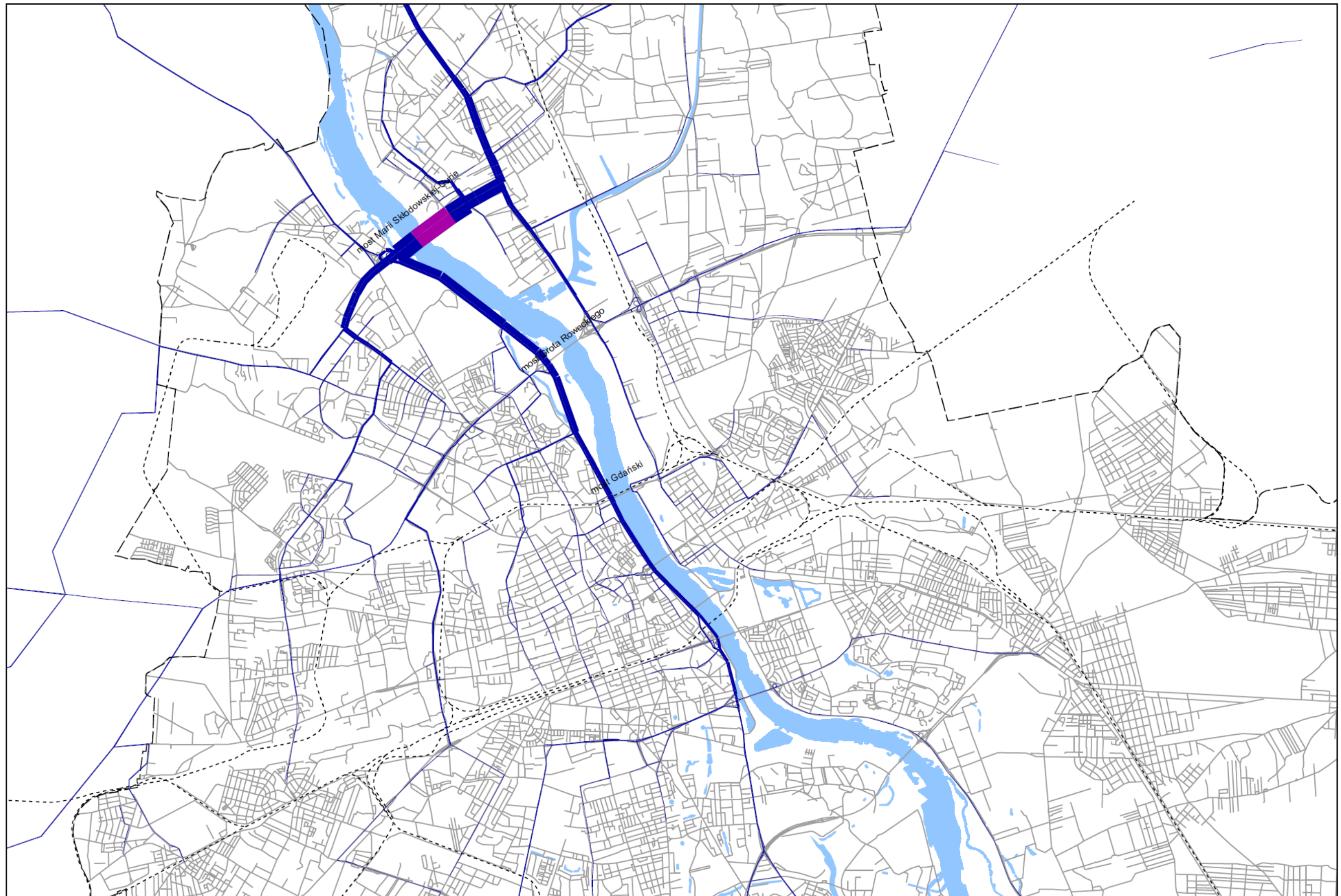
**W1.E1.POP** Rys. 4.33 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





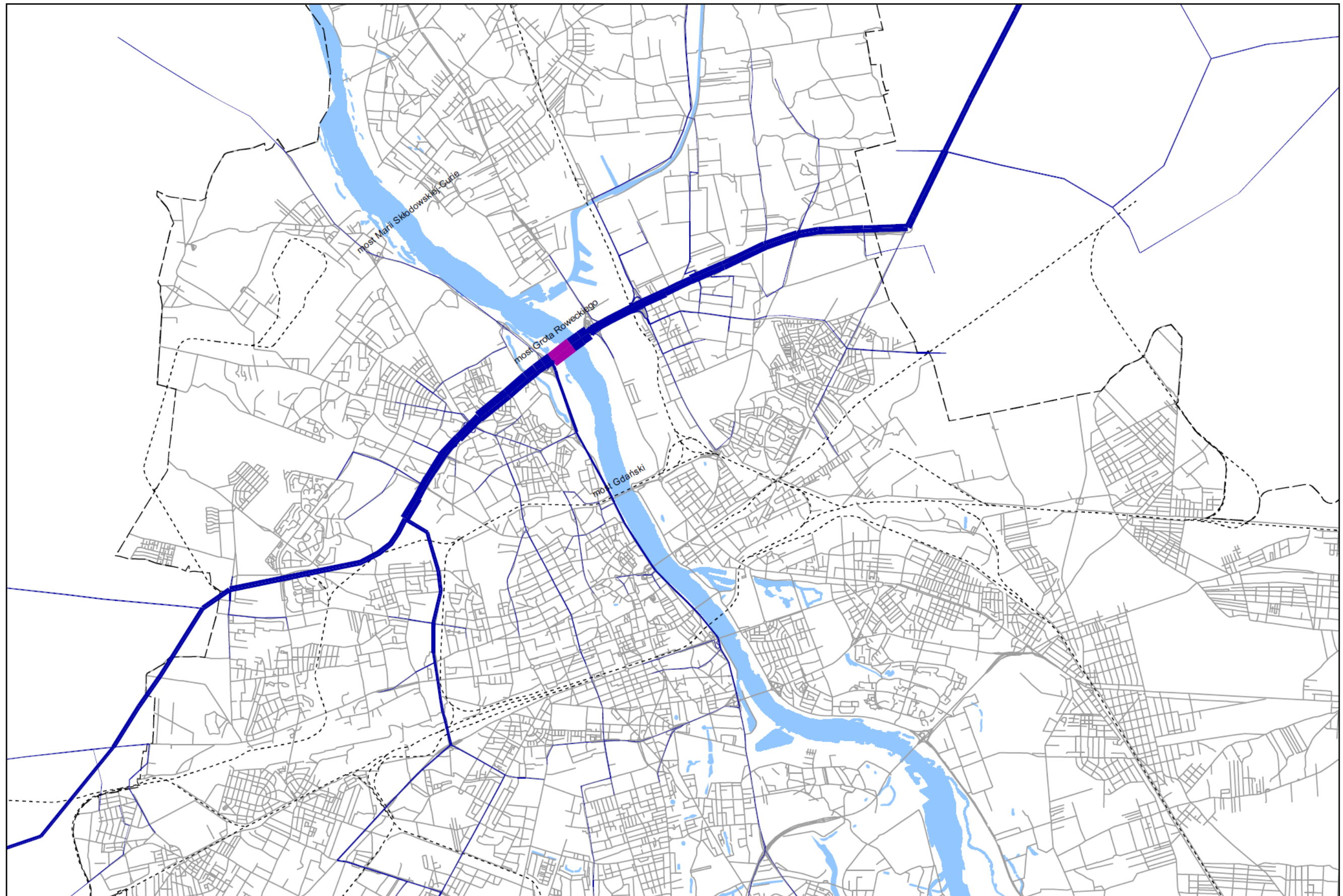
**W1.E1.POP** Rys. 4.34 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 1 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





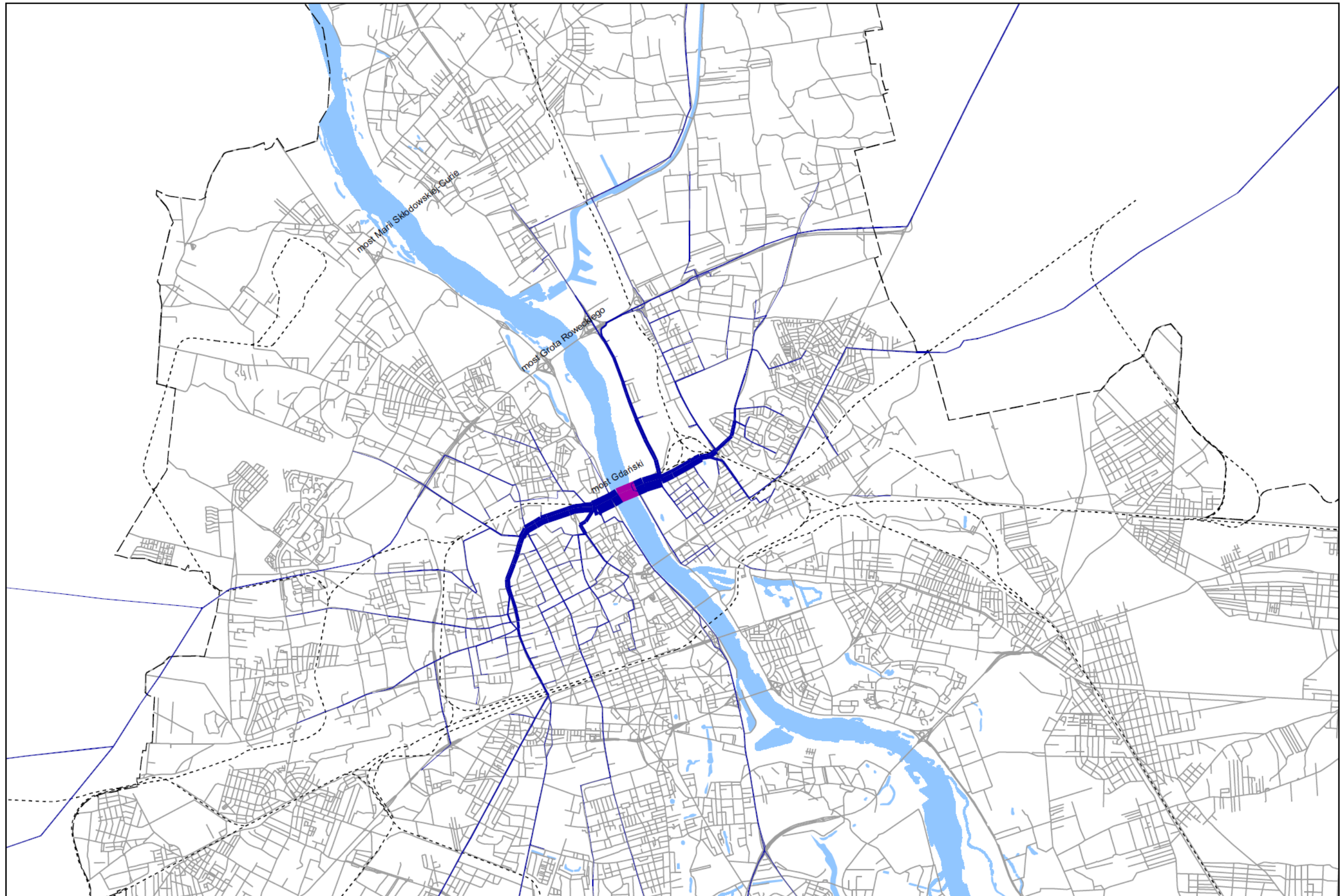
**W1.E1.POP** Rys. 4.35 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





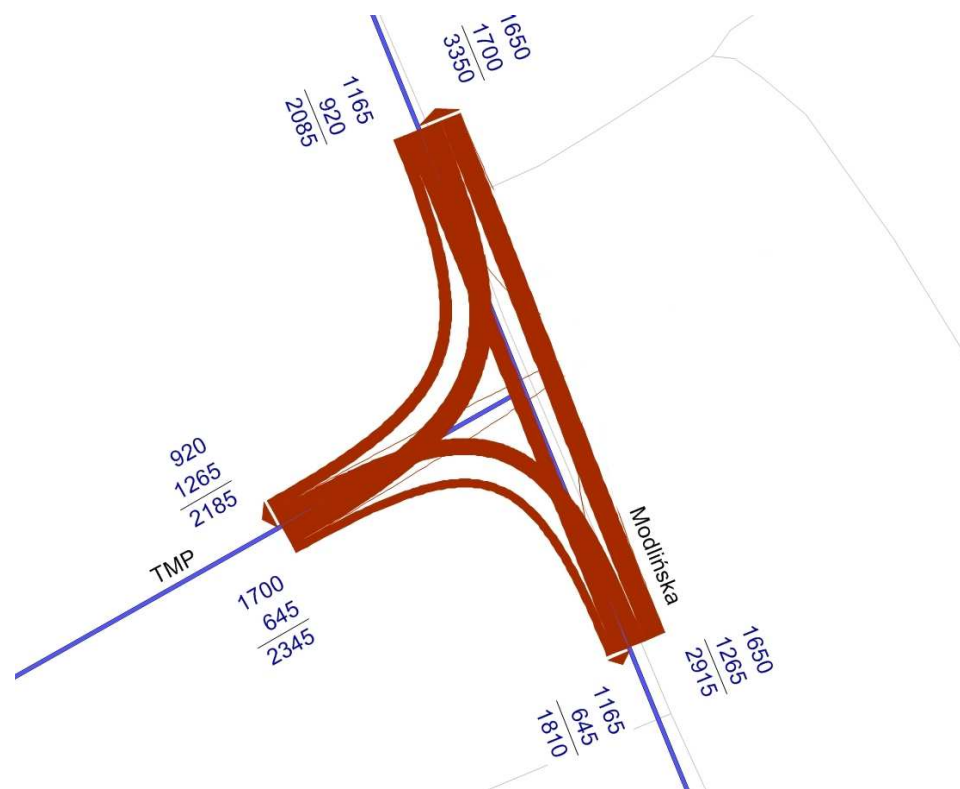
**W1.E1.POP** Rys. 4.36 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).



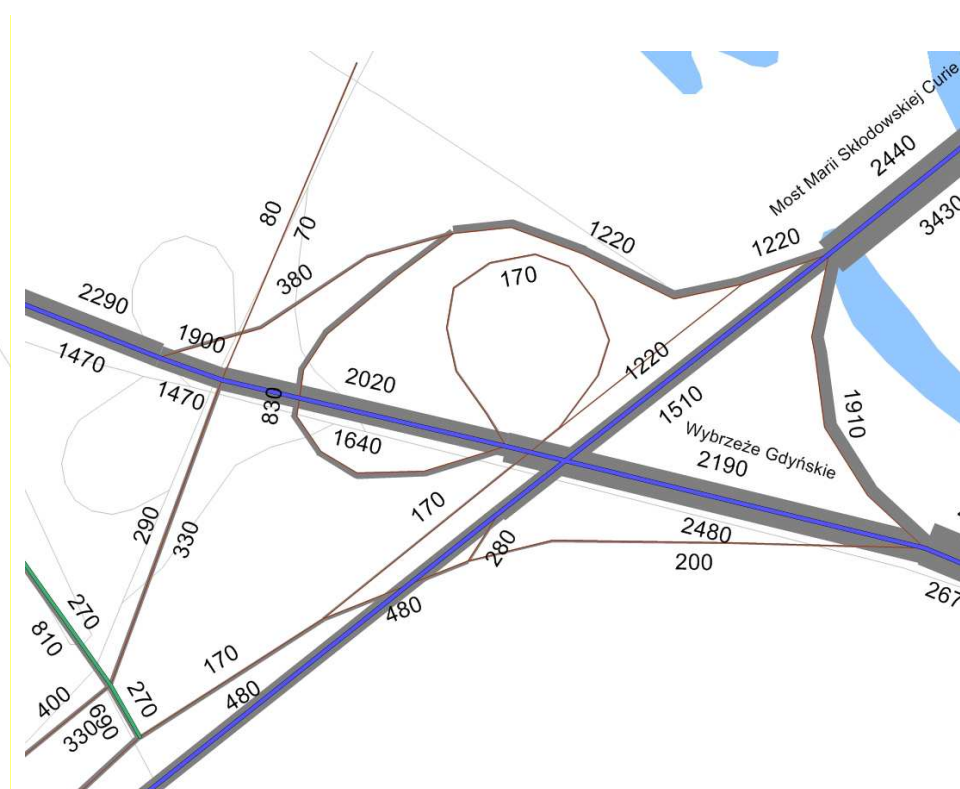


**W1.E1.POP** Rys. 4.37 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

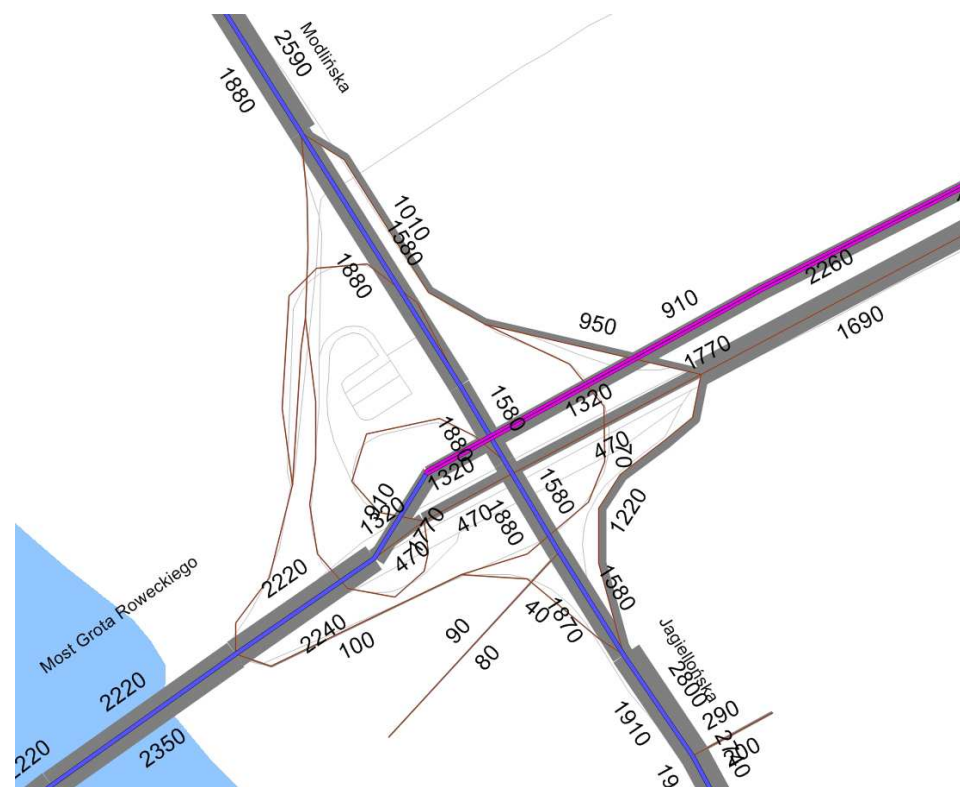




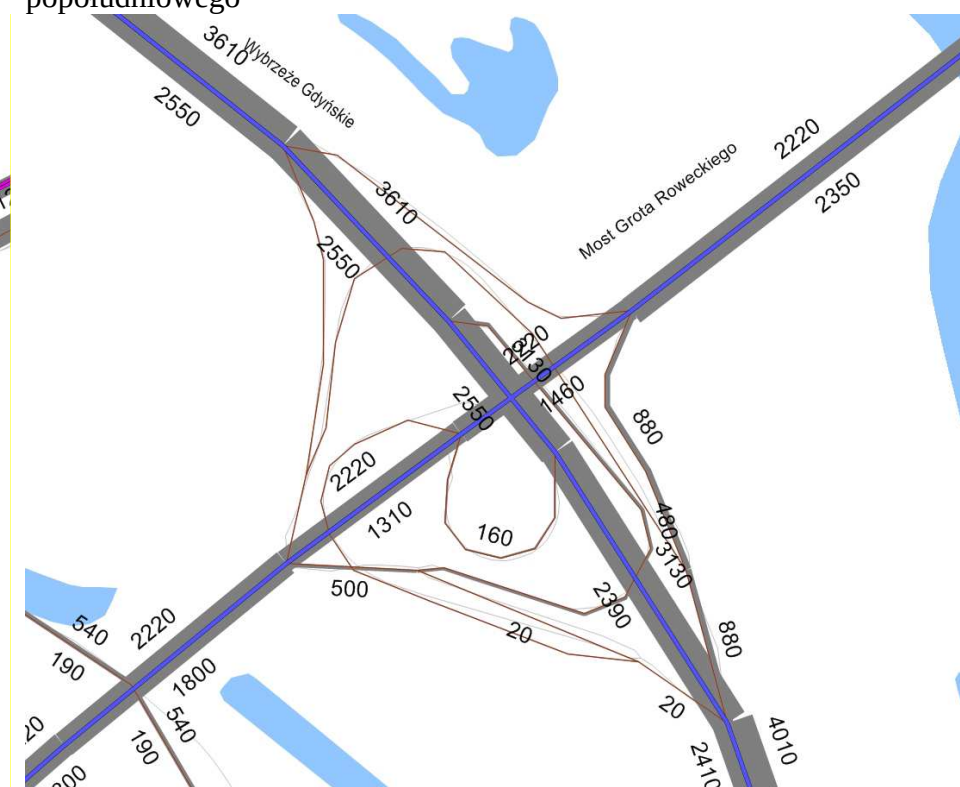
**W1.E1.POP** Rys. 4.38 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



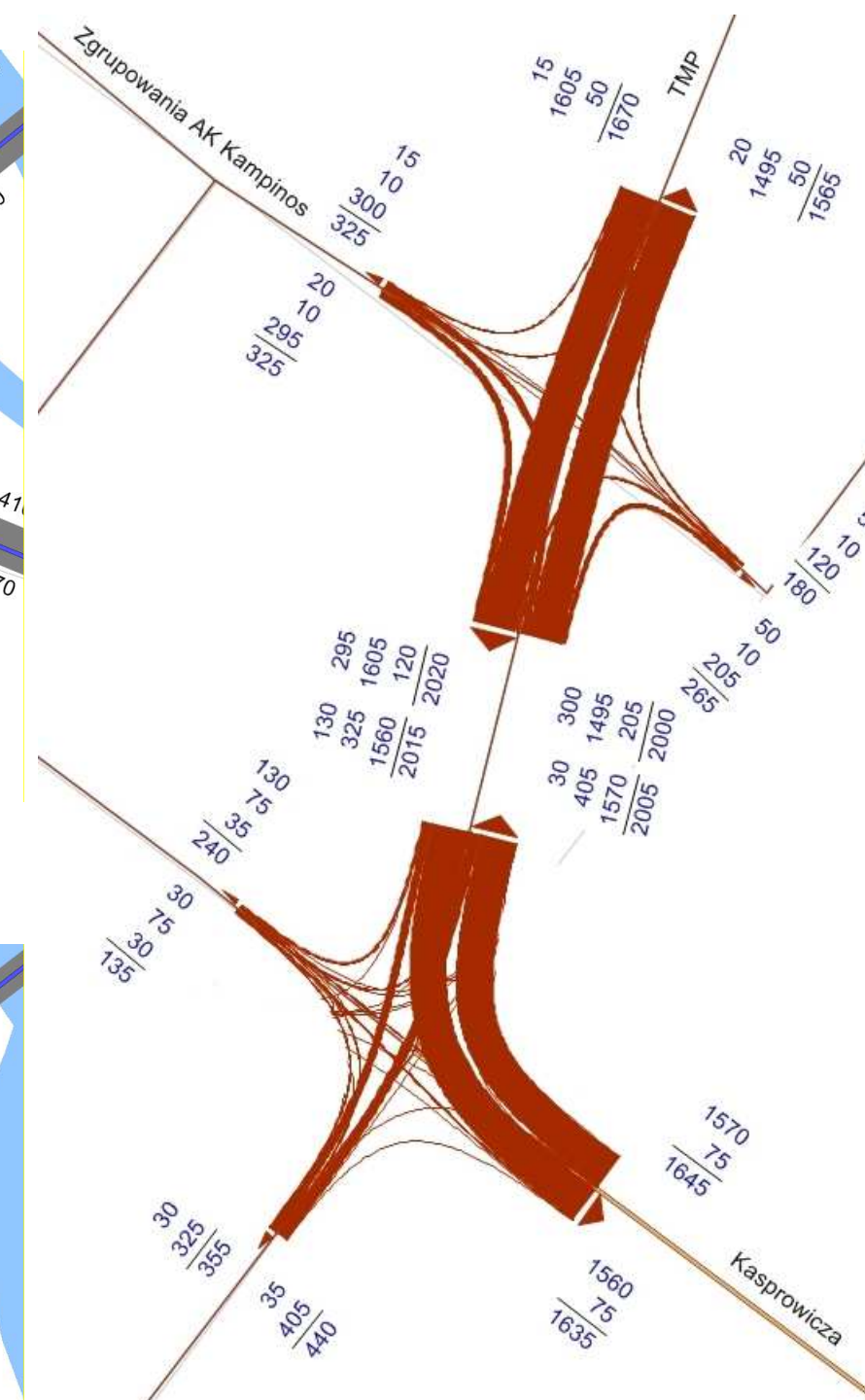
**W1.E1.POP** Rys. 4.39 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W1.E1.POP** Rys. 4.41 ram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W1.E1.POP** Rys. 4.42 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W1.E1.POP** Rys. 4.40 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicz z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



## 4.1.2 Etap 2

### 4.1.2.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 1, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W1.E2.POR** Rys. 4.43 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W1.E2.POR** Rys. 4.44 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W1.E2.POR** Rys. 4.45 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W1.E2.POR** Rys. 4.46 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W1.E2.POR** Rys. 4.47 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 2, organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E2.POR** Rys. 4.48 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E2.POR** Rys. 4.49 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E2.POR** Rys. 4.50 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E2.POR** Rys. 4.51 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E2.POR** Rys. 4.52 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E2.POR** Rys. 4.53 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E2.POR** Rys. 4.54 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

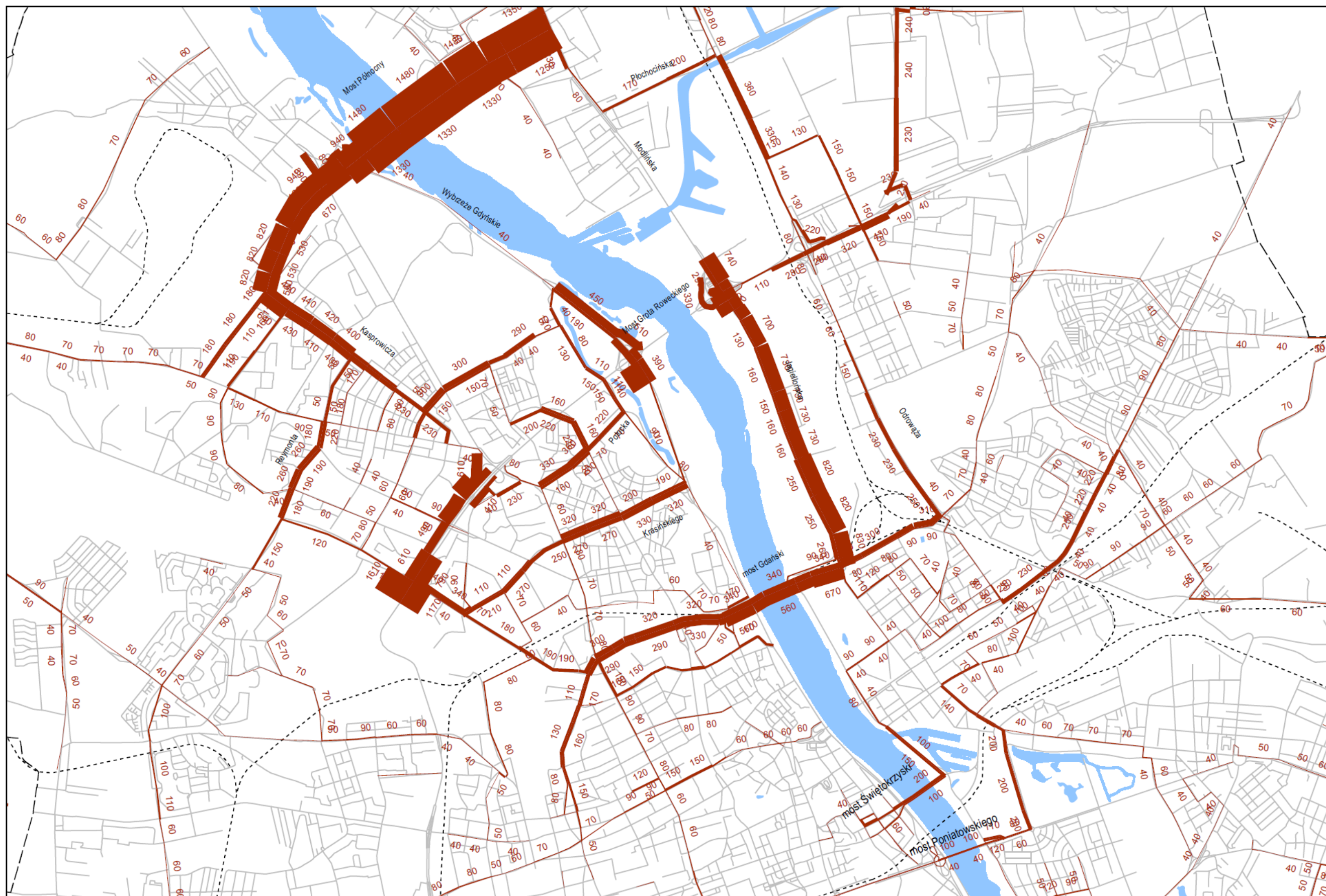
*W1.E2.POR – wariant 1, etap 2, szczyt poranny*





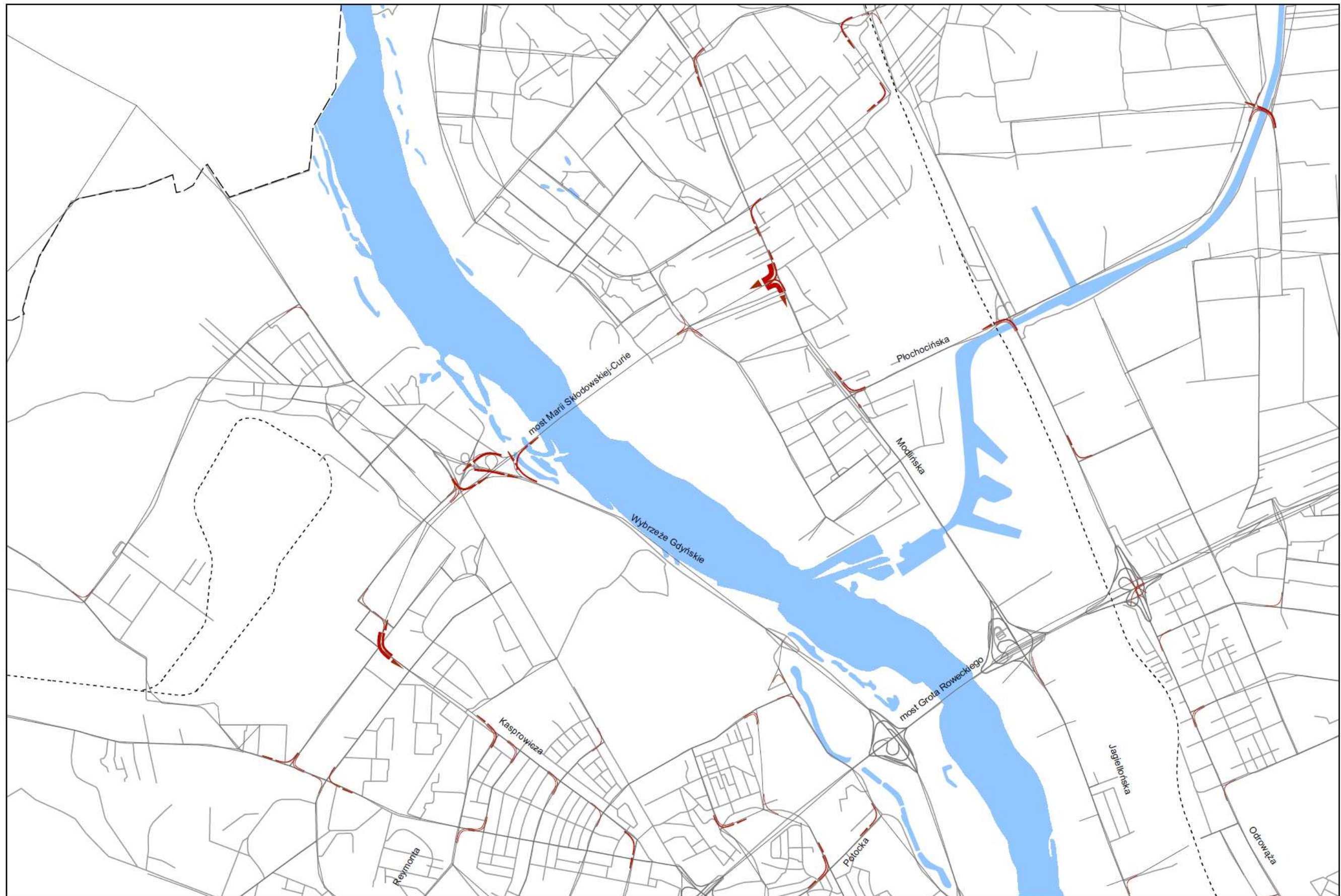
W1.E2.POR Rys. 4.43 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





**W1.E2.POR** Rys. 4.44 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





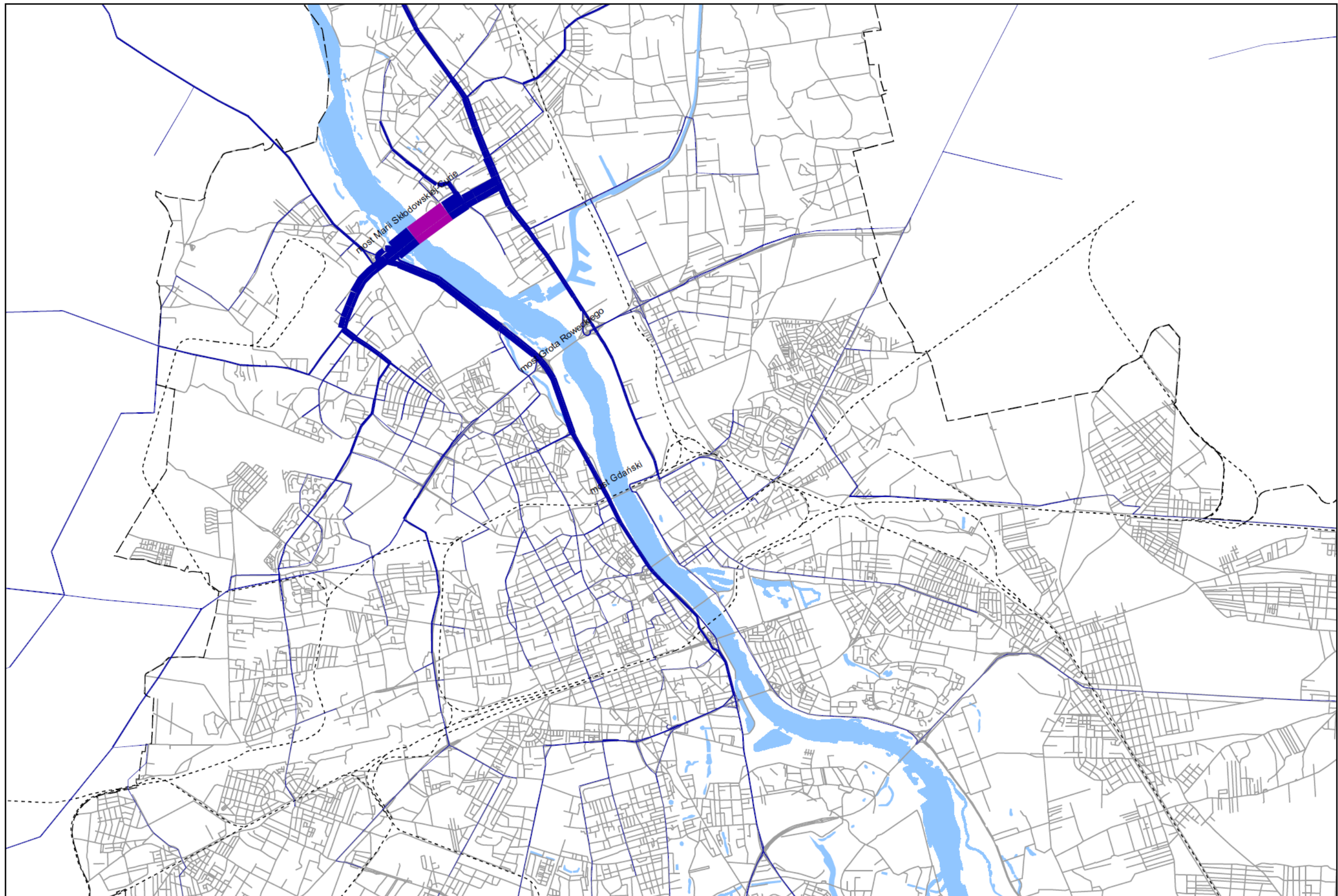
**W1.E2.POR** Rys. 4.45 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





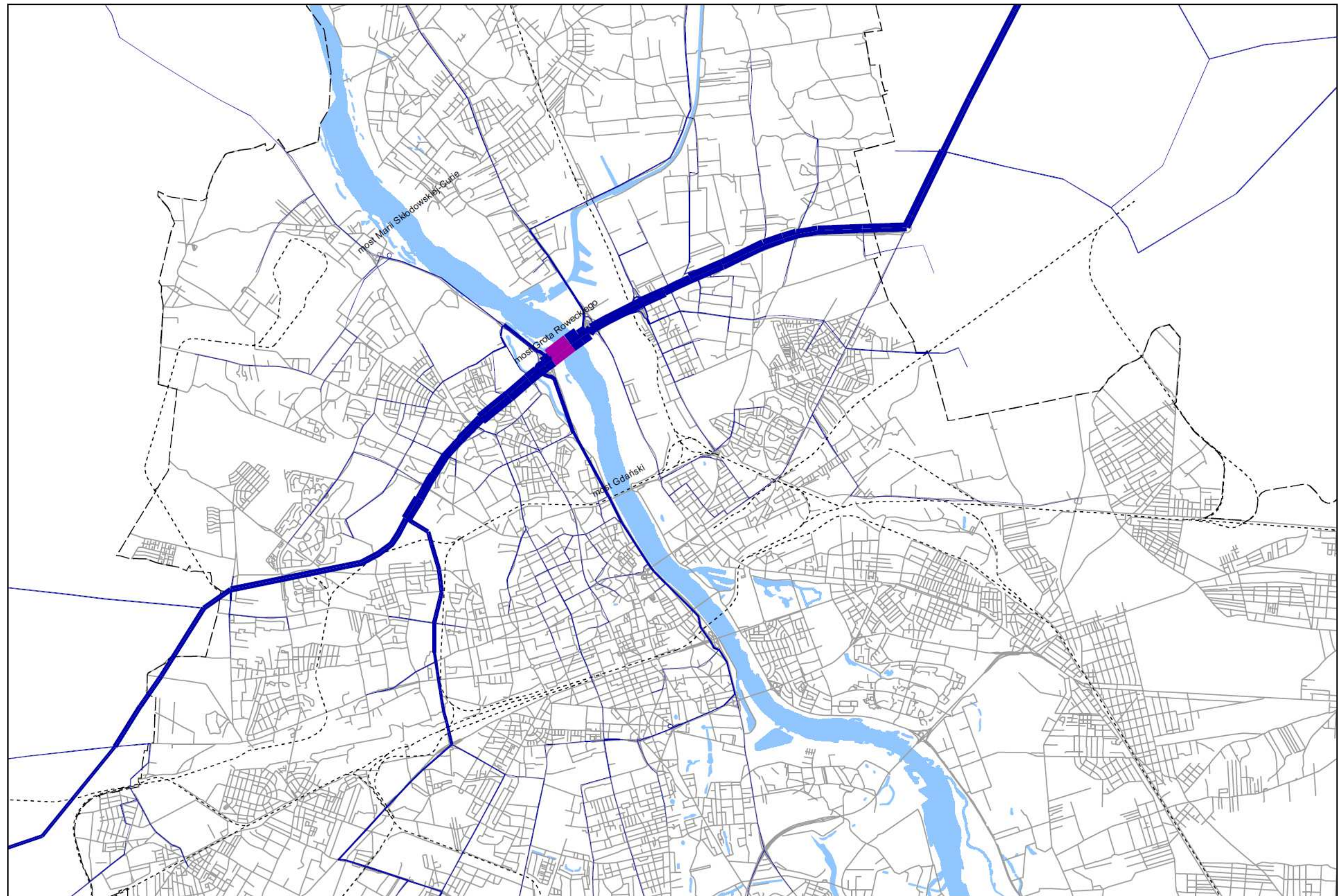
**W1.E2.POR** Rys. 4.46 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





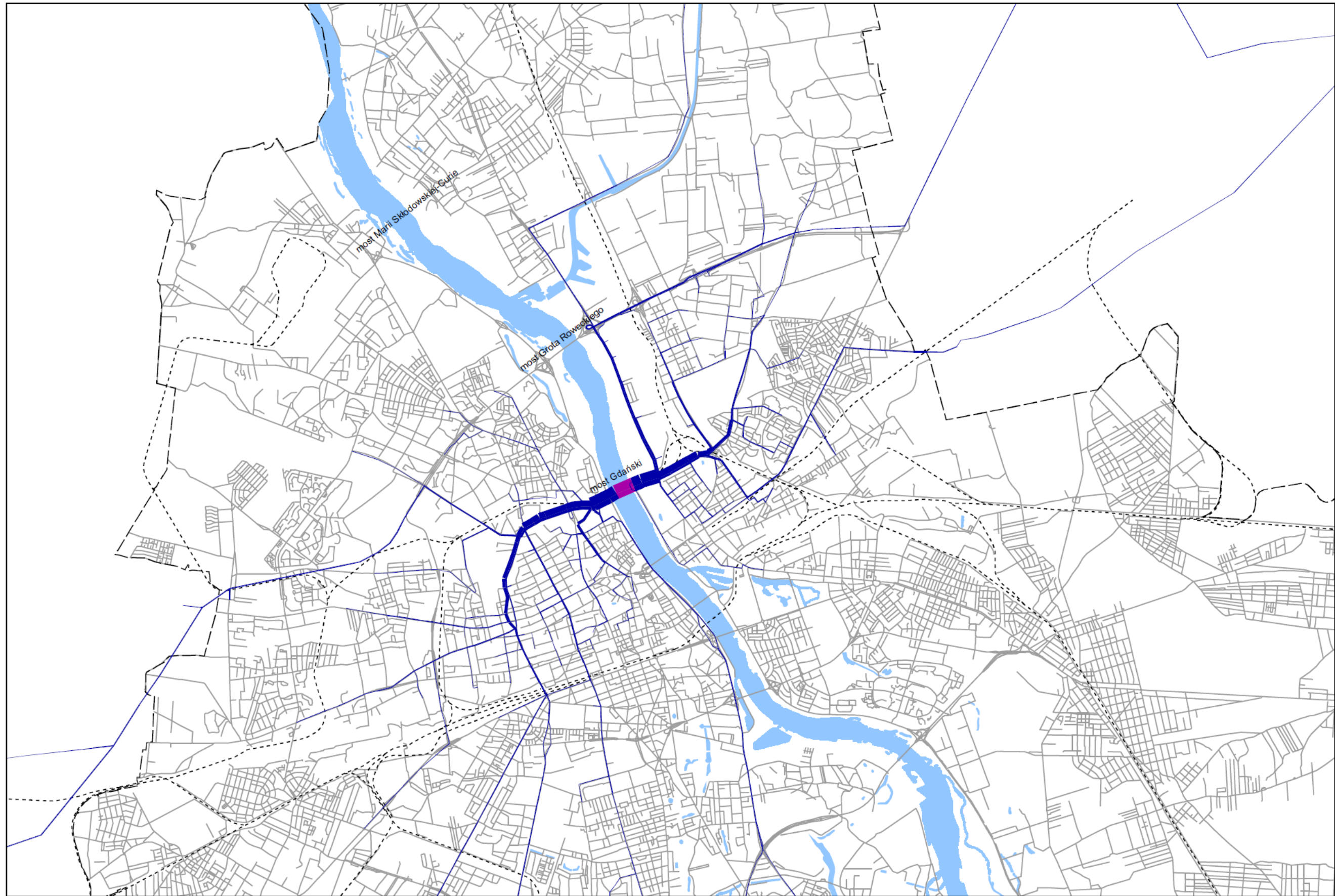
**W1.E2.POR** Rys. 4.47 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 2, organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





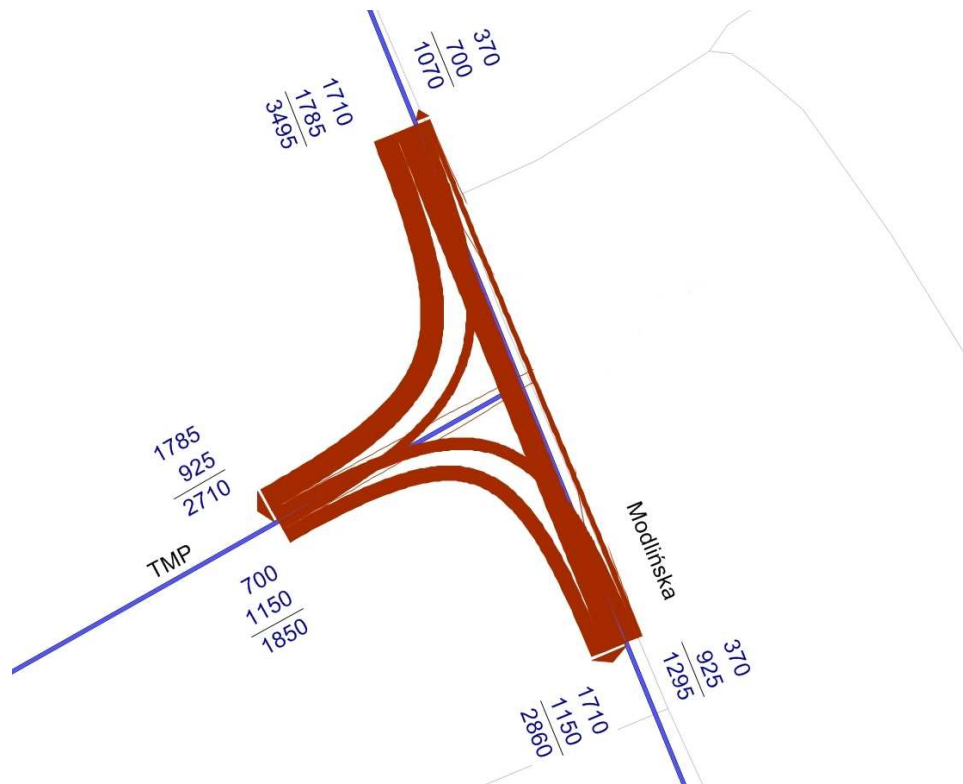
**W1.E2.POR** Rys. 4.48 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





**W1.E2.POR** Rys. 4.49 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

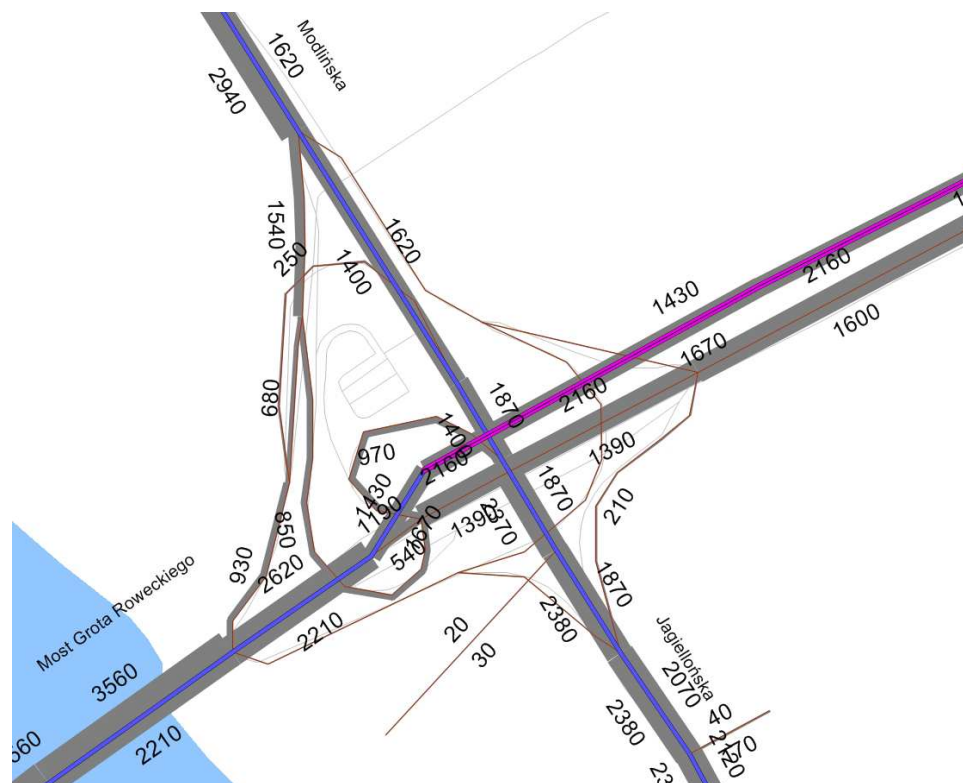




**W1.E2.POR** Rys. 4.50 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



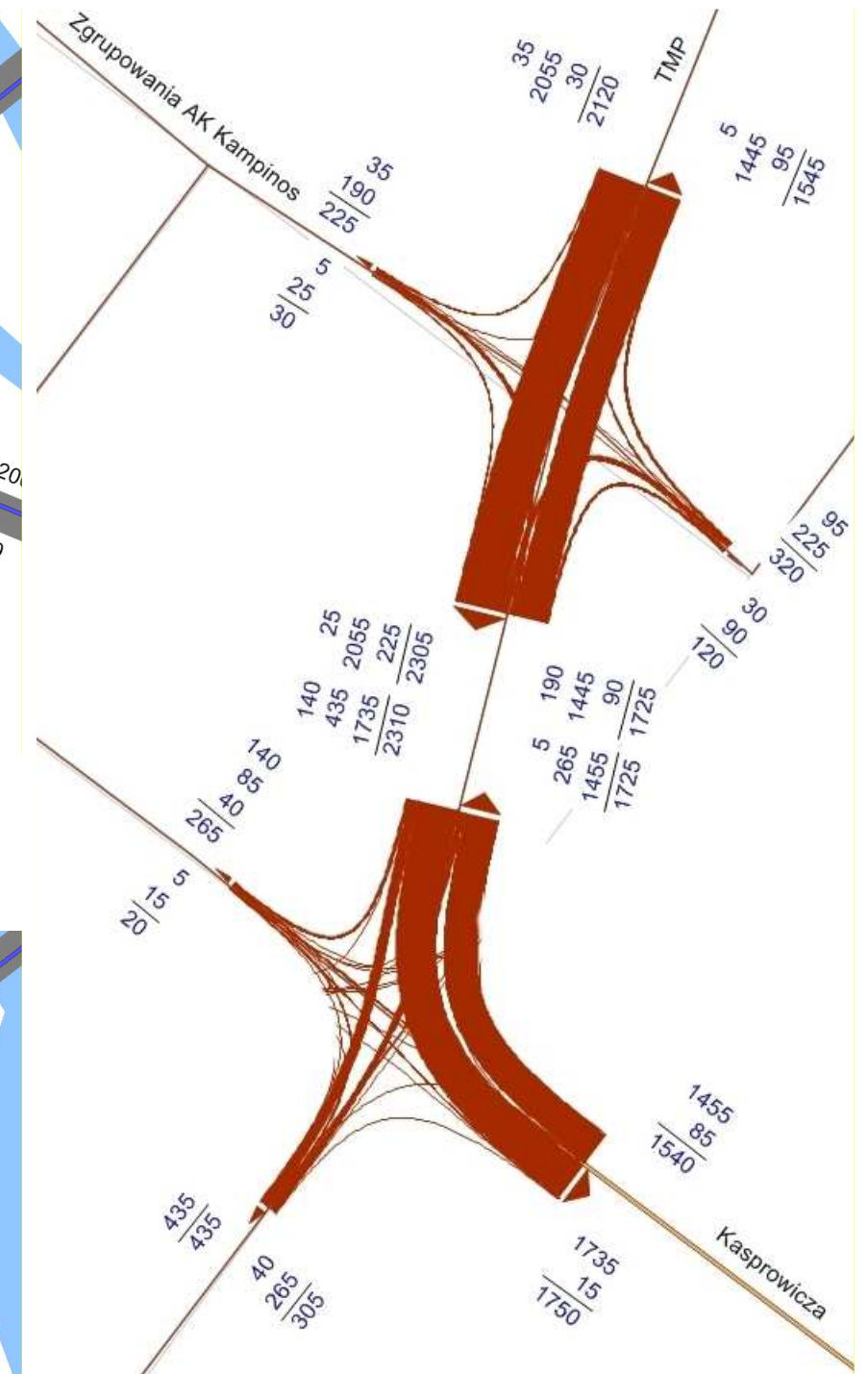
**W1.E2.POR** Rys. 4.51 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E2.POR** Rys. 4.53 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E2.POR** Rys. 4.54 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grotu Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E2.POR** Rys. 4.52 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



#### 4.1.2.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 1, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W1.E2.POP** Rys. 4.55 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W1.E2.POP** Rys. 4.56 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W1.E2.POP** Rys. 4.57 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W1.E2.POP** Rys. 4.58 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W1.E2.POP** Rys. 4.59 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E2.POP** Rys. 4.60 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E2.POP** Rys. 4.61 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E2.POP** Rys. 4.62 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.
- **W1.E2.POP** Rys. 4.63 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.
- **W1.E2.POP** Rys. 4.64 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.
- **W1.E2.POP** Rys. 4.65 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.
- **W1.E2.POP** Rys. 4.66 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.

*W1.E2.POP – wariant 1, etap 2, szczyt popołudniowy*





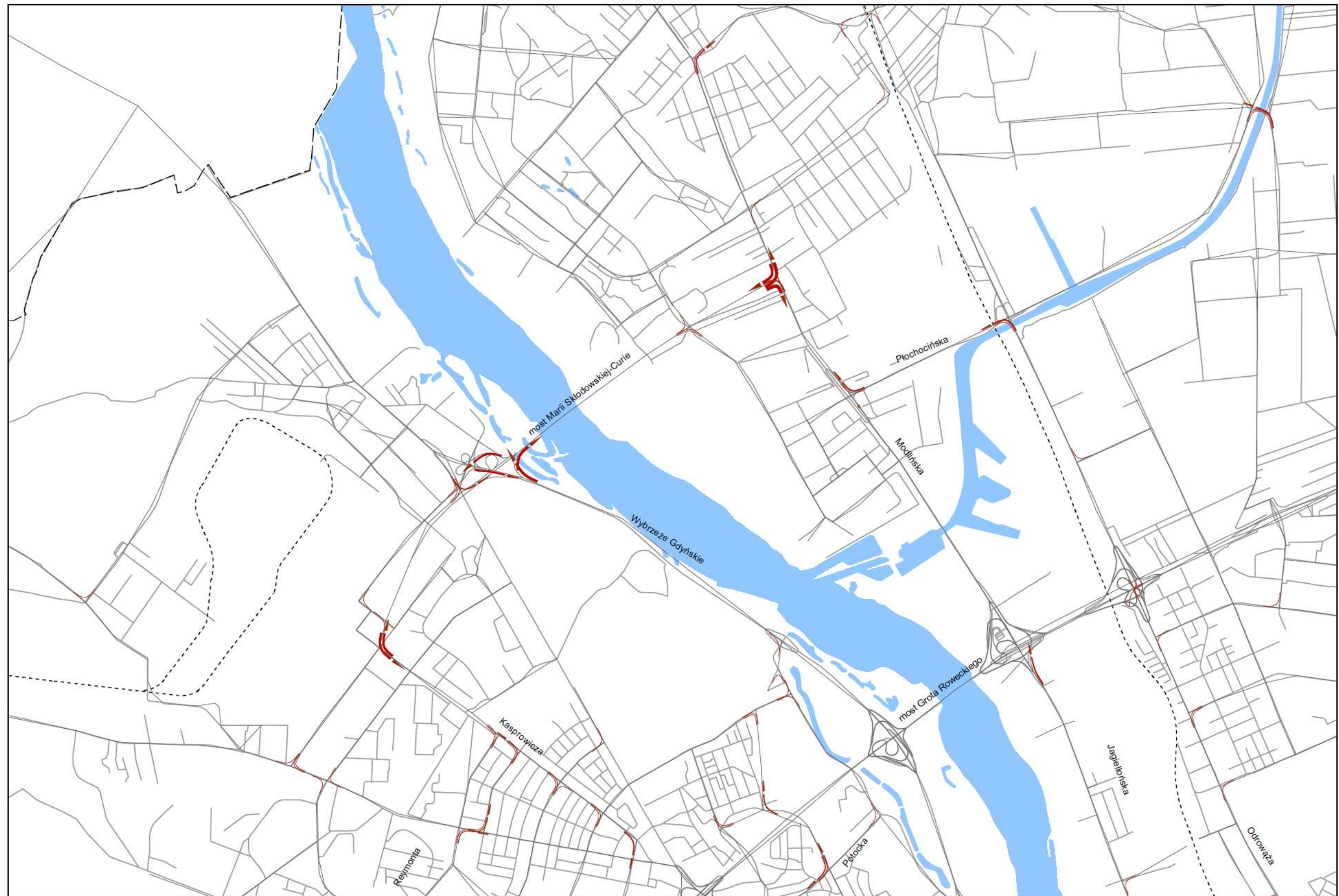
W1.E2.POP Rys. 4.55 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





**W1.E2.POP** Rys. 4.56 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





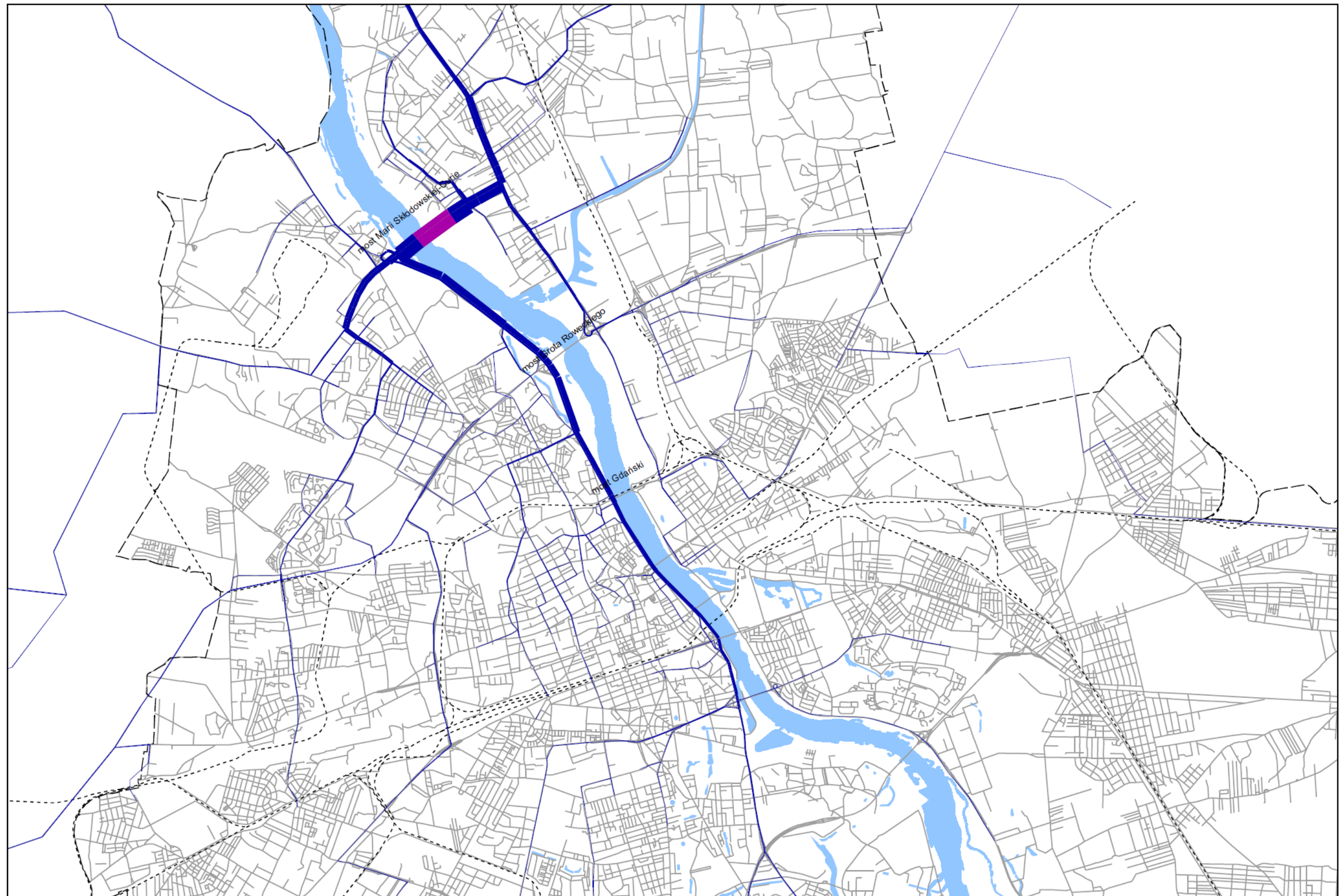
**W1.E2.POP** Rys. 4.57 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





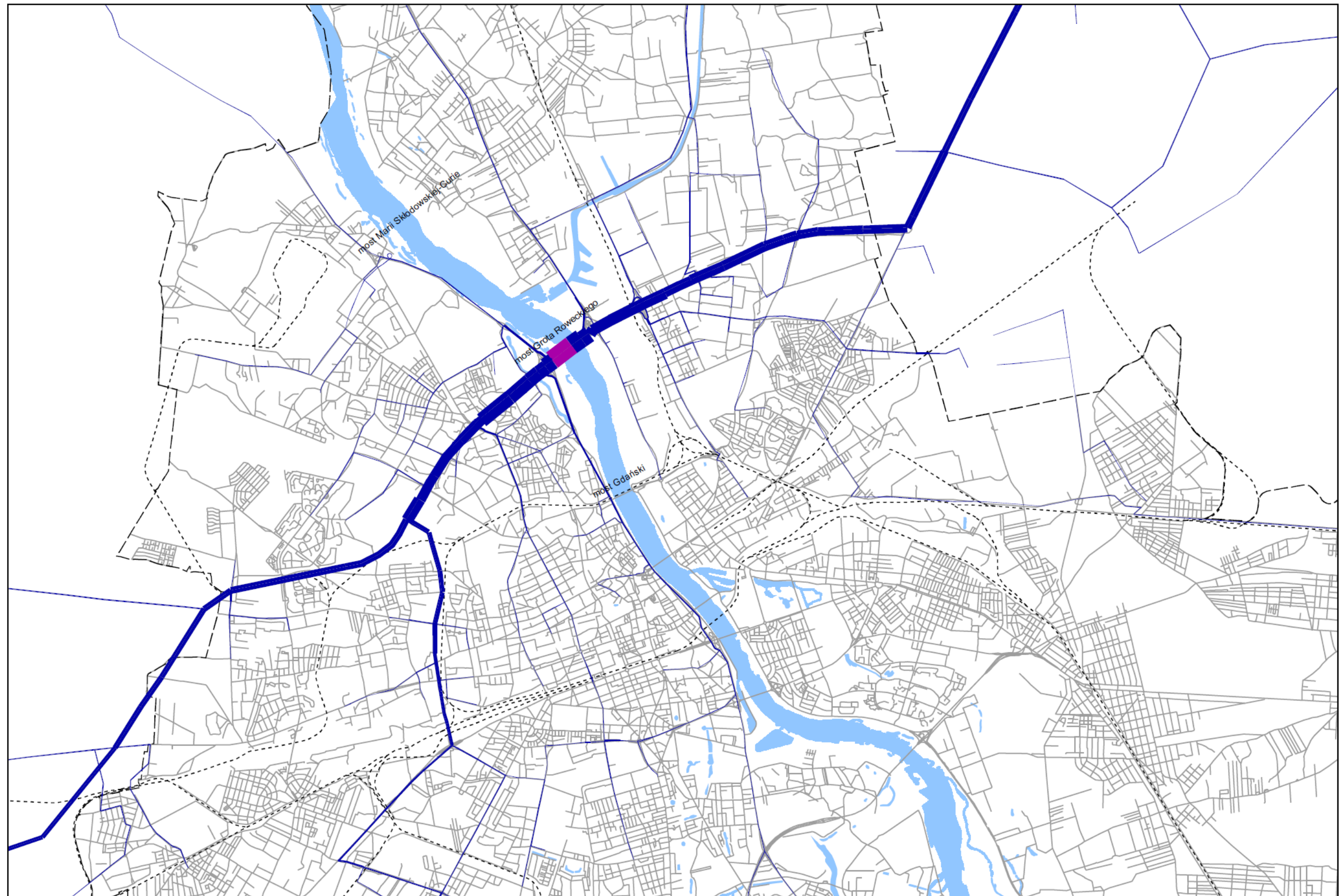
**W1.E2.POP** Rys. 4.58 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 2 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





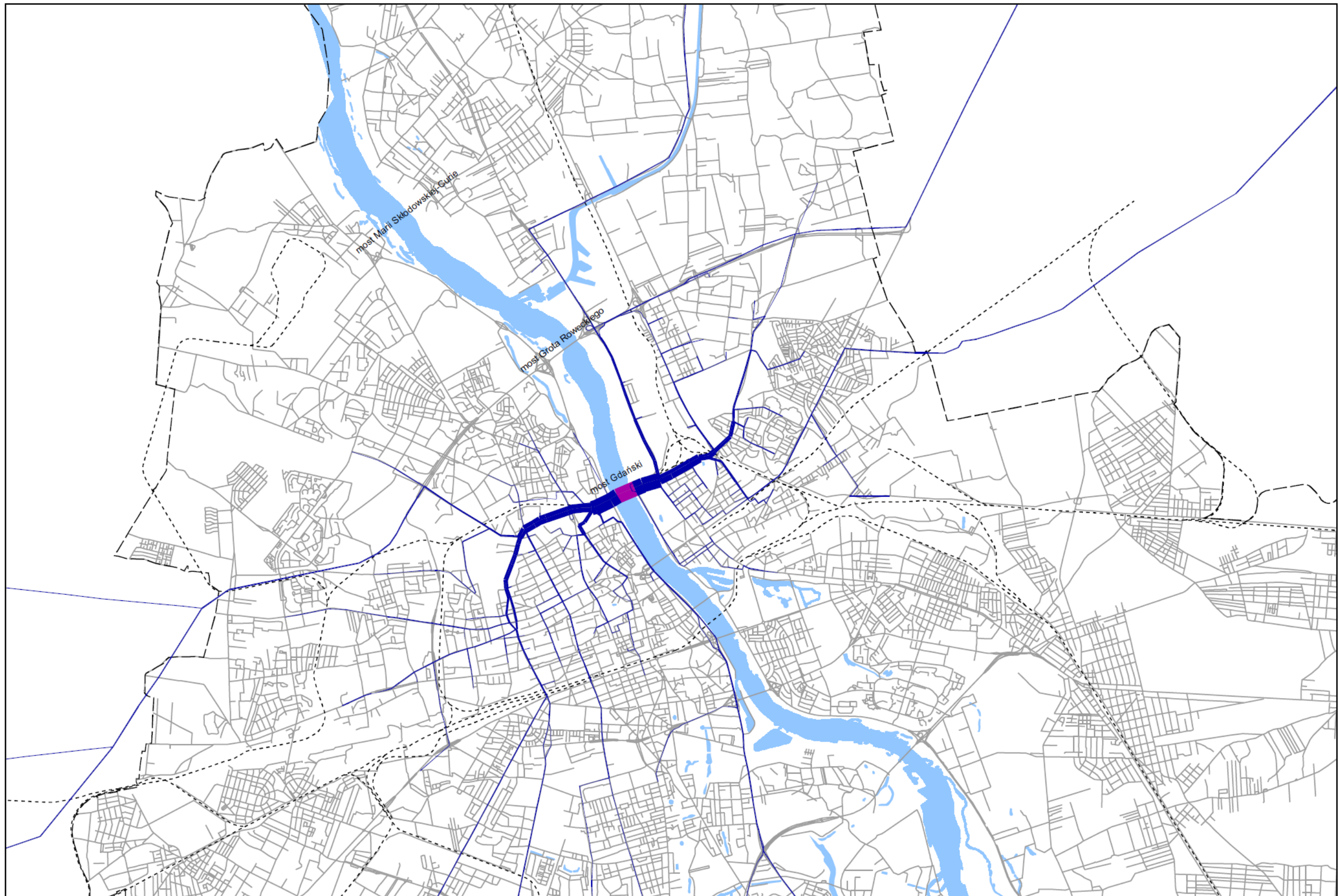
**W1.E2.POP** Rys. 4.59 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





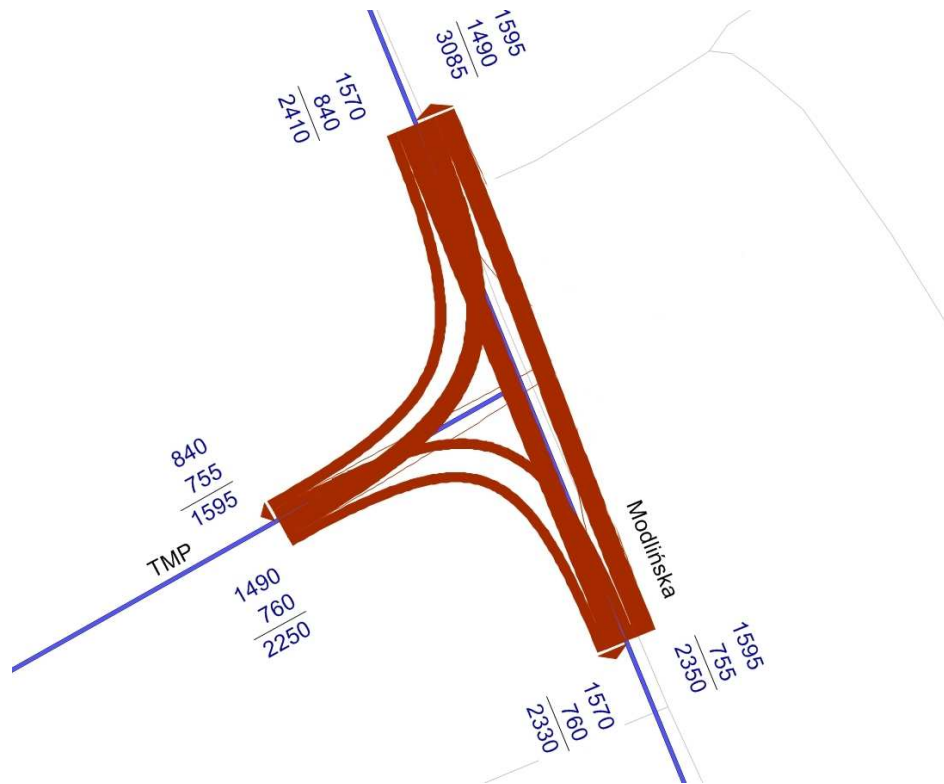
**W1.E2.POP** Rys. 4.60 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).



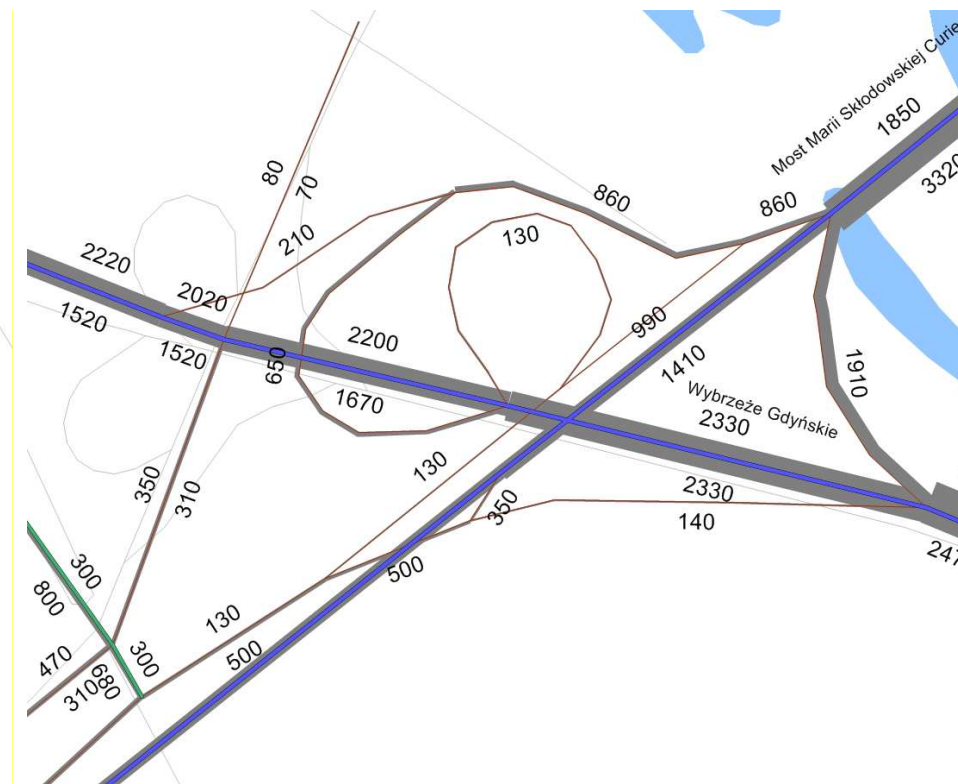


**W1.E2.POP** Rys. 4.61 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

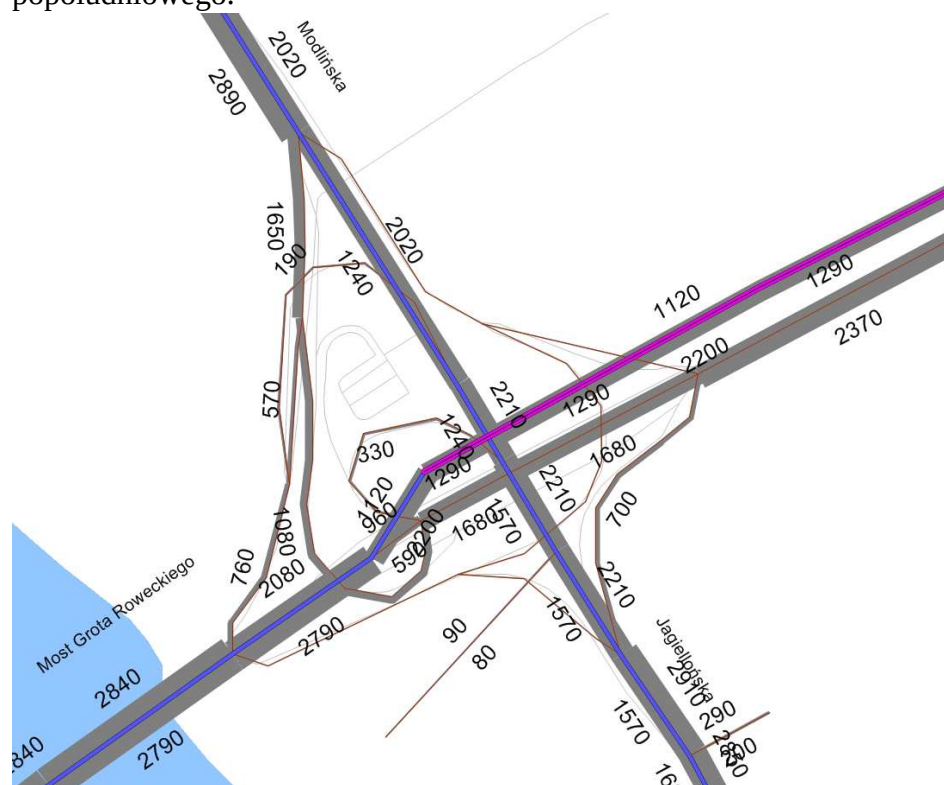




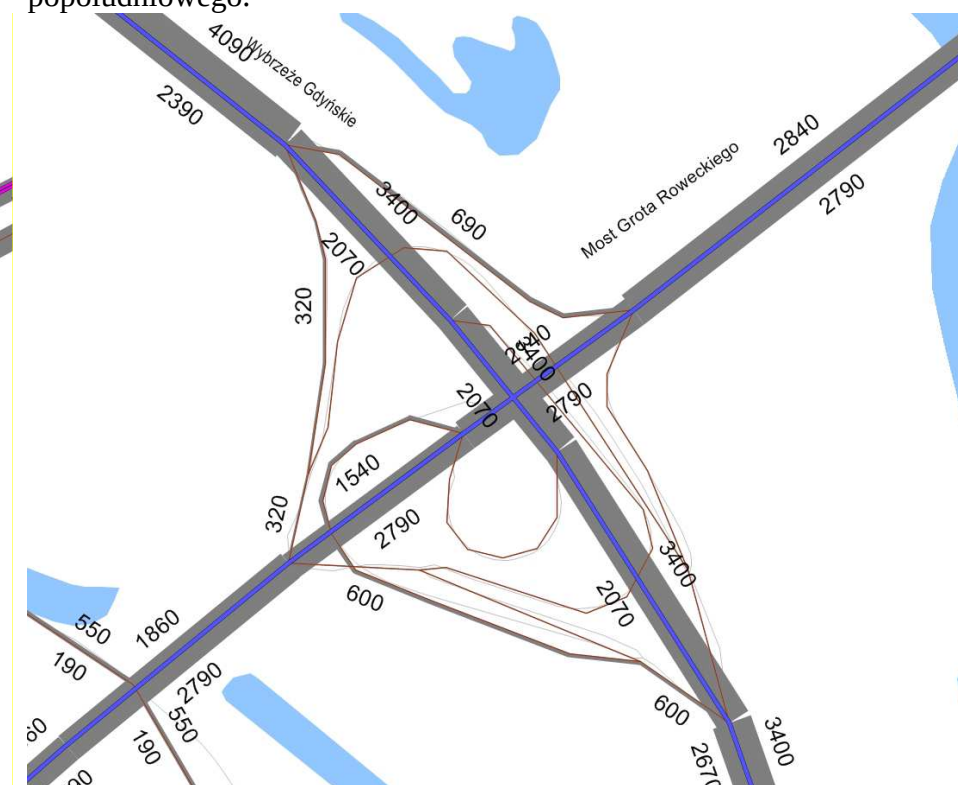
**W1.E2.POP** Rys. 4.62 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.



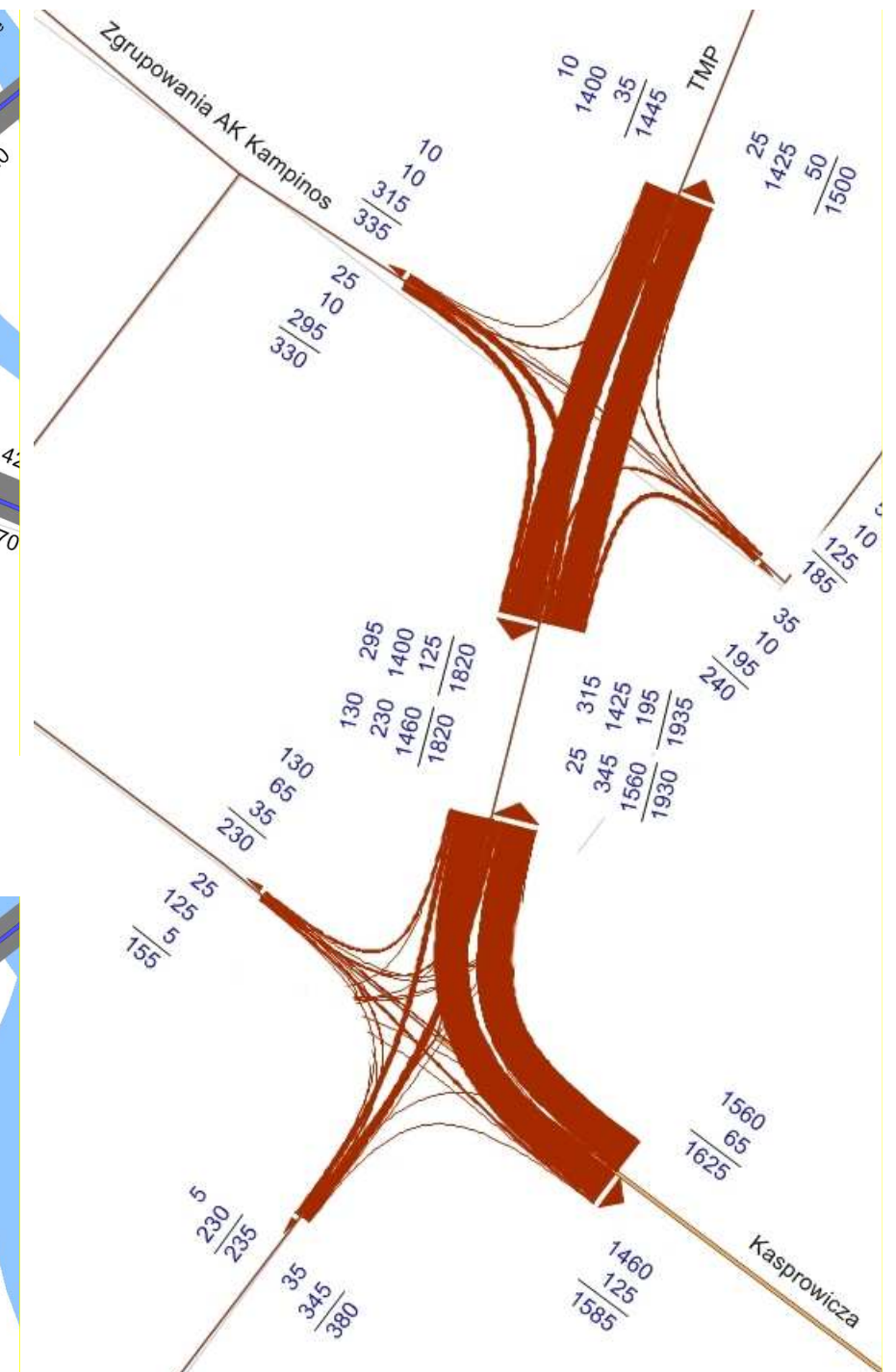
**W1.E2.POP** Rys. 4.63 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.



**W1.E2.POP** Rys. 4.65 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.



**W1.E2.POP** Rys. 4.66 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grotą Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.



**W1.E2.POP** Rys. 4.64 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicz z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego.



### 4.1.3 Etap 3

#### 4.1.3.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 1, dla etapu 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W1.E3.POR** Rys. 4.67 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W1.E3.POR** Rys. 4.68 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 3, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W1.E3.POR** Rys. 4.69. Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E3.POR** Rys. 4.70 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E3.POR** Rys. 4.71 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E3.POR** Rys. 4.72 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E3.POR** Rys. 4.73 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E3.POR** Rys. 4.74 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E3.POR** Rys. 4.75 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W1.E3.POR** Rys. 4.76 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

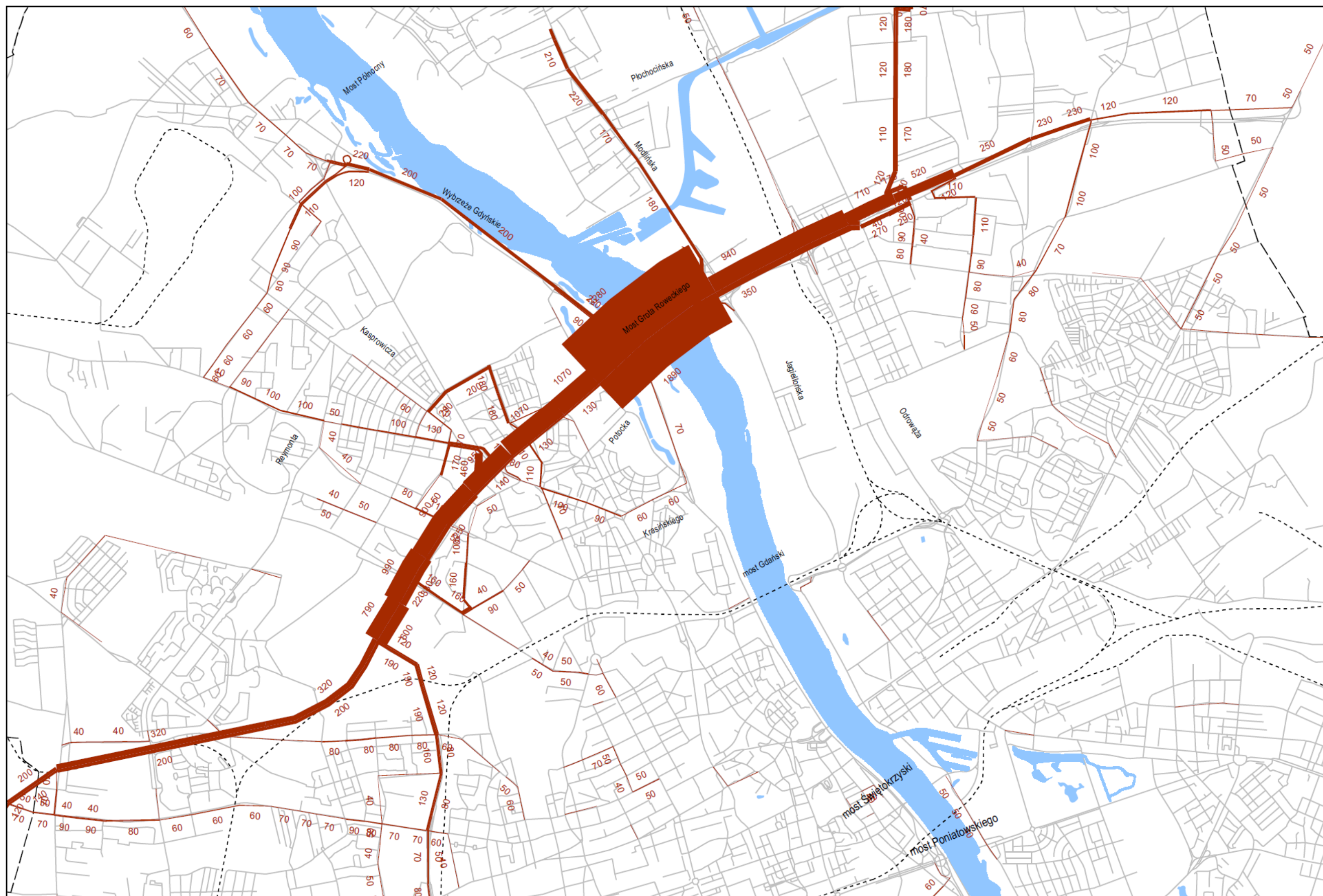
*W1.E3.POR – wariant 1, etap 3, szczyt poranny*





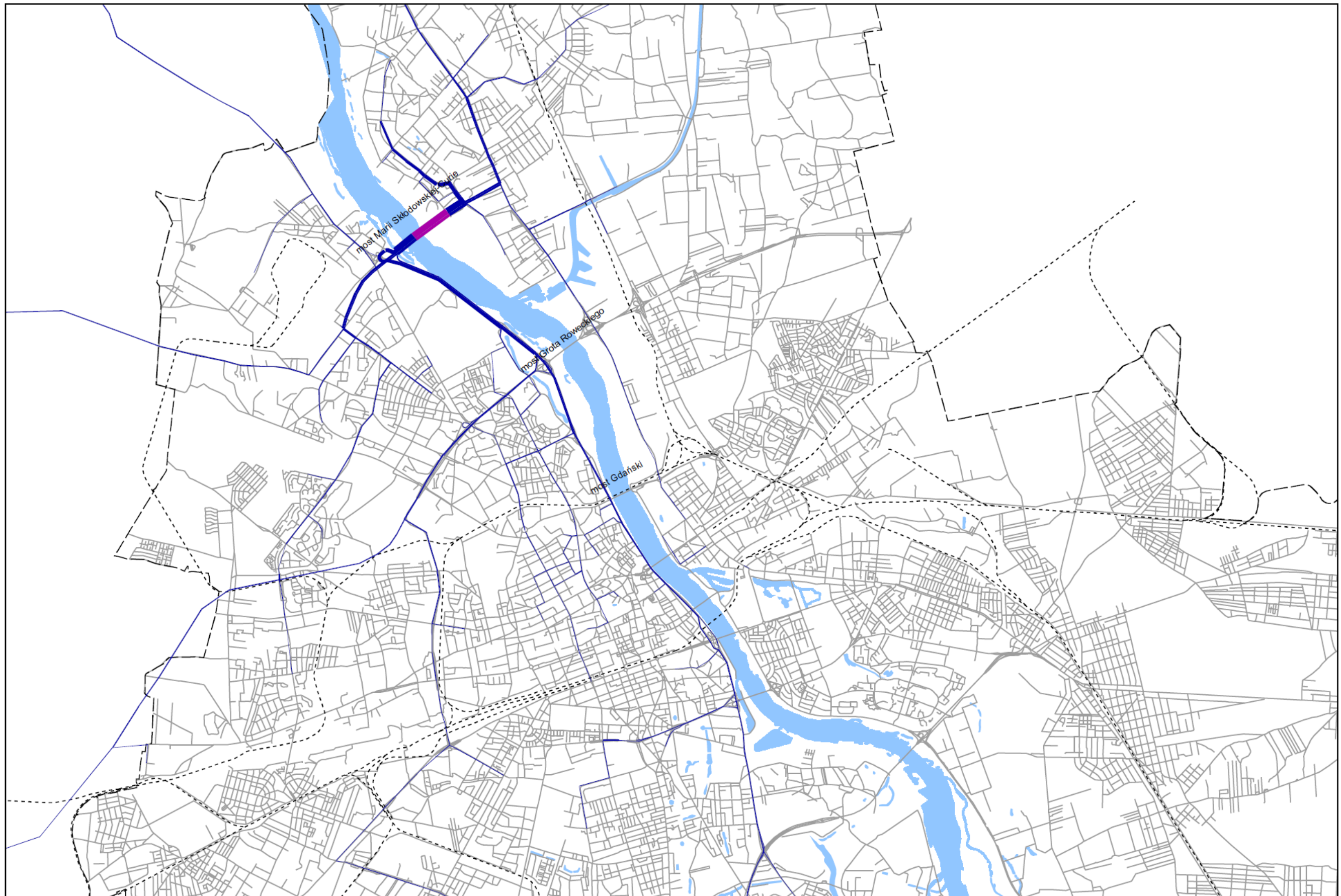
W1.E3.POR Rys. 4.67 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





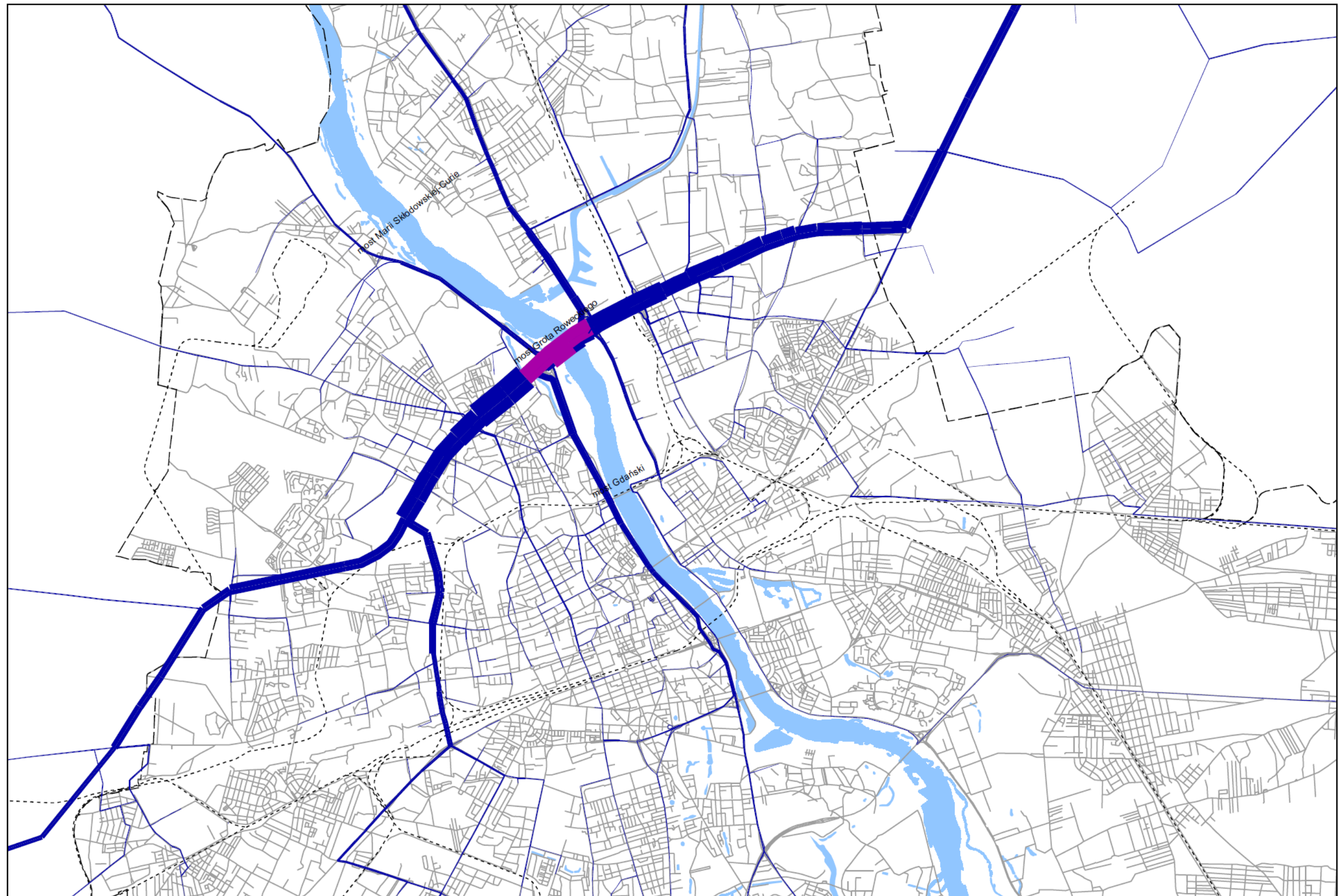
**W1.E3.POR** Rys. 4.68 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 3, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





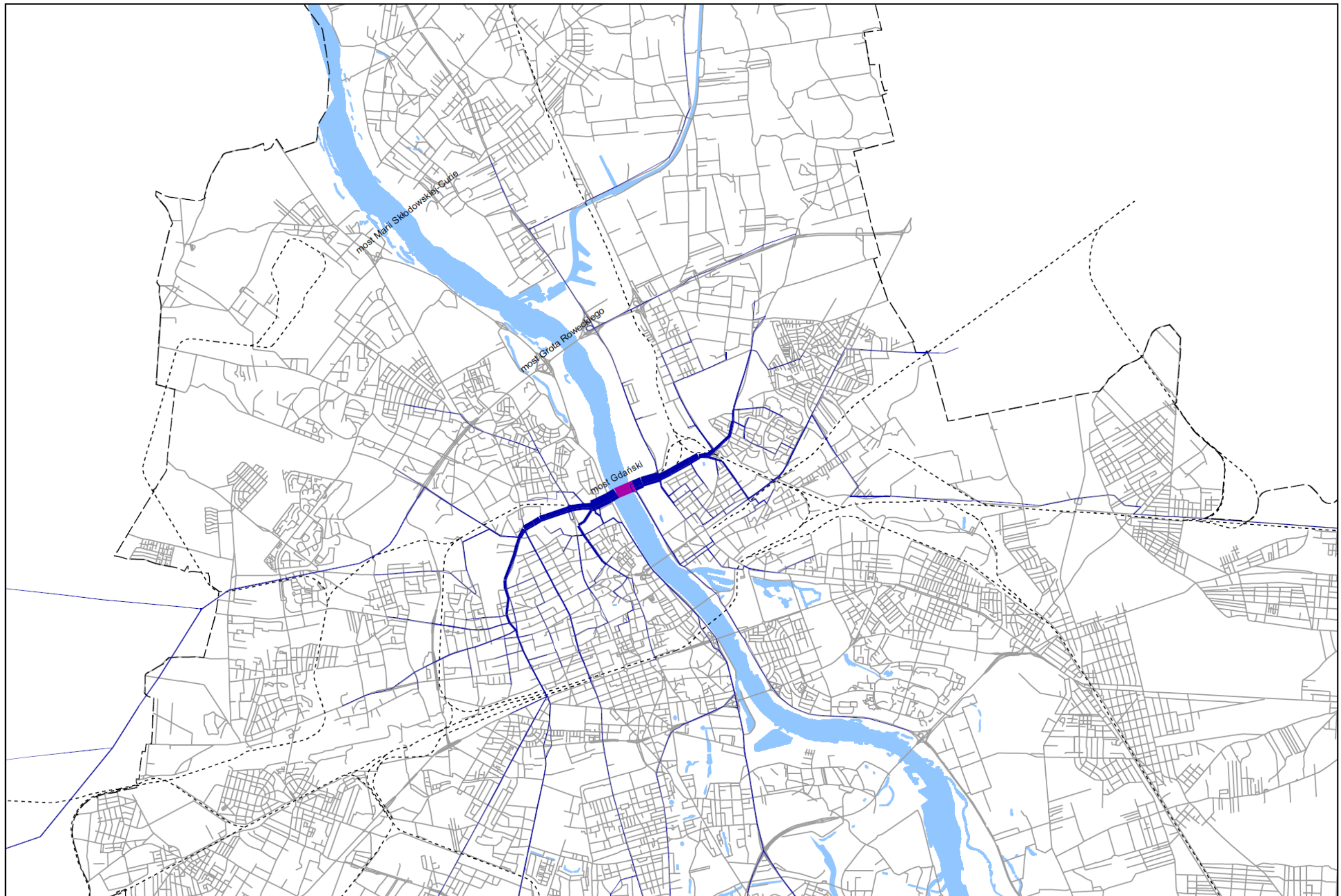
**W1.E3.POR** Rys. 4.69. Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





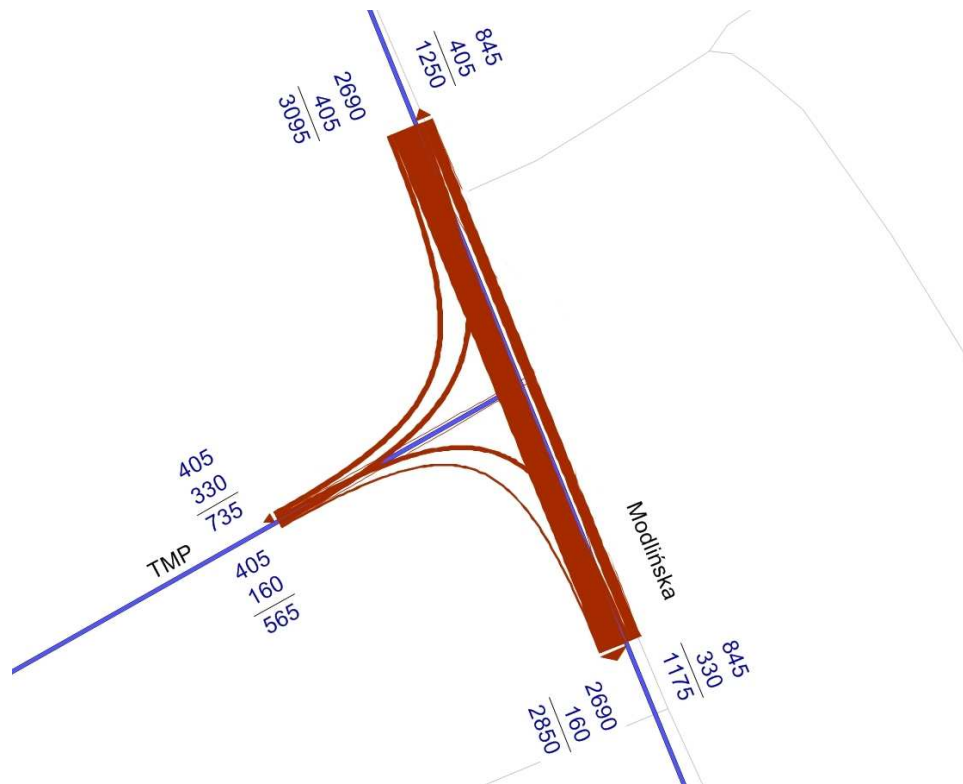
**W1.E3.POR** Rys. 4.70 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





**W1.E3.POR** Rys. 4.71 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

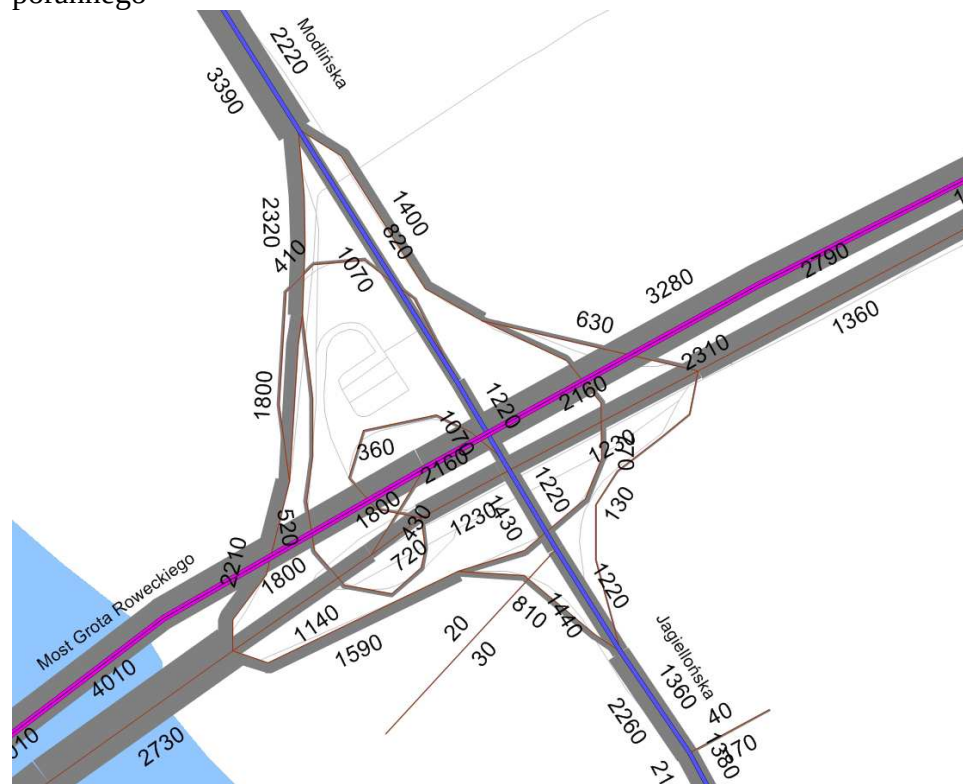




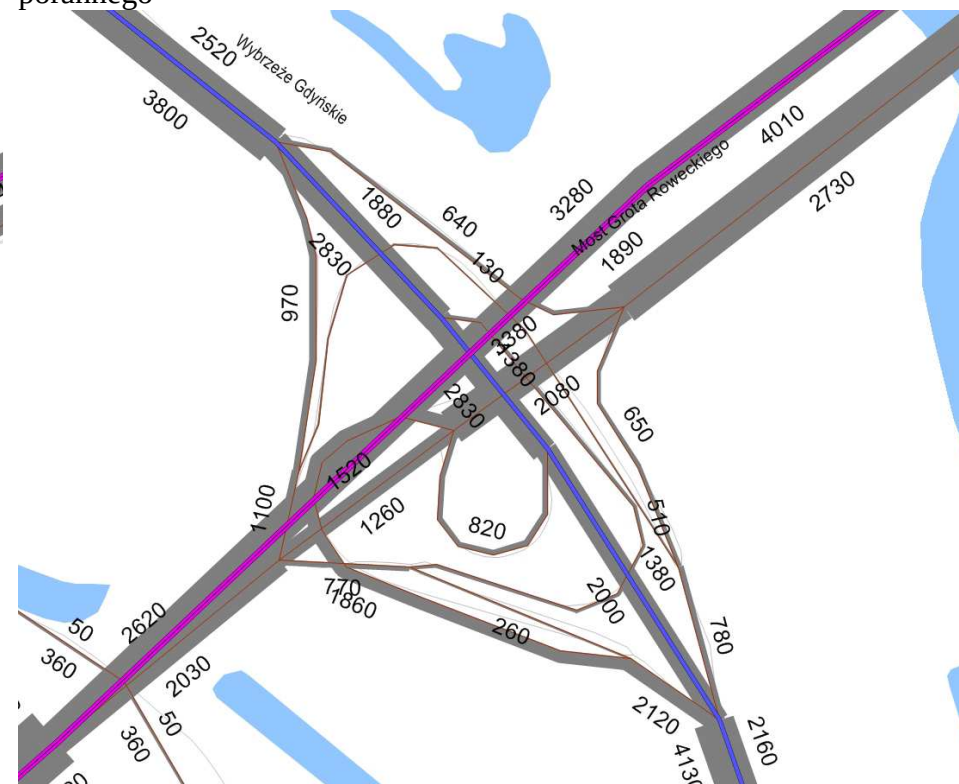
**W1.E3.POR** Rys. 4.72 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



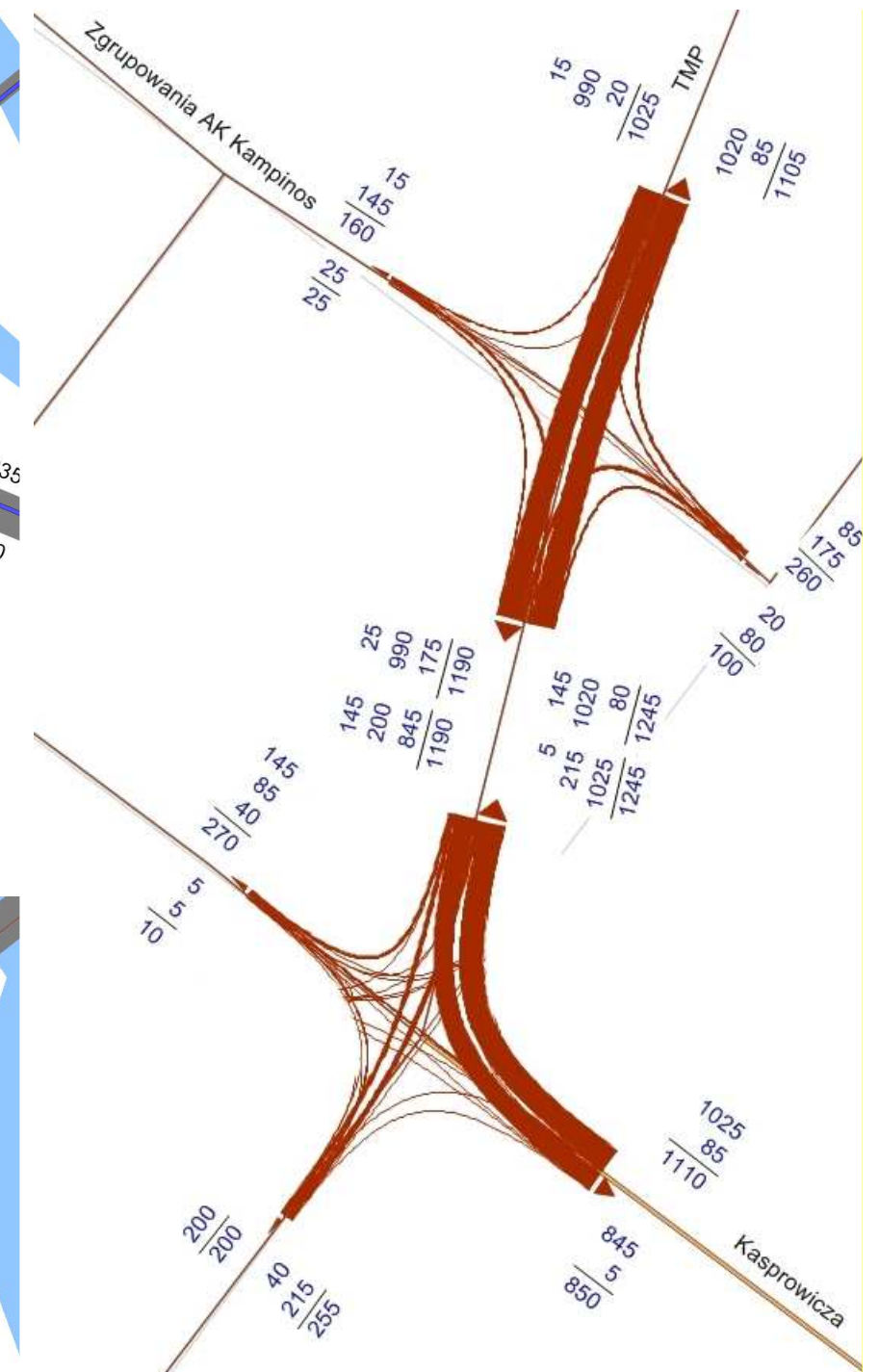
**W1.E3.POR** Rys. 4.73 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E3.POR** Rys. 4.75 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E3.POR** Rys. 4.76 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W1.E3.POR** Rys. 4.74 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



#### 4.1.3.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 1, dla etapu 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W1.E3.POP** Rys. 4.77 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W1.E3.POP** Rys. 4.78 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 1, etap 3, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W1.E3.POP** Rys. 4.79. Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E3.POP** Rys. 4.80 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 3, organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E3.POP** Rys. 4.81 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W1.E3.POP** Rys. 4.82 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E3.POP** Rys. 4.83 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E3.POP** Rys. 4.84 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E3.POP** Rys. 4.85 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W1.E3.POP** Rys. 4.86 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

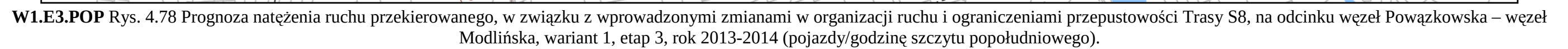
*W1.E3.POP – wariant 1, etap 3, szczyt popołudniowy*



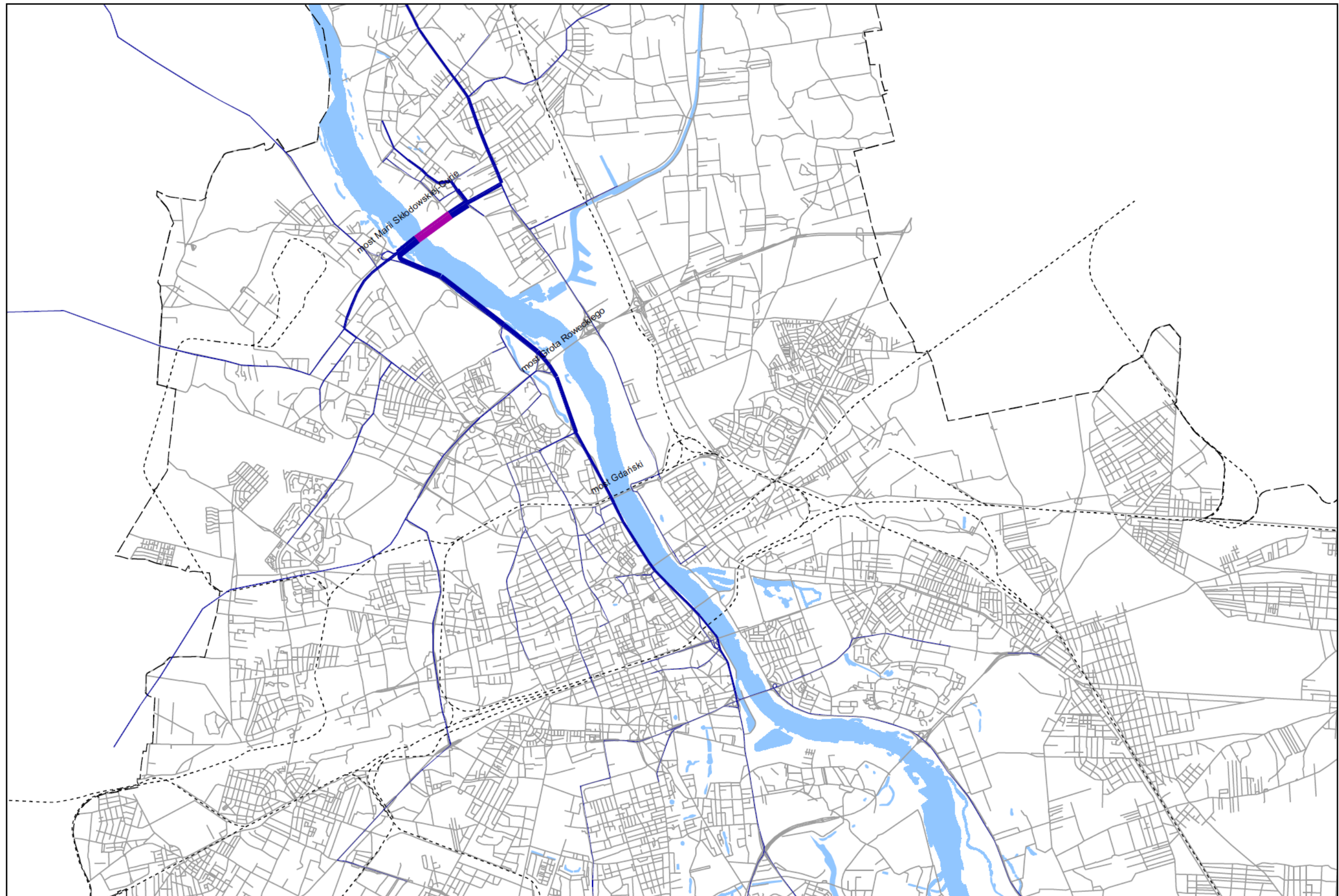


W1.E3.POP Rys. 4.77 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).



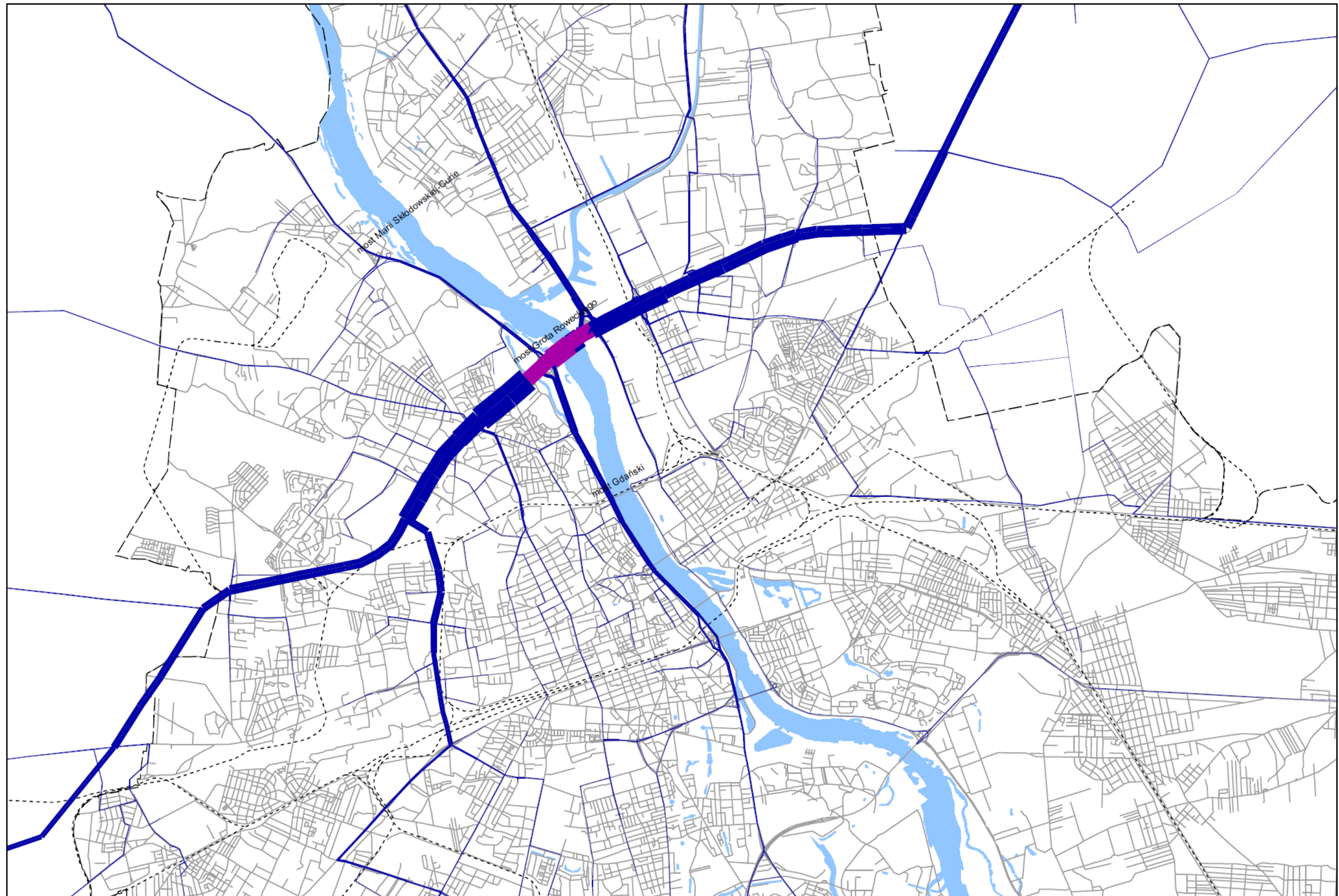






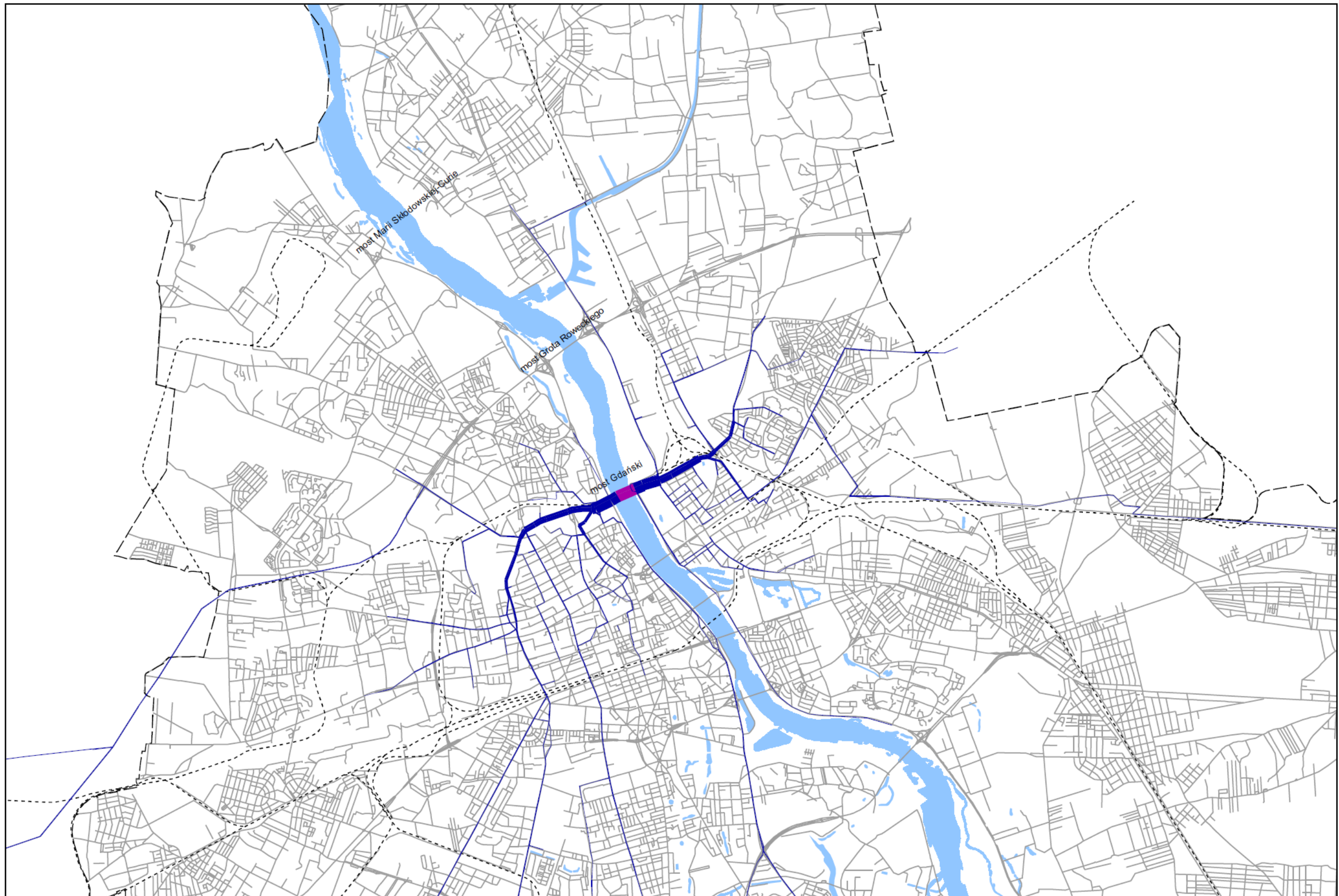
**W1.E3.POP** Rys. 4.79. Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





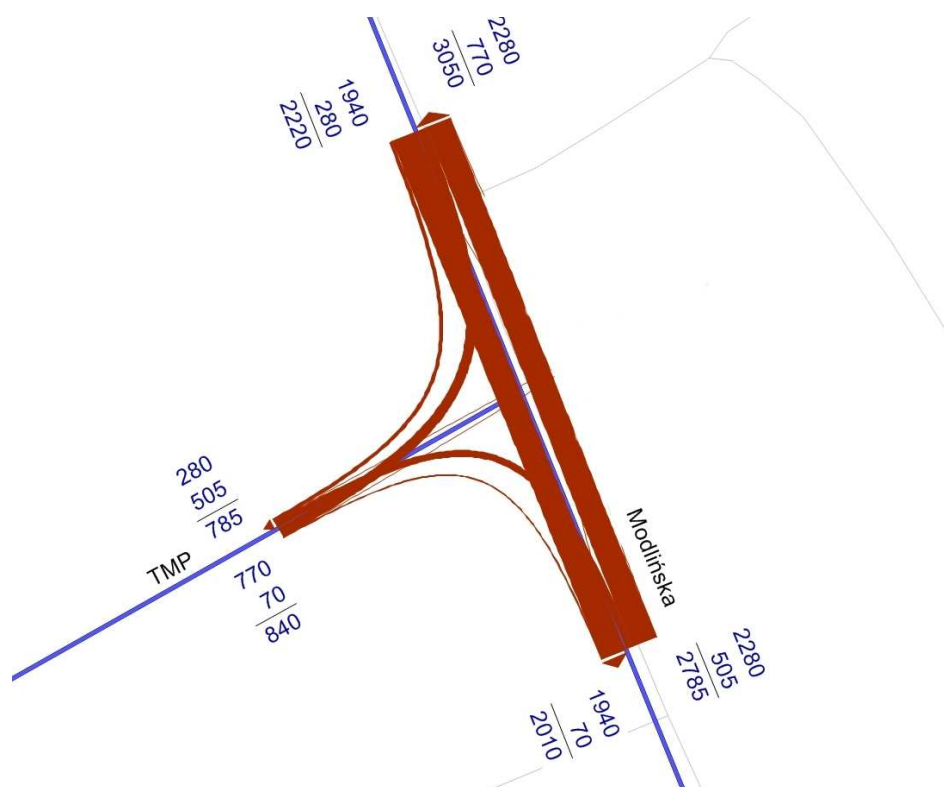
**W1.E3.POP** Rys. 4.80 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 1, etap 3, organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).



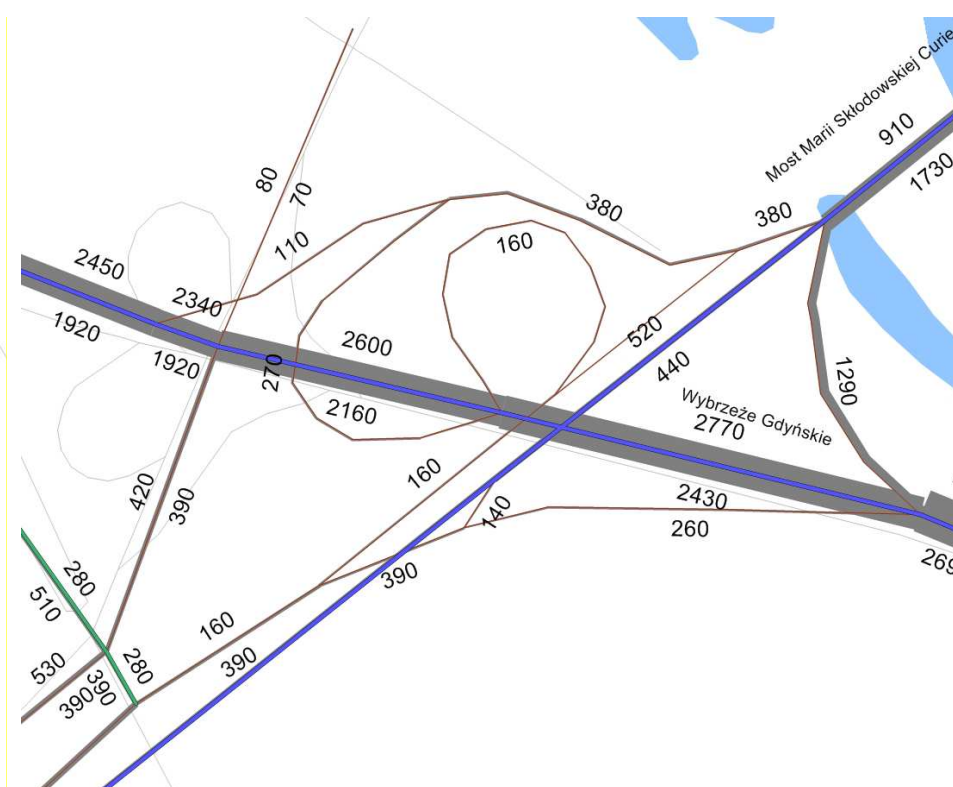


**W1.E3.POP** Rys. 4.81 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

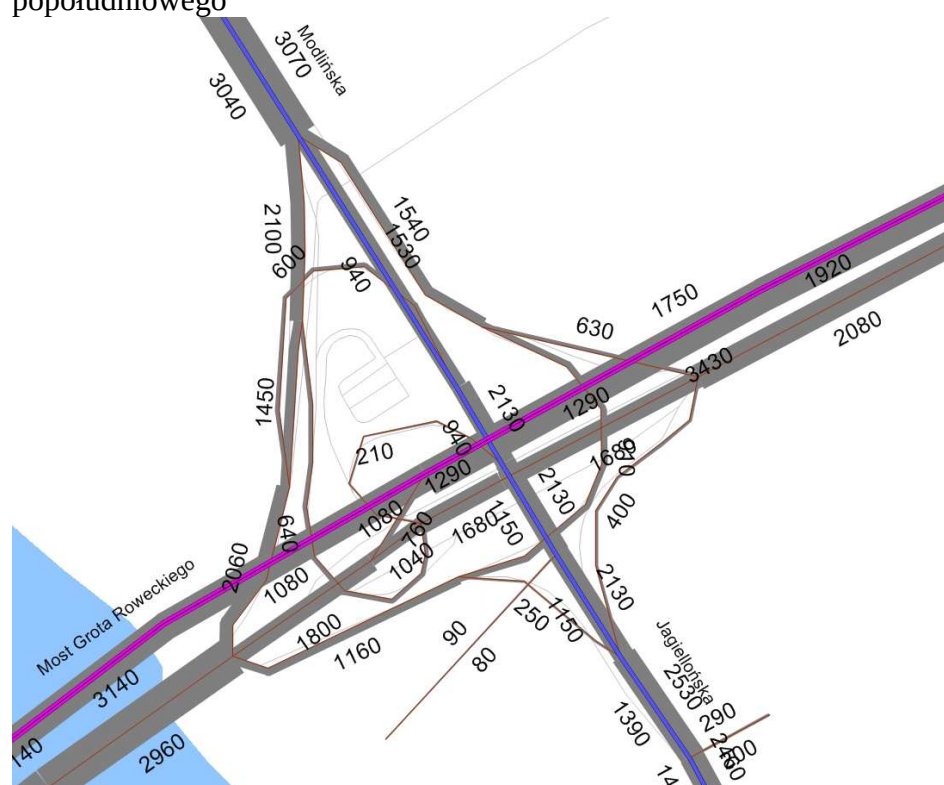




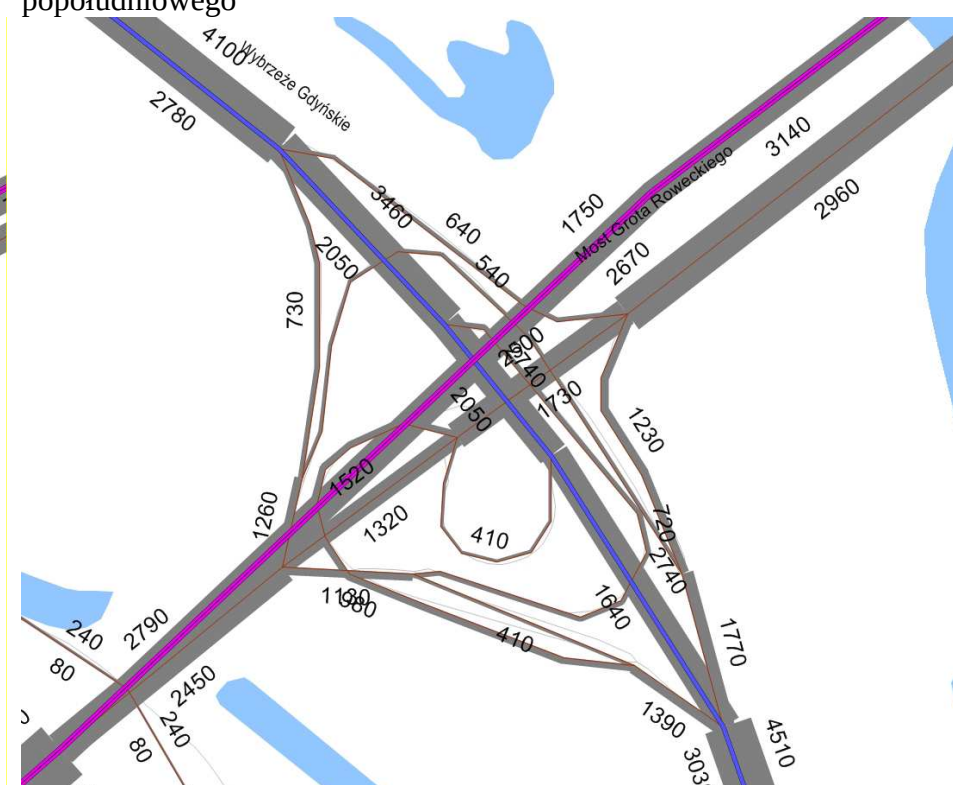
**W1.E3.POP** Rys. 4.82 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



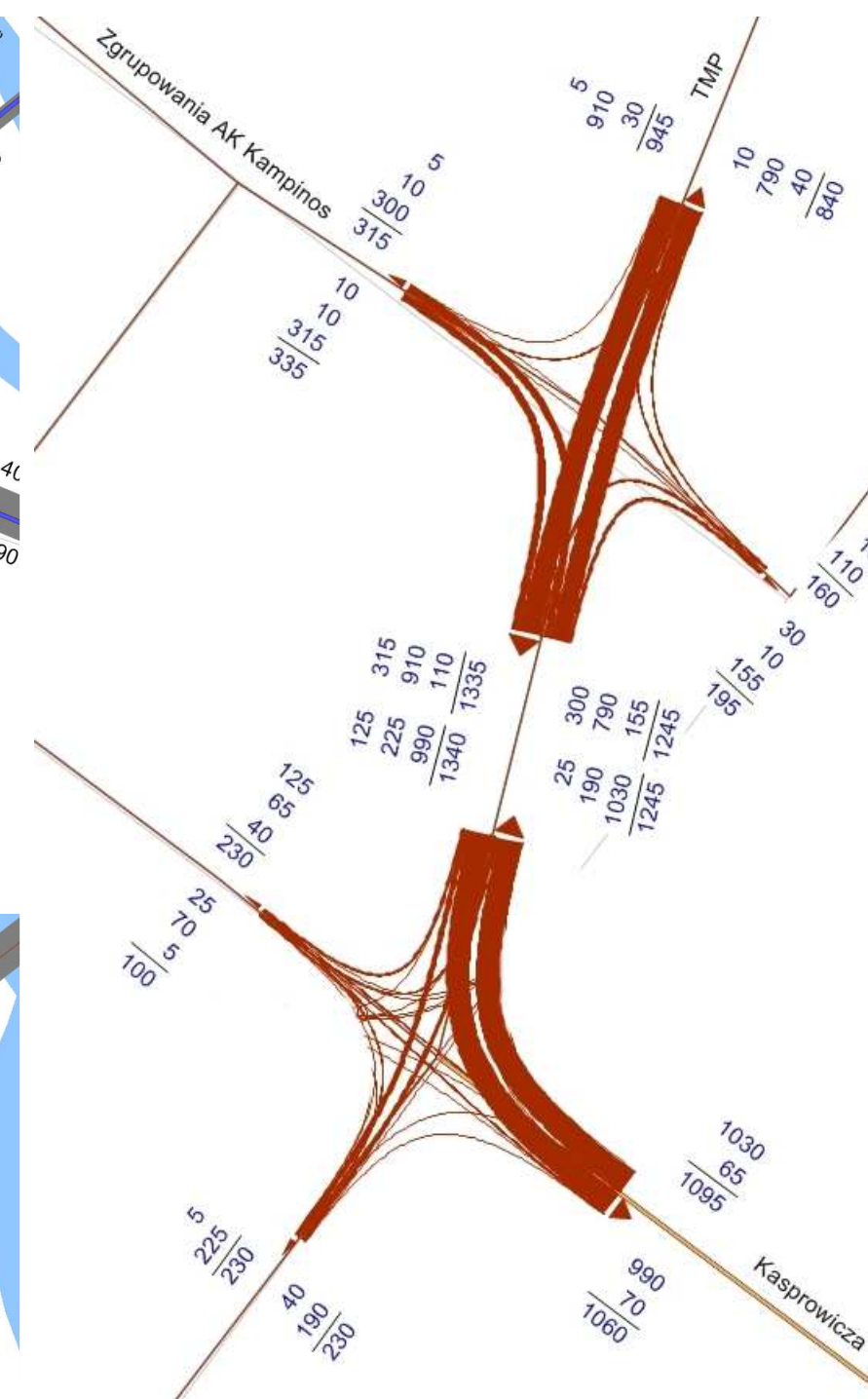
**W1.E3.POP** Rys. 4.83 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W1.E3.POP** Rys. 4.85 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W1.E3.POP** Rys. 4.86 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W1.E3.POP** Rys. 4.84 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 1, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



## 4.2 Wariant 2

### 4.2.1 Etap 1

#### 4.2.1.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 2, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W2.E1.POR** Rys. 4.87 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W2.E1.POR** Rys. 4.88 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W2.E1.POR** Rys. 4.89 Przyrost ruchu na relacjach skrajnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W2.E1.POR** Rys. 4.90 Przyrost ruchu na relacjach skrajnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W2.E1.POR** Rys. 4.91 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E1.POR** Rys. 4.92 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E1.POR** Rys. 4.93 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E1.POR** Rys. 4.94 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E1.POR** Rys. 4.95 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E1.POR** Rys. 4.96 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E1.POR** Rys. 4.97 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E1.POR** Rys. 4.98 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

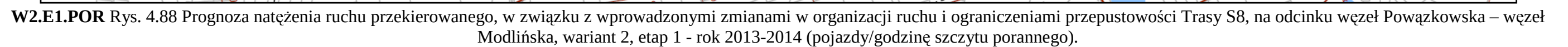
*W2.E1.POR – wariant 2, etap 1, szczyt poranny*



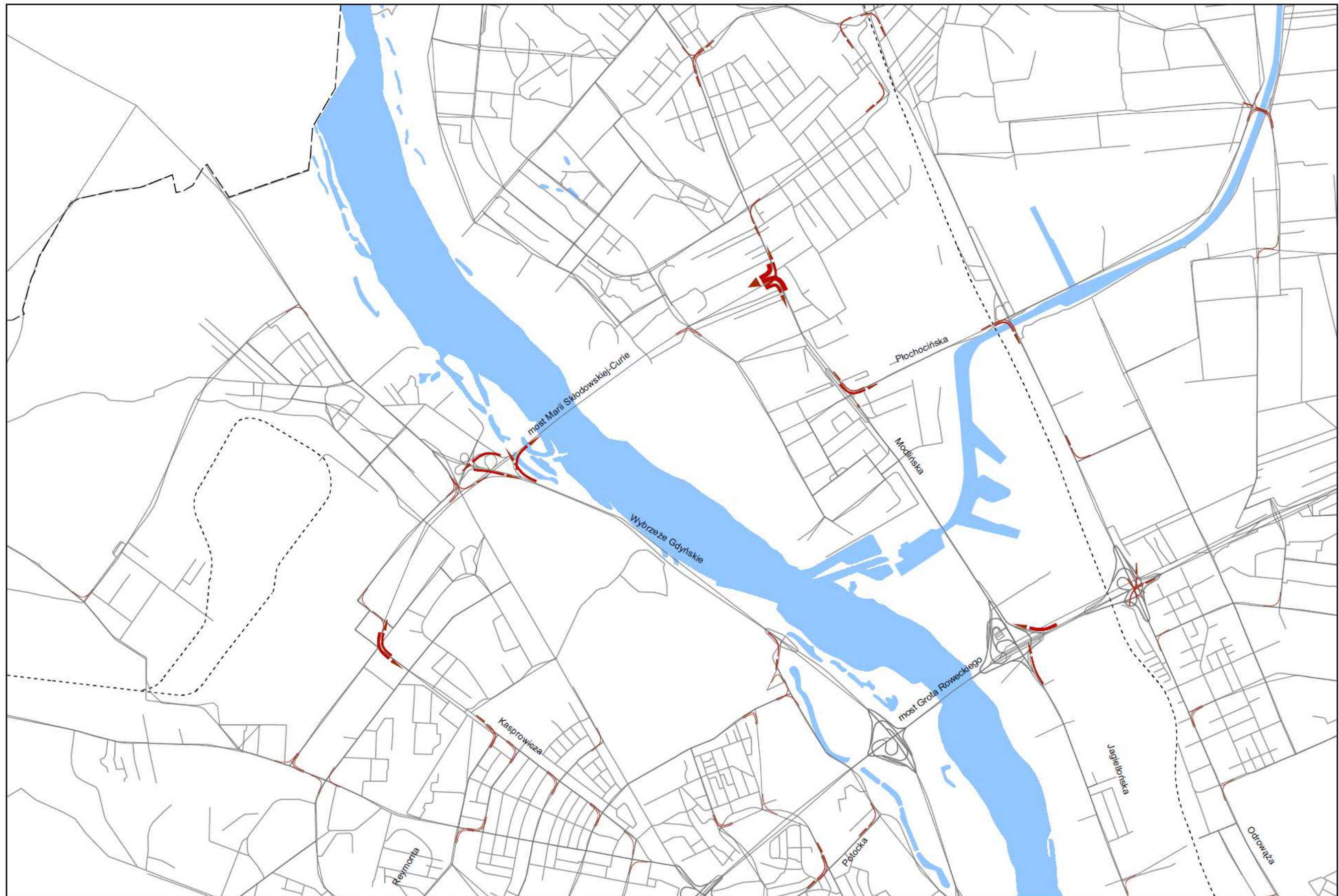


W2.E1.POR Rys. 4.87 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).









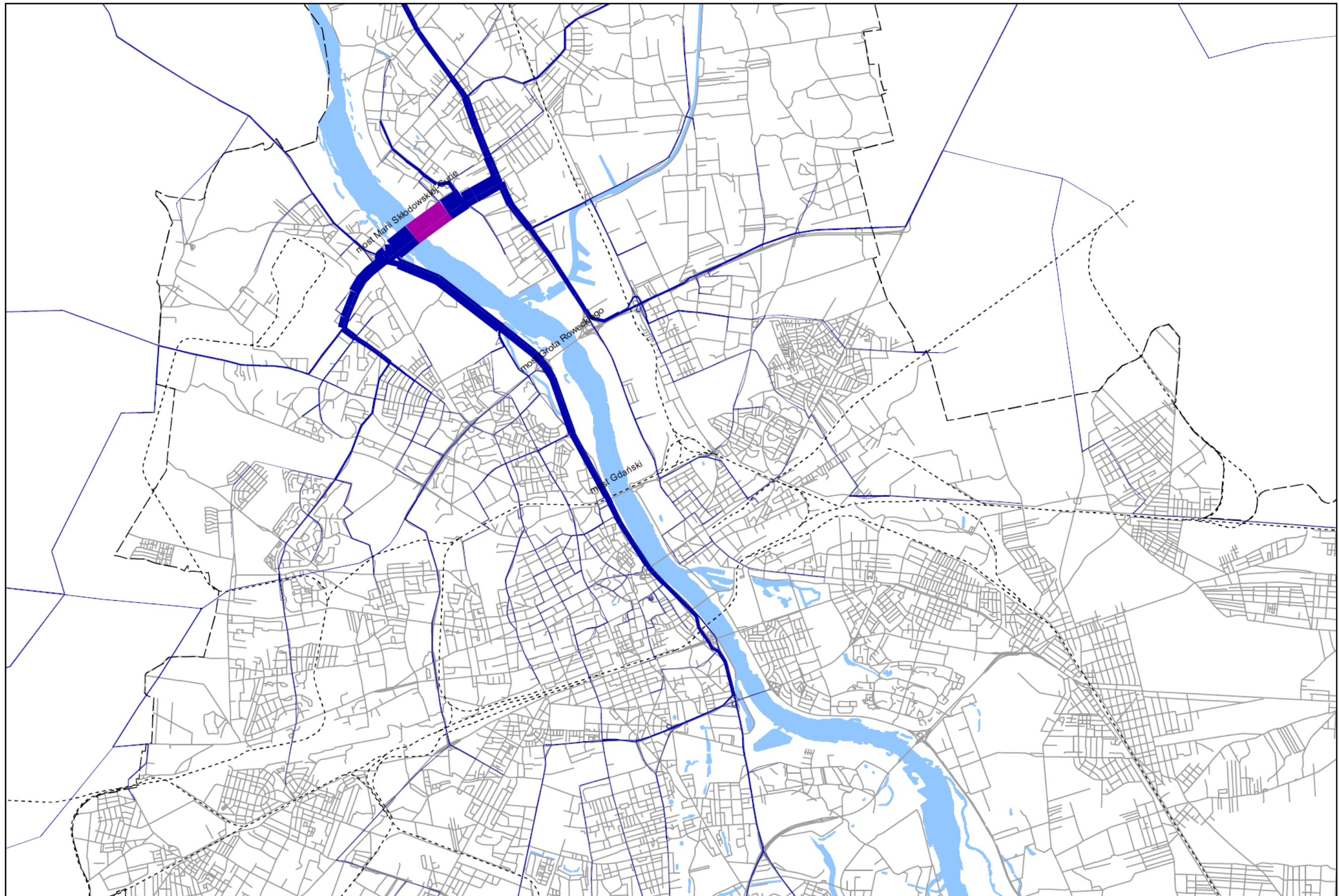
**W2.E1.POR** Rys. 4.89 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





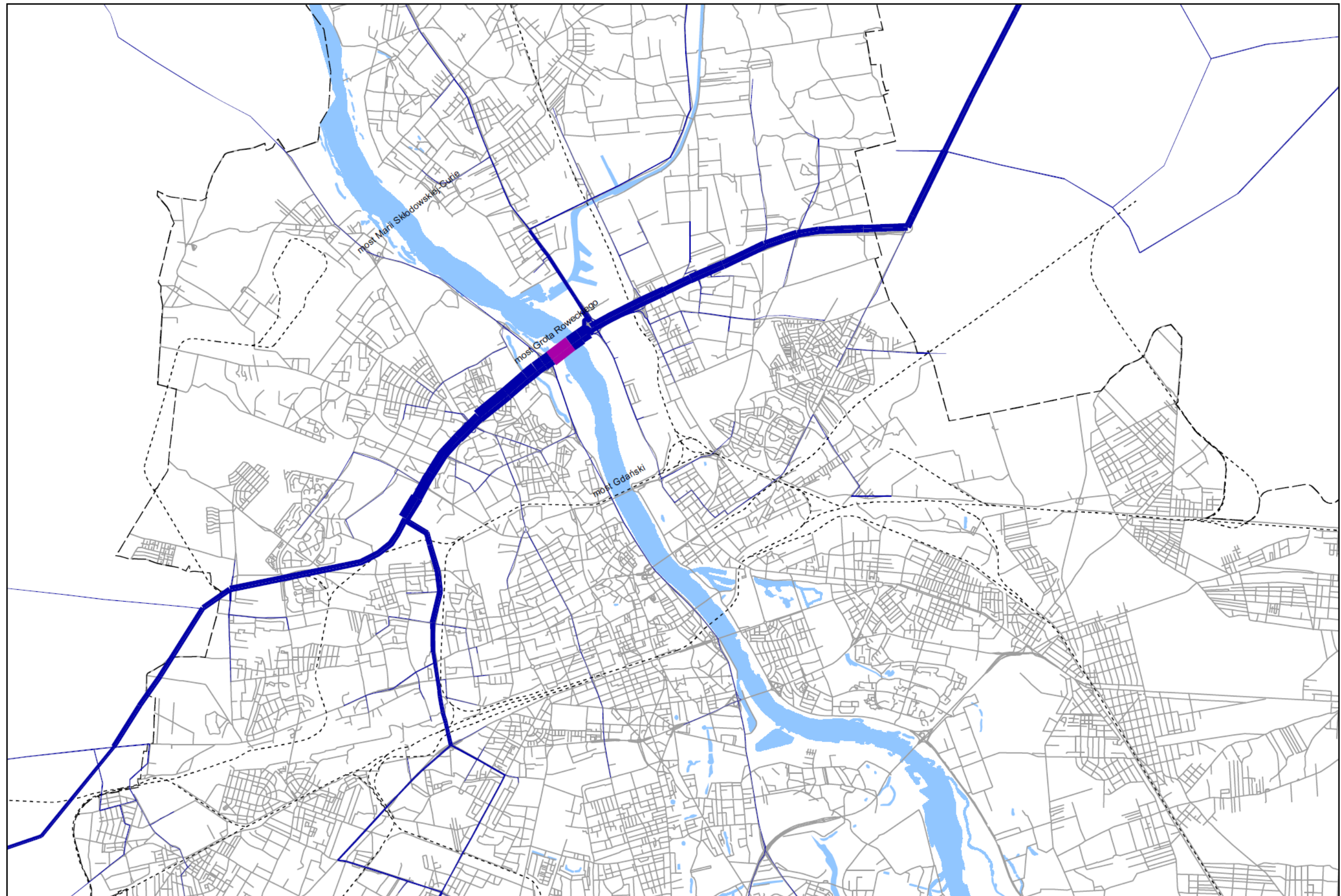
**W2.E1.POR** Rys. 4.90 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





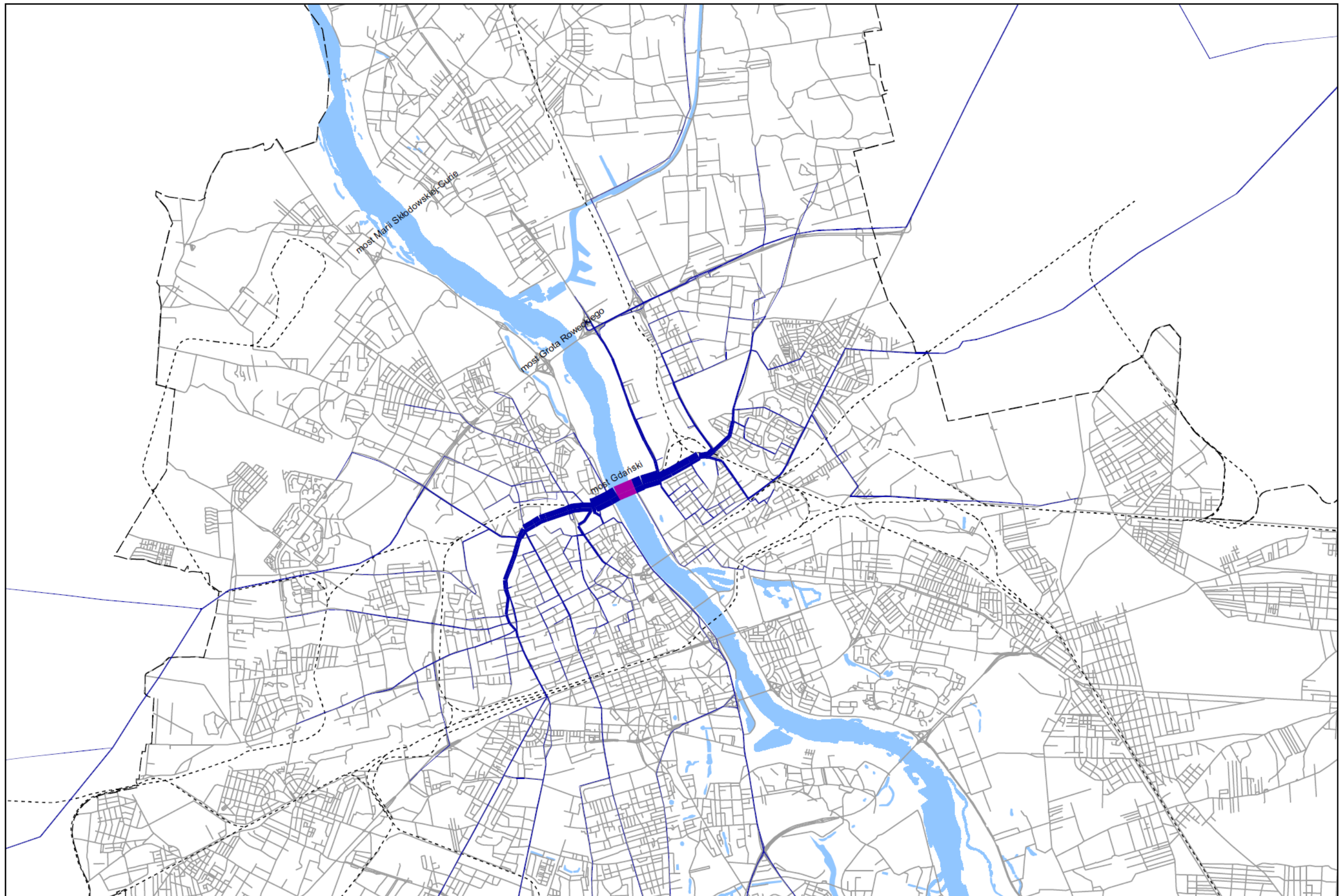
**W2.E1.POR** Rys. 4.91 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





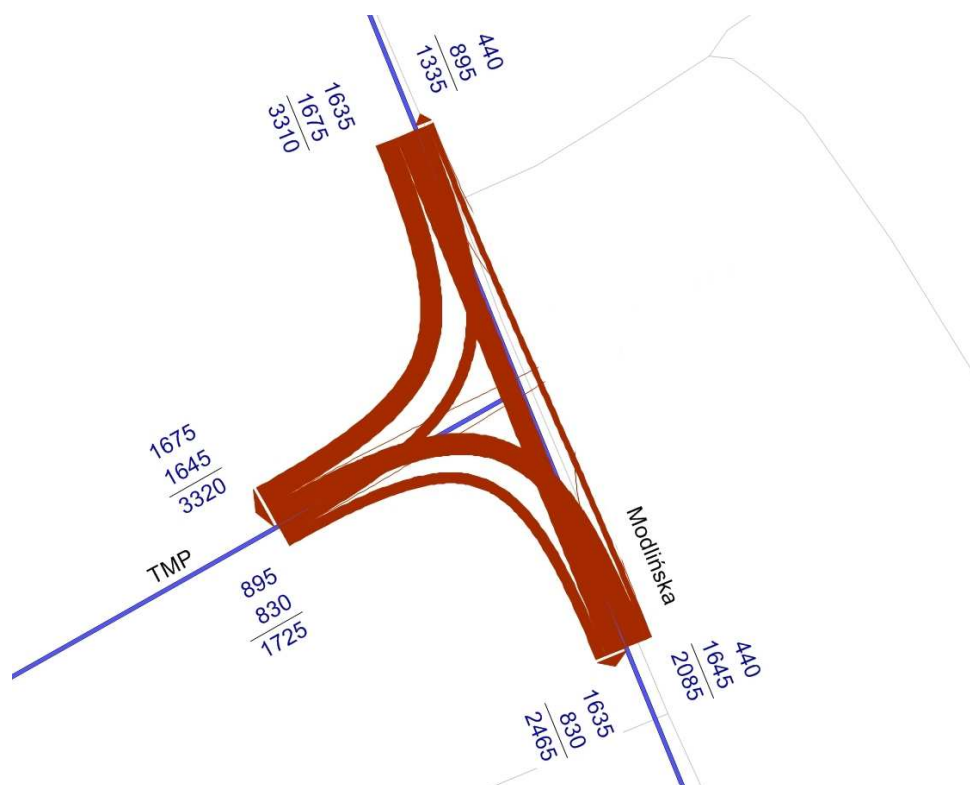
**W2.E1.POR** Rys. 4.92 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





**W2.E1.POR** Rys. 4.93 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

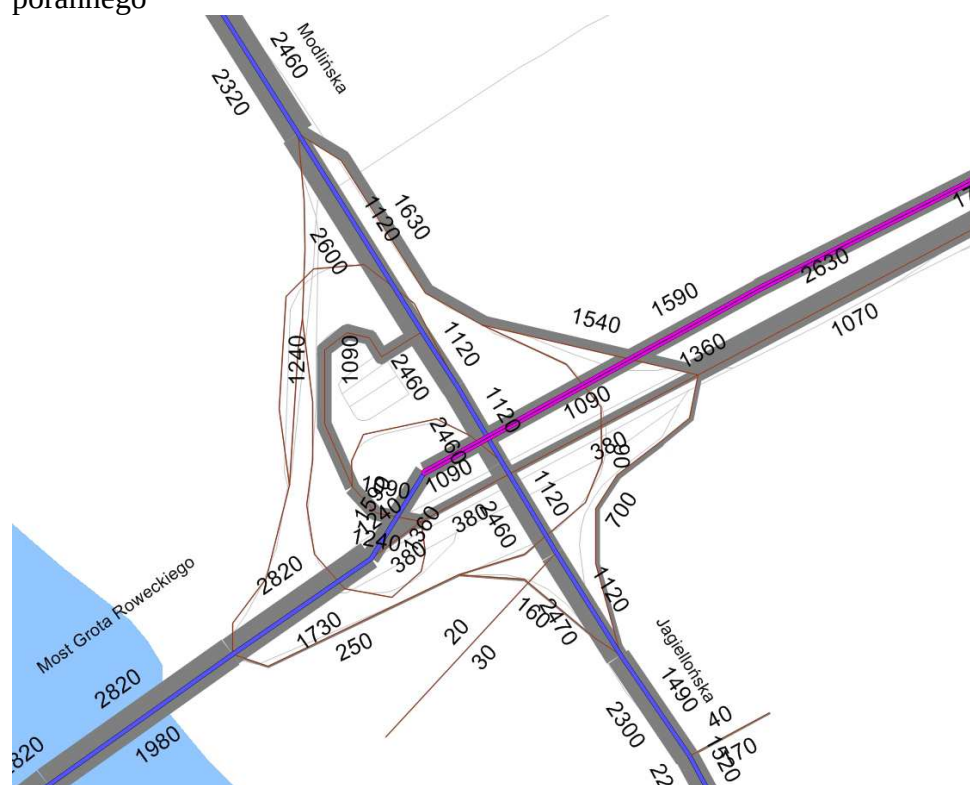




**W2.E1.POR** Rys. 4.94 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



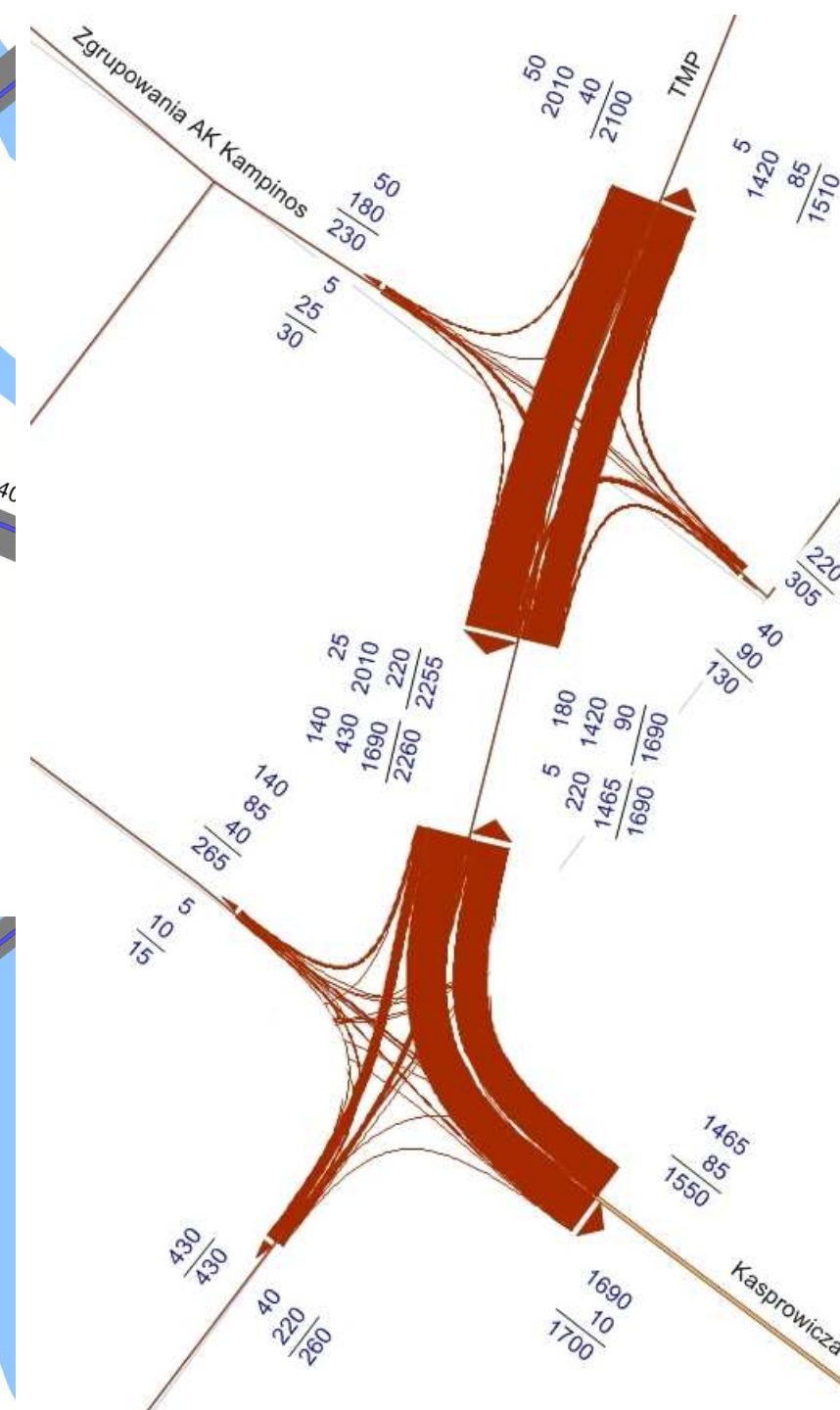
**W2.E1.POR** Rys. 4.95 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E1.POR** Rys. 4.97 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E1.POR** Rys. 4.98 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E1.POR** Rys. 4.96 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



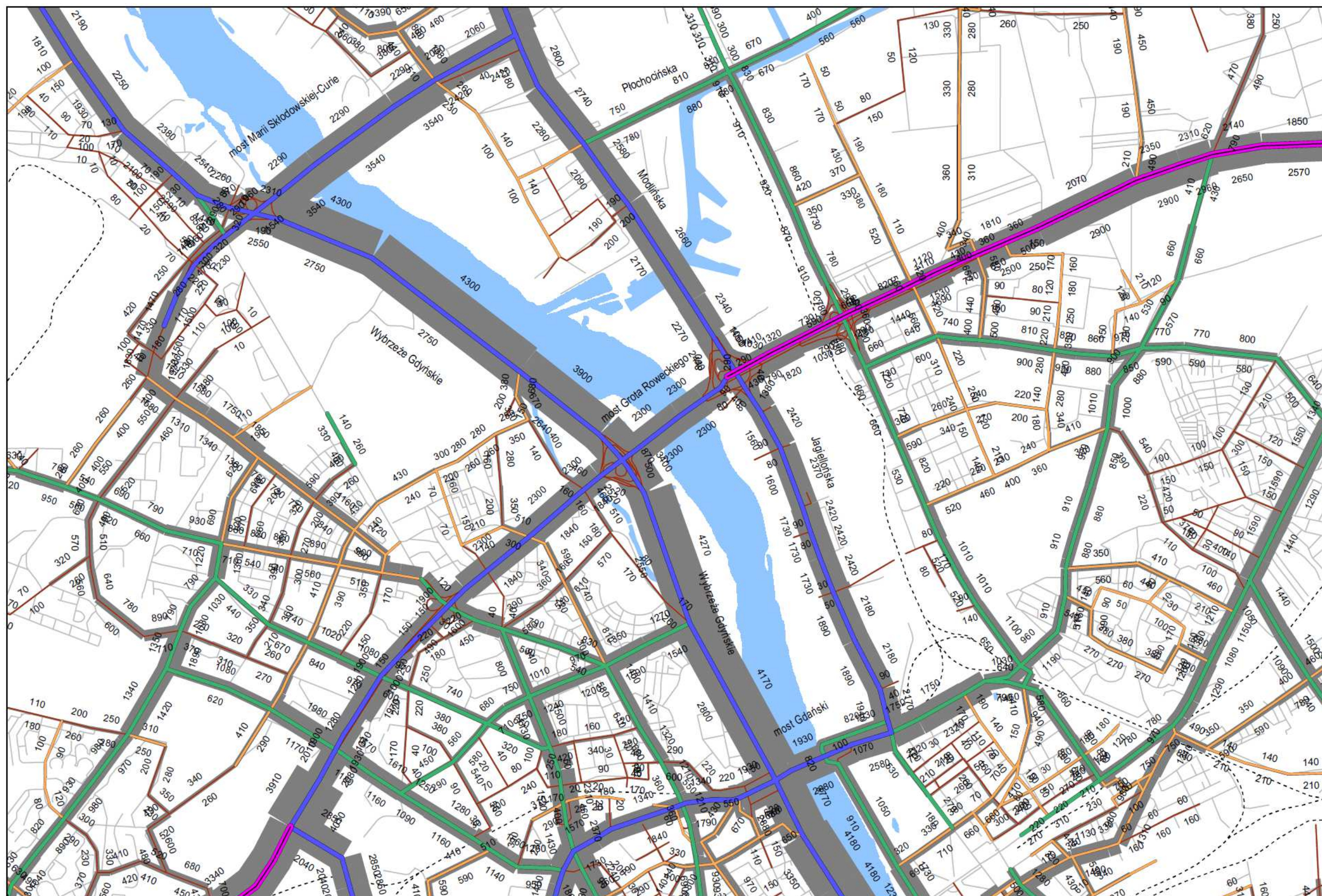
#### 4.2.1.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 2, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W2.E1.POP** Rys. 4.99 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W2.E1.POP** Rys. 4.100 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W2.E1.POP** Rys. 4.101 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W2.E1.POP** Rys. 4.102 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W2.E1.POP** Rys. 4.103 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E1.POP** Rys. 4.104 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E1.POP** Rys. 4.105 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E1.POP** Rys. 4.106 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E1.POP** Rys. 4.107 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E1.POP** Rys. 4.108 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E1.POP** Rys. 4.109 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, szczytu popołudniowego
- **W2.E1.POP** Rys. 4.110 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, szczytu popołudniowego

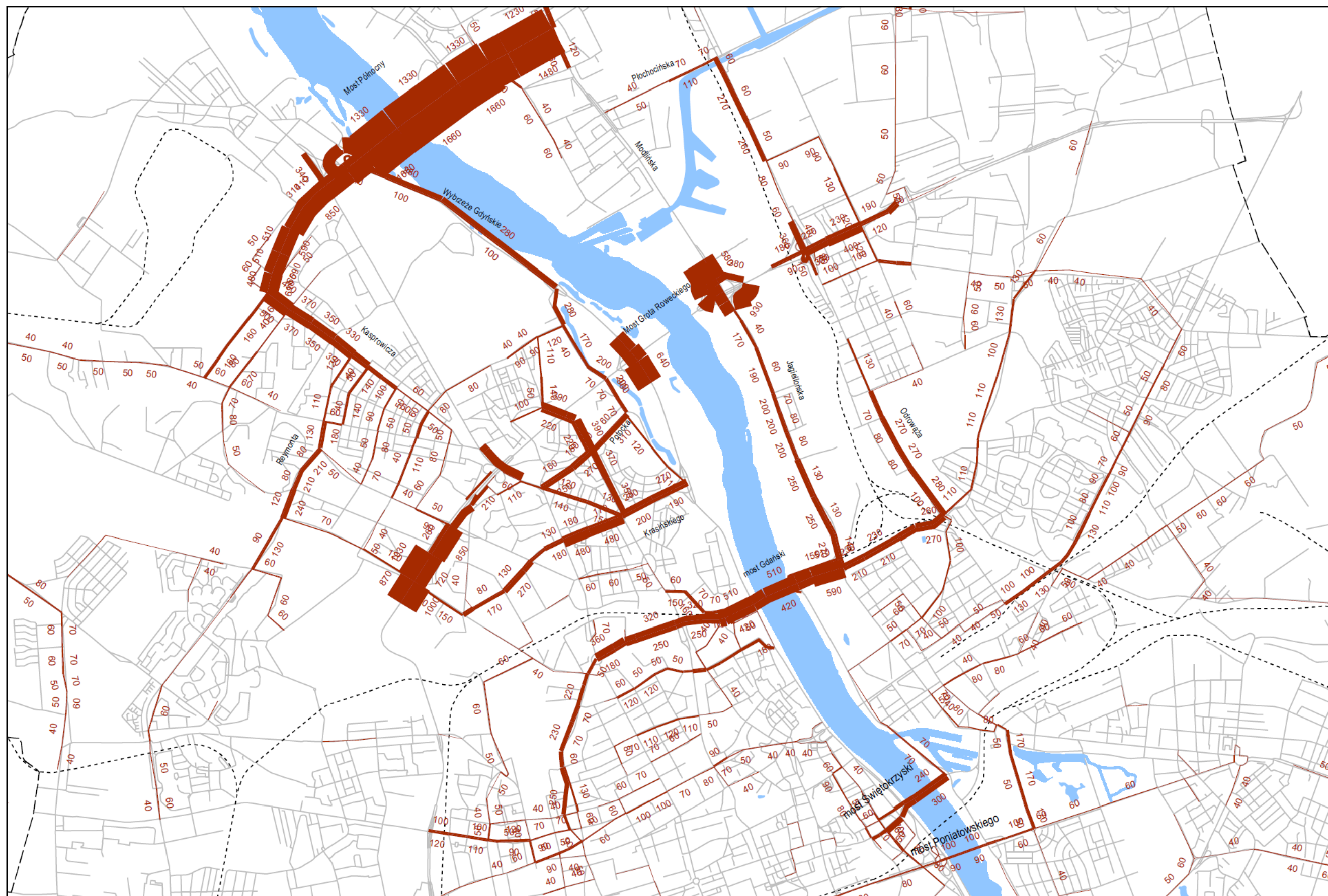
*W2.E1.POP – wariant 2, etap 1, szczyt popołudniowy*





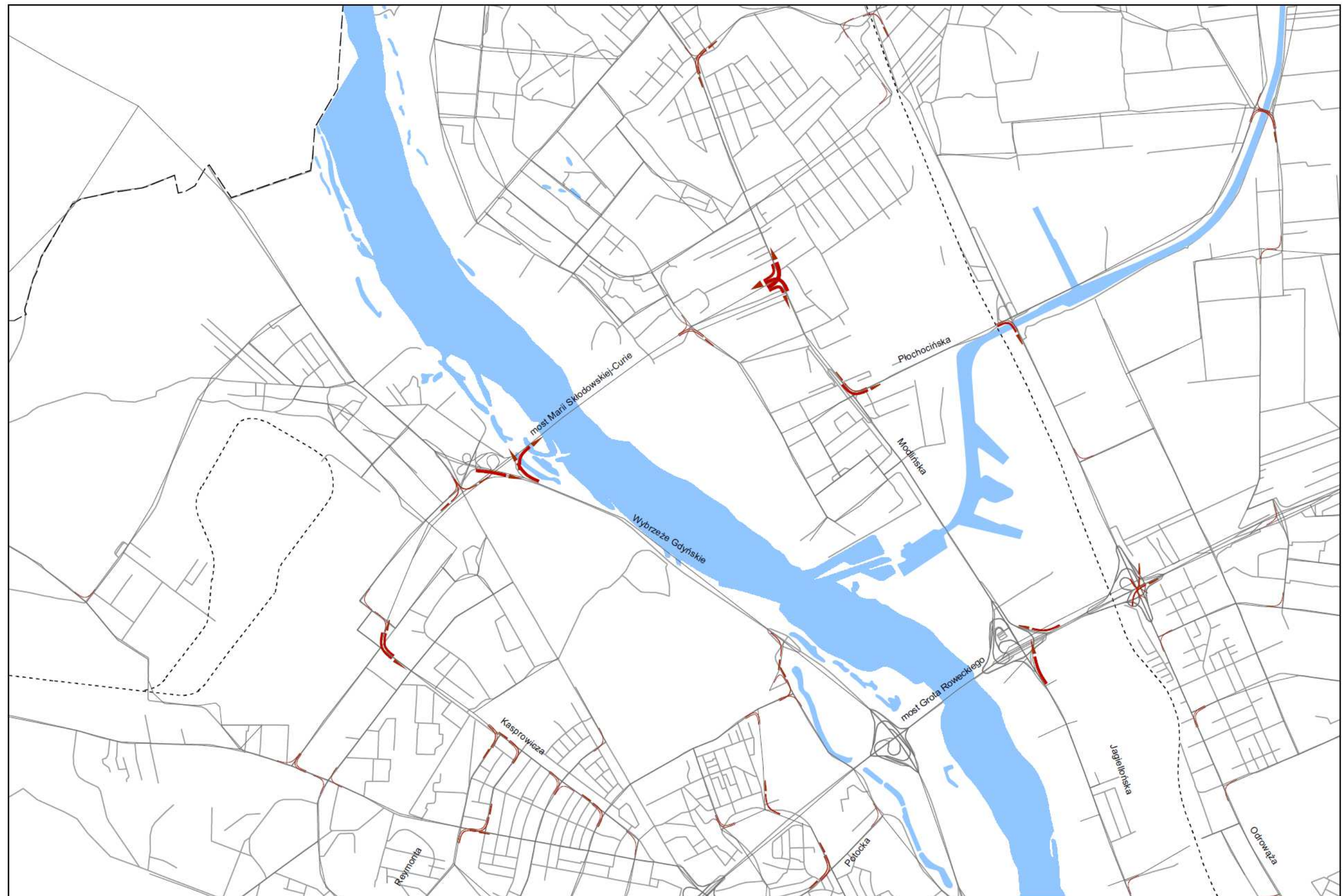
W2.E1.POP Rys. 4.99 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





**W2.E1.POP** Rys. 4.100 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





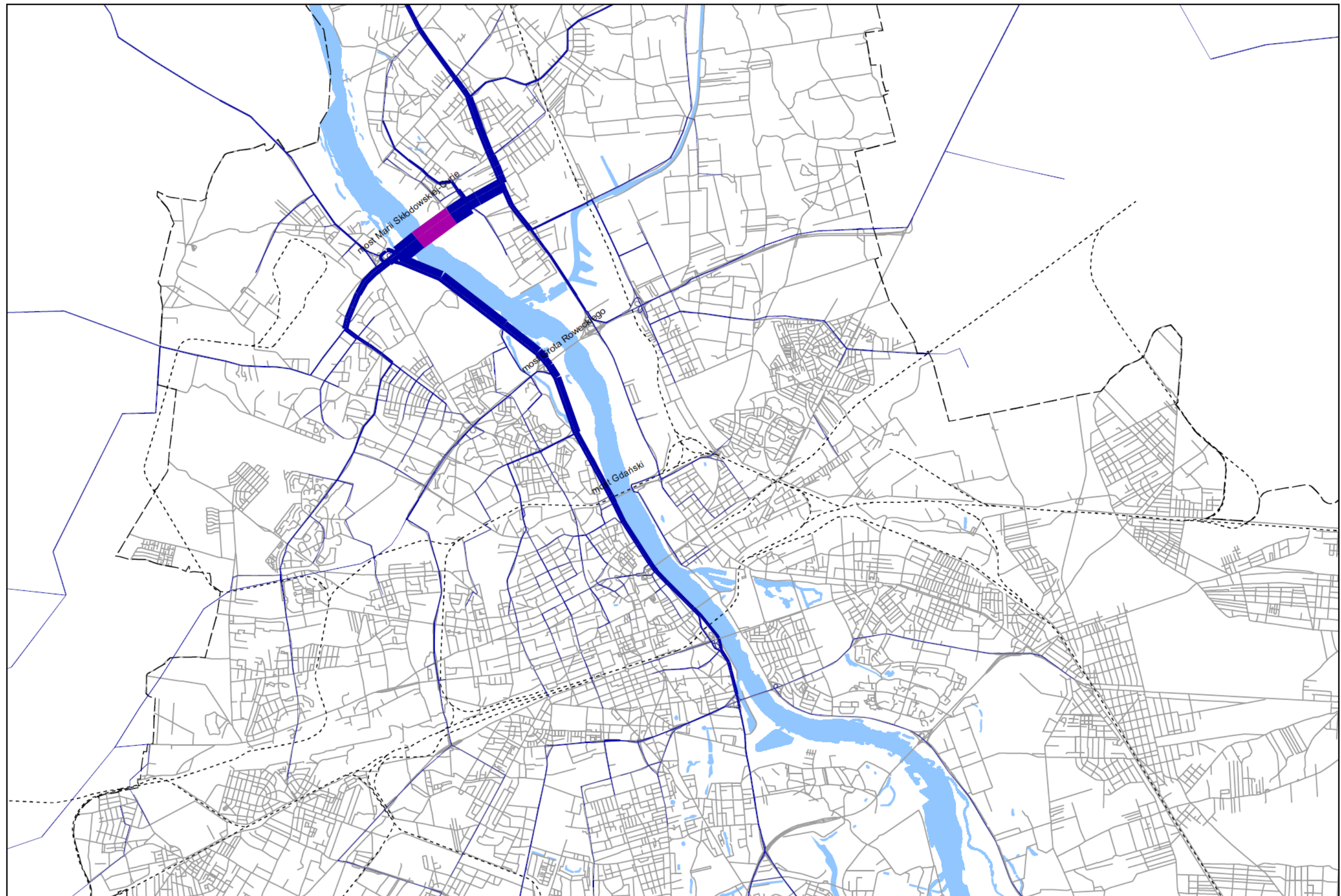
**W2.E1.POP** Rys. 4.101 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





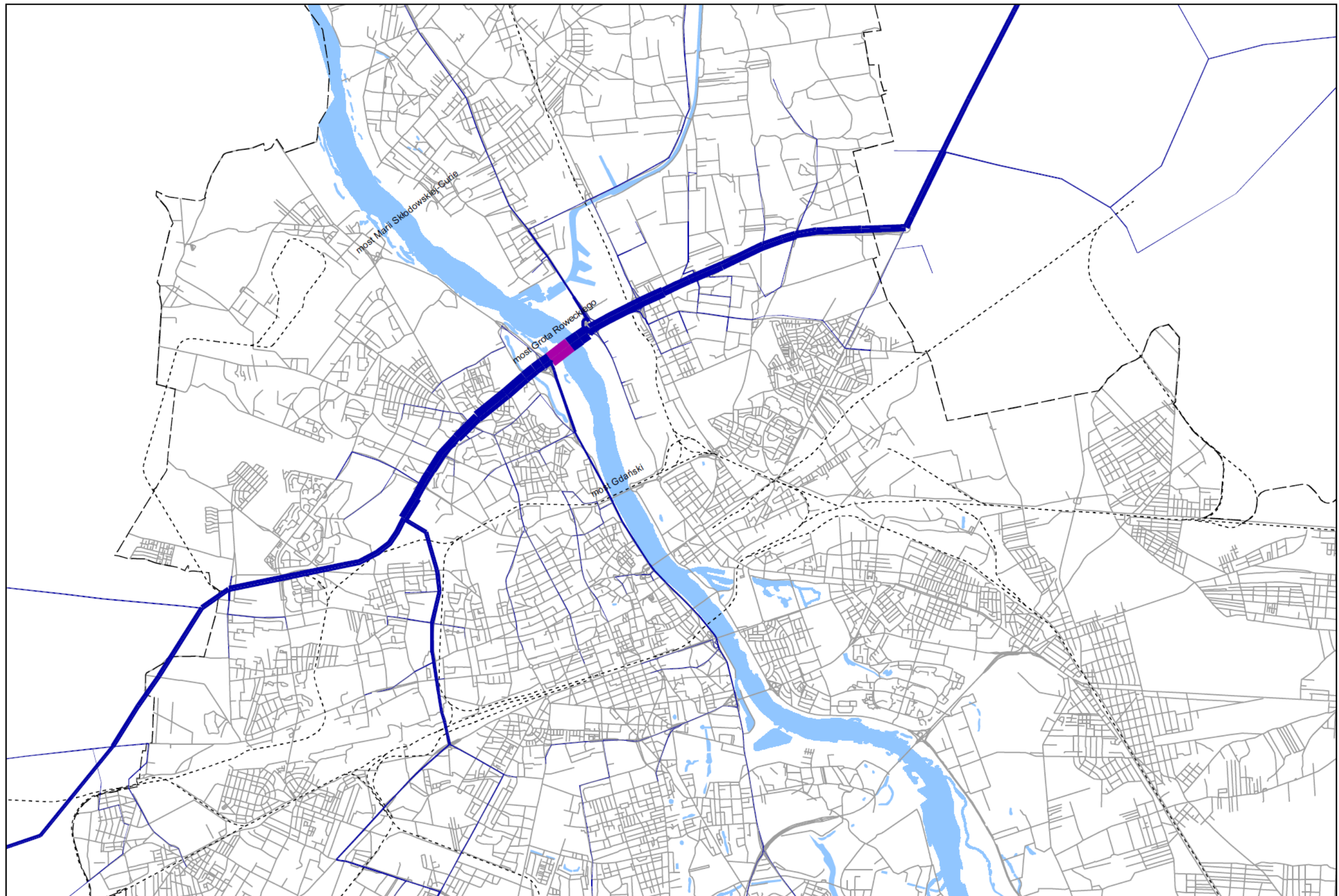
**W2.E1.POP** Rys. 4.102 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 1 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





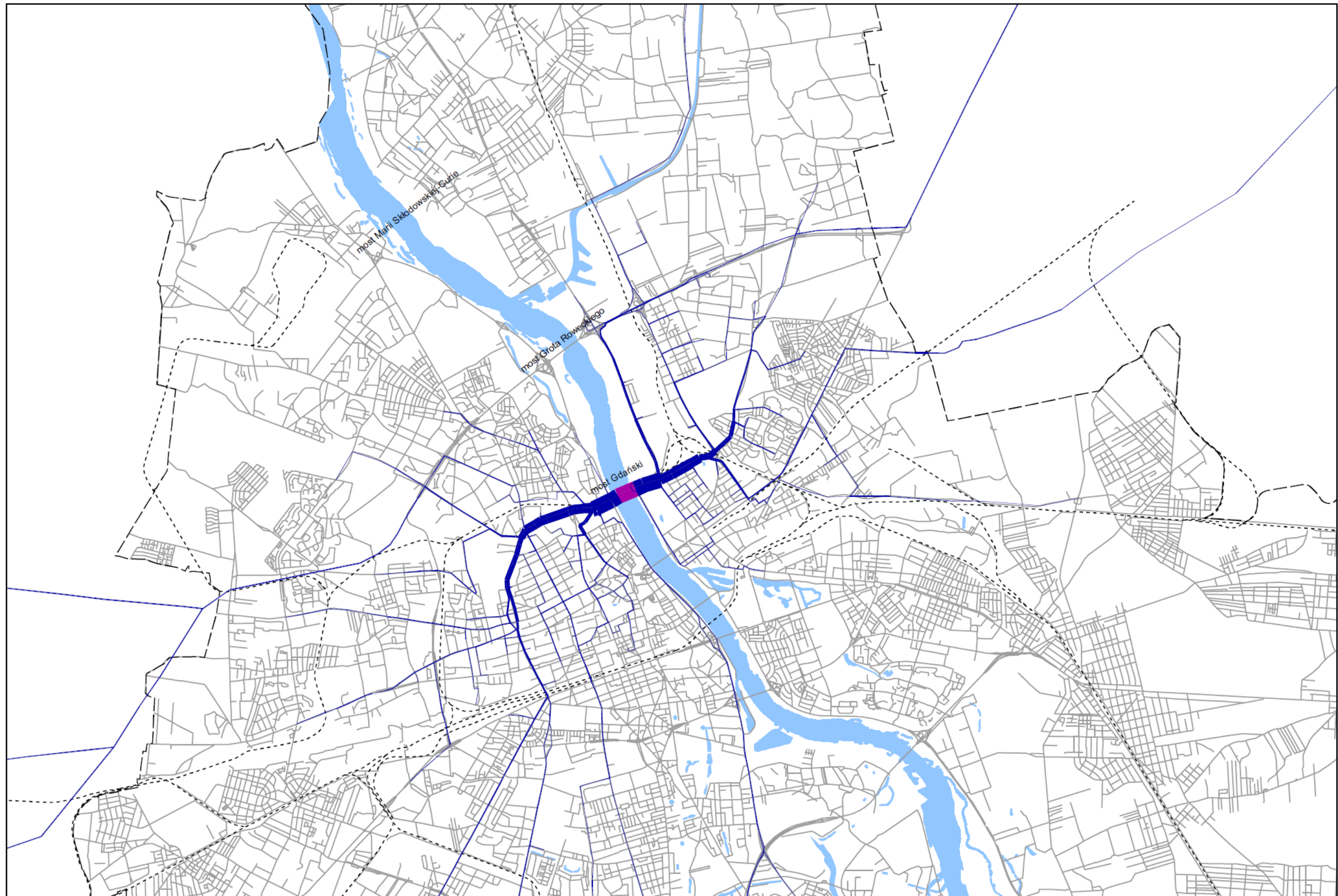
**W2.E1.POP** Rys. 4.103 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





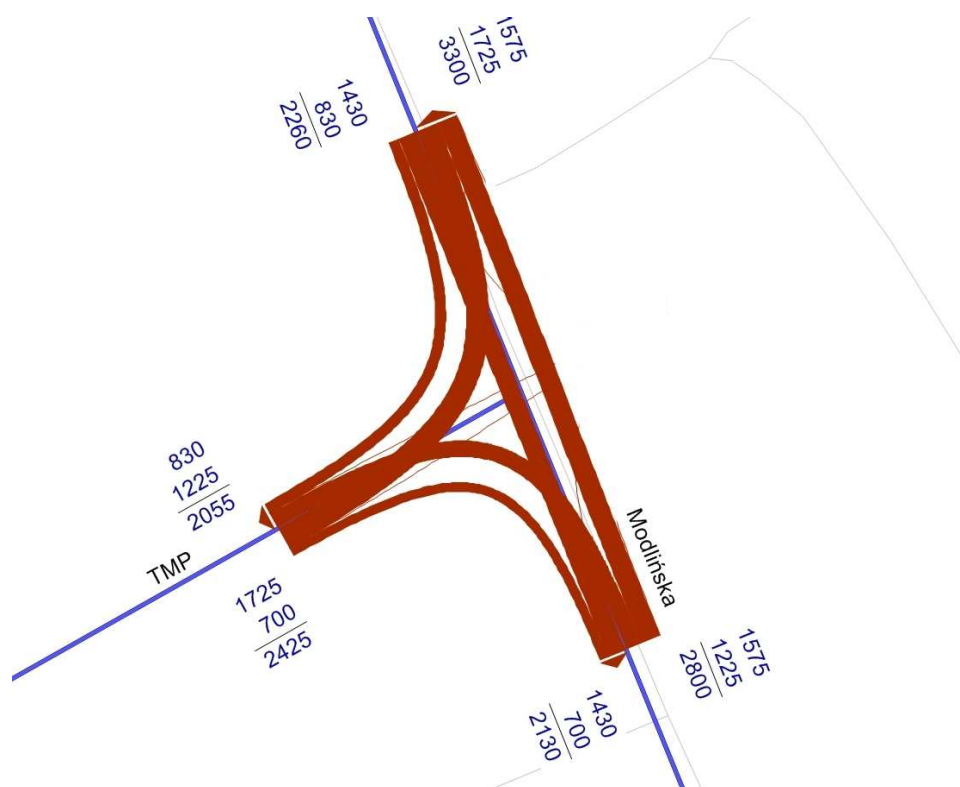
**W2.E1.POP** Rys. 4.104 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).



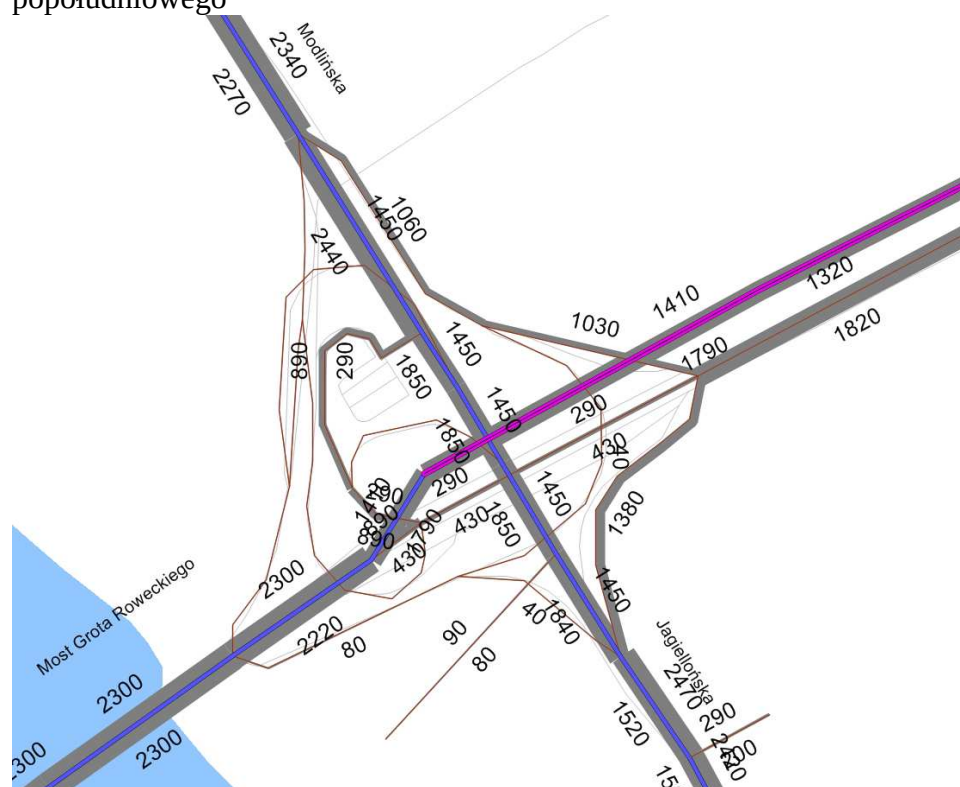


**W2.E1.POP** Rys. 4.105 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

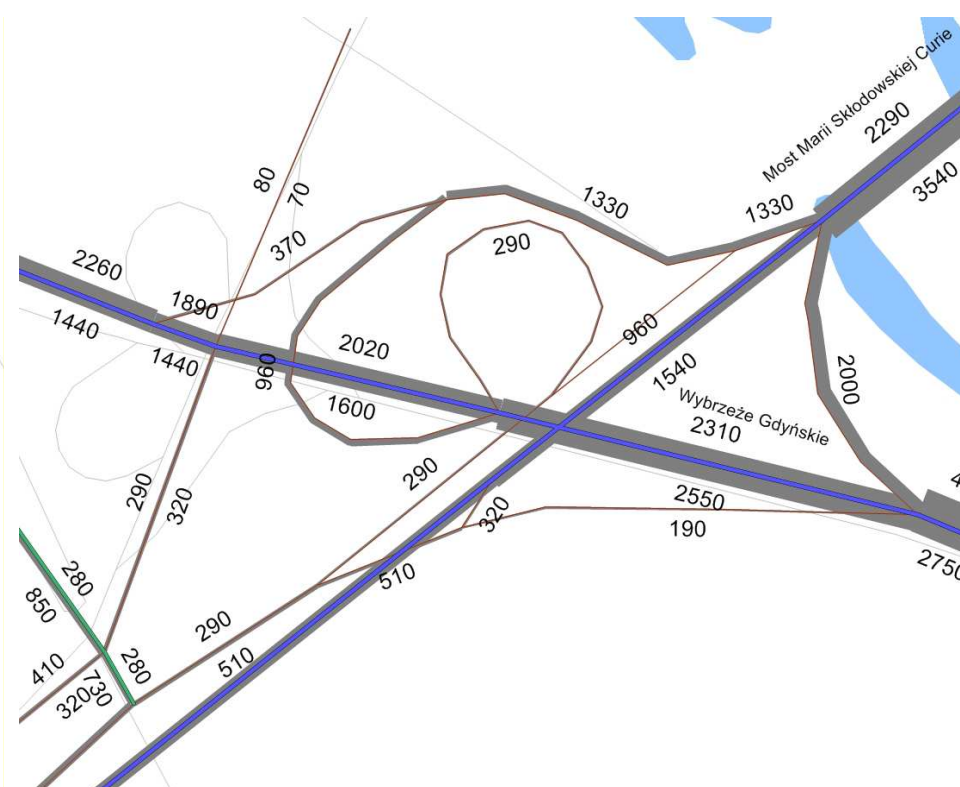




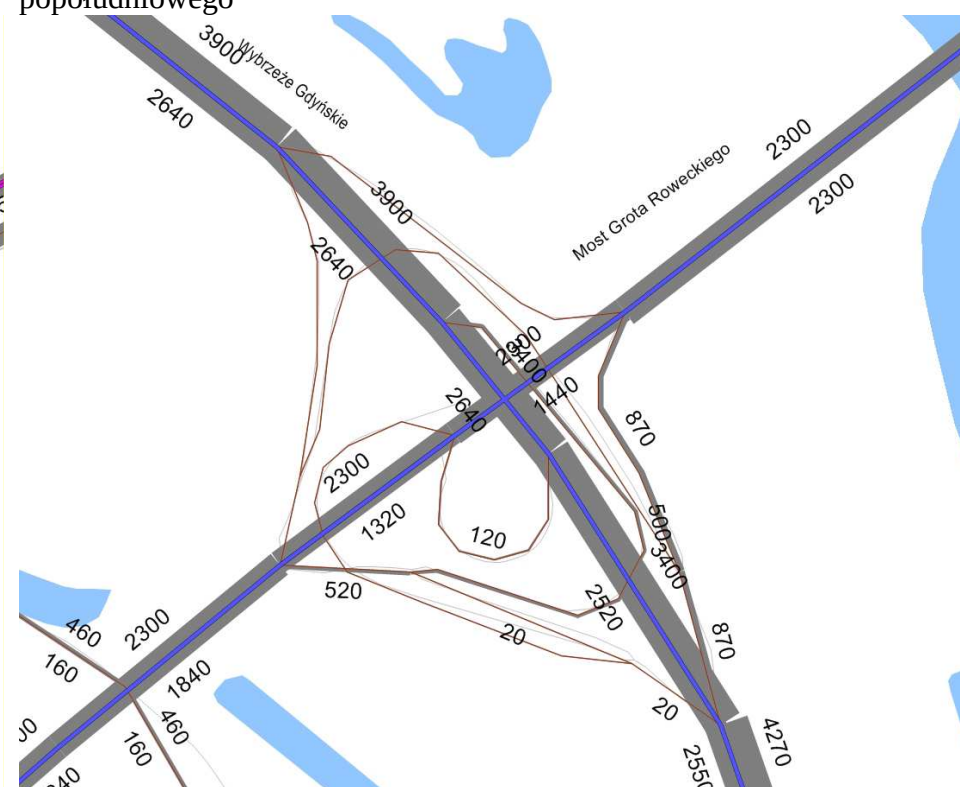
**W2.E1.POP** Rys. 4.106 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



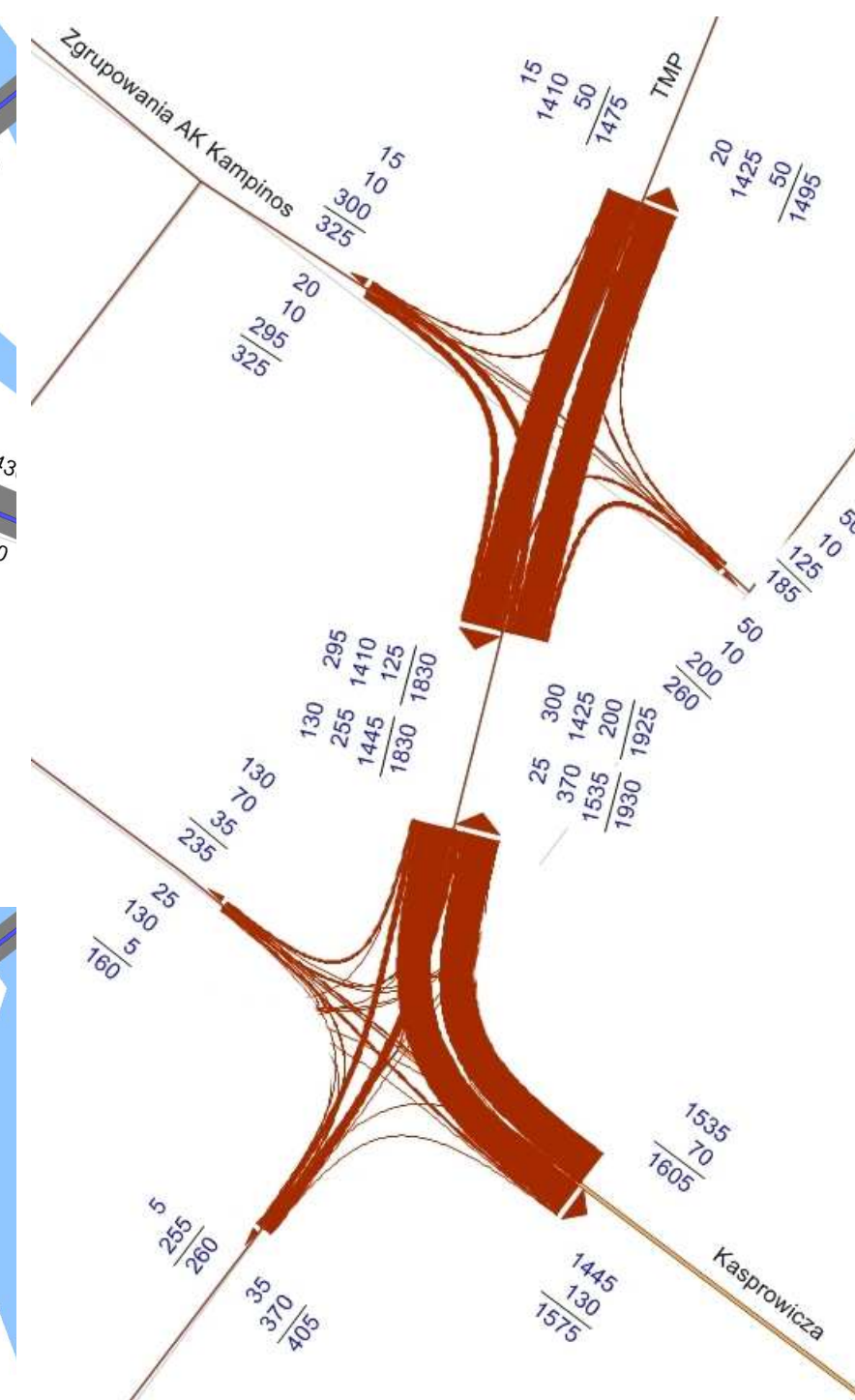
**W2.E1.POP** Rys. 4.109 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, szczytu popołudniowego



**W2.E1.POP** Rys. 4.107 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyni, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W2.E1.POP** Rys. 4.110 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyni, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, szczytu popołudniowego



**W2.E1.POP** Rys. 4.108 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



## 4.2.2 Etap 2

### 4.2.2.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 2, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W2.E2.POR** Rys. 4.111 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W2.E2.POR** Rys. 4.112 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W2.E2.POR** Rys. 4.113 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W2.E2.POR** Rys. 4.114 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).
- **W2.E2.POR** Rys. 4.115 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 2, organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E2.POR** Rys. 4.116 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E2.POR** Rys. 4.117 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E2.POR** Rys. 4.118 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E2.POR** Rys. 4.119 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E2.POR** Rys. 4.120 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E2.POR** Rys. 4.121 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E2.POR** Rys. 4.122 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

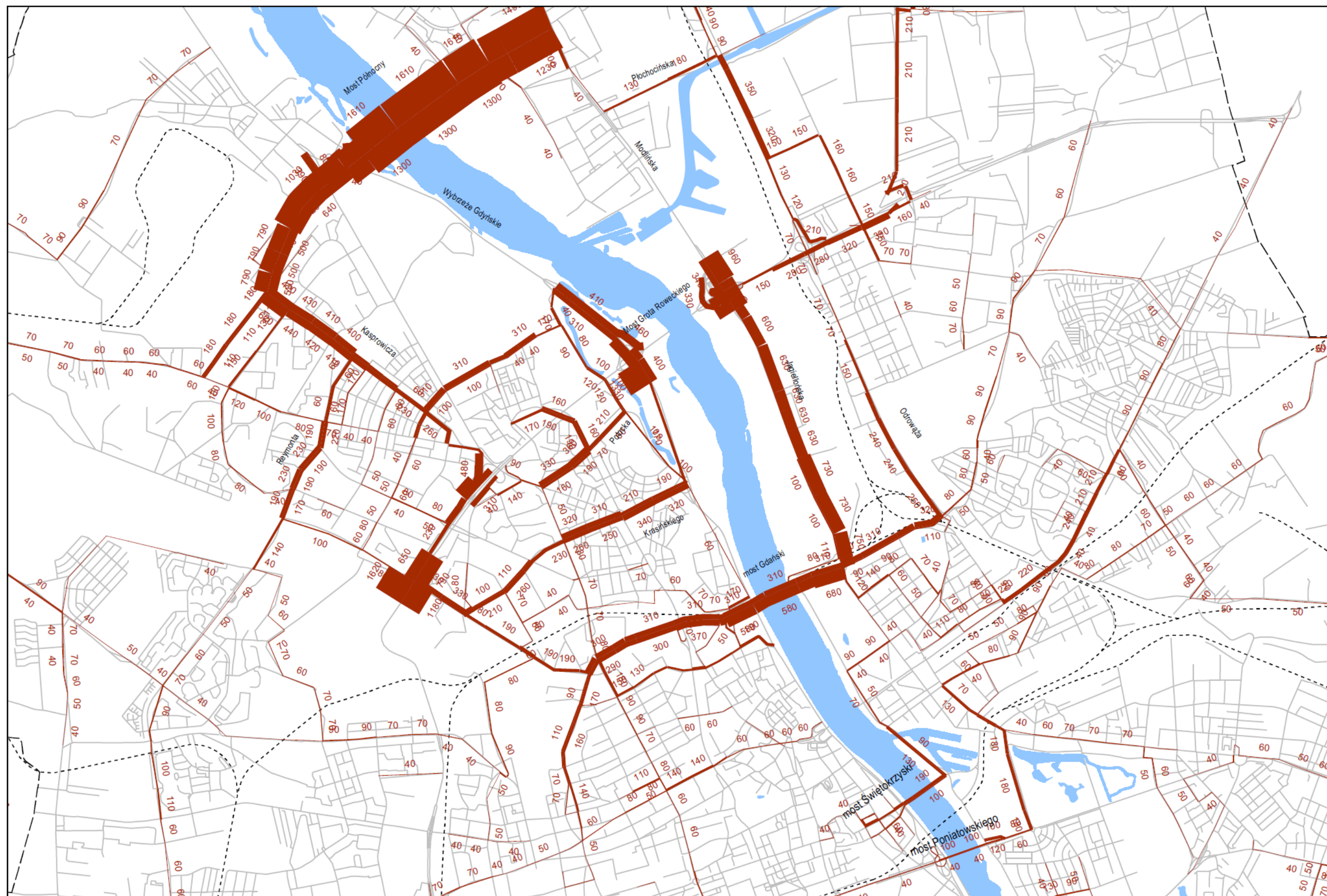
*W2.E2.POR – wariant 2, etap 2, szczyt poranny*





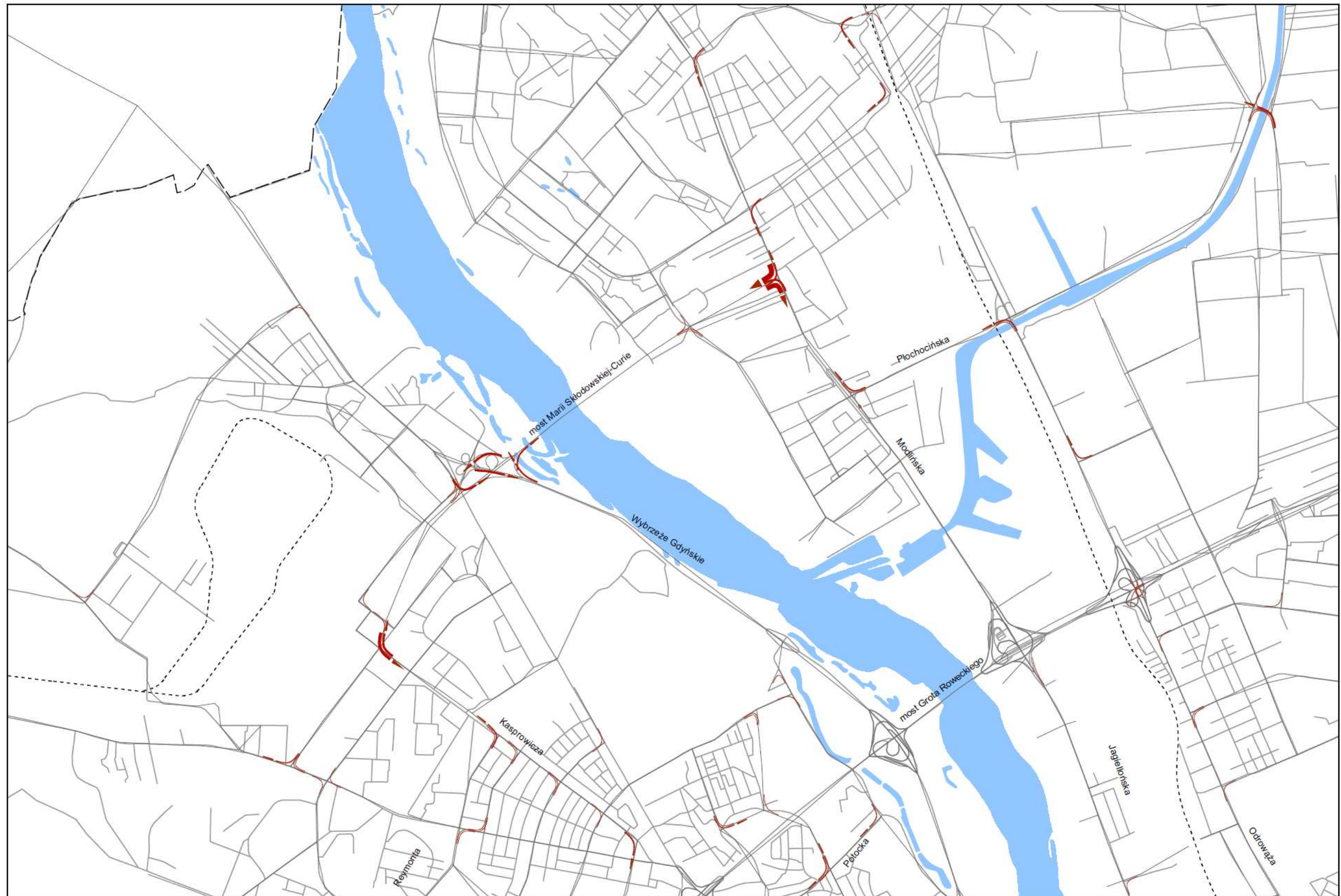
W2.E2.POR Rys. 4.111 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





**W2.E2.POR** Rys. 4.112 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





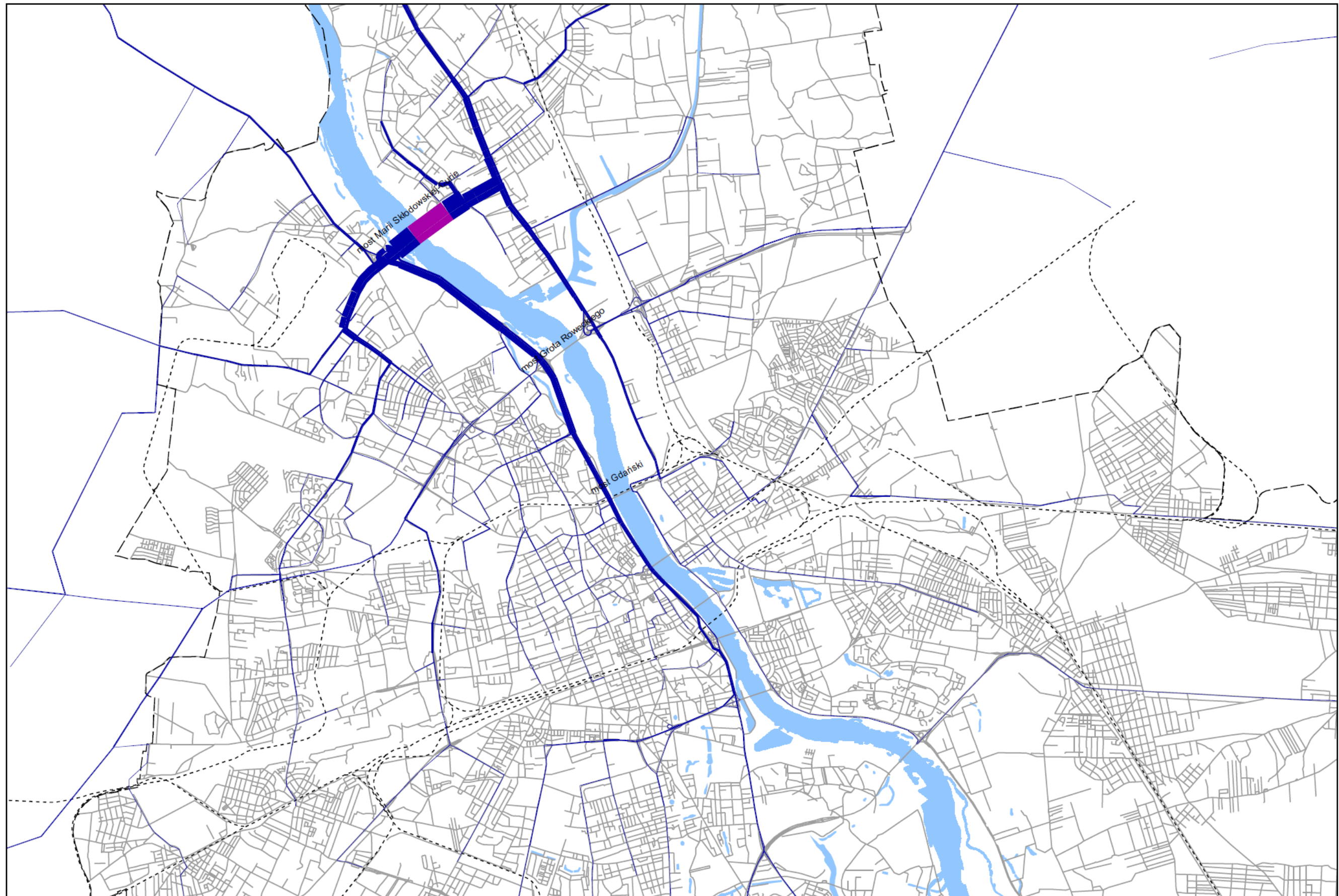
**W2.E2.POR** Rys. 4.113 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





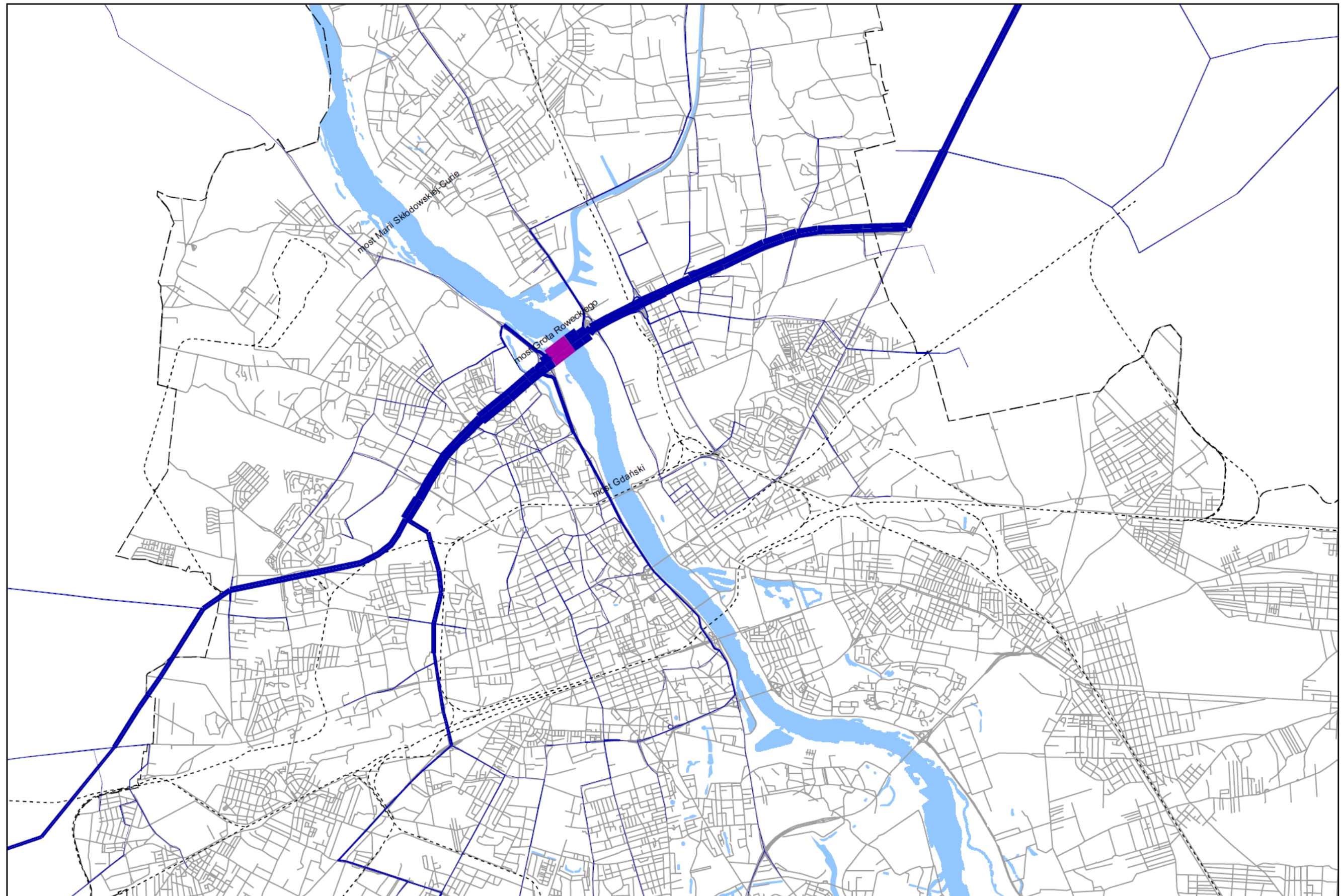
**W2.E2.POR** Rys. 4.114 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt poranny).





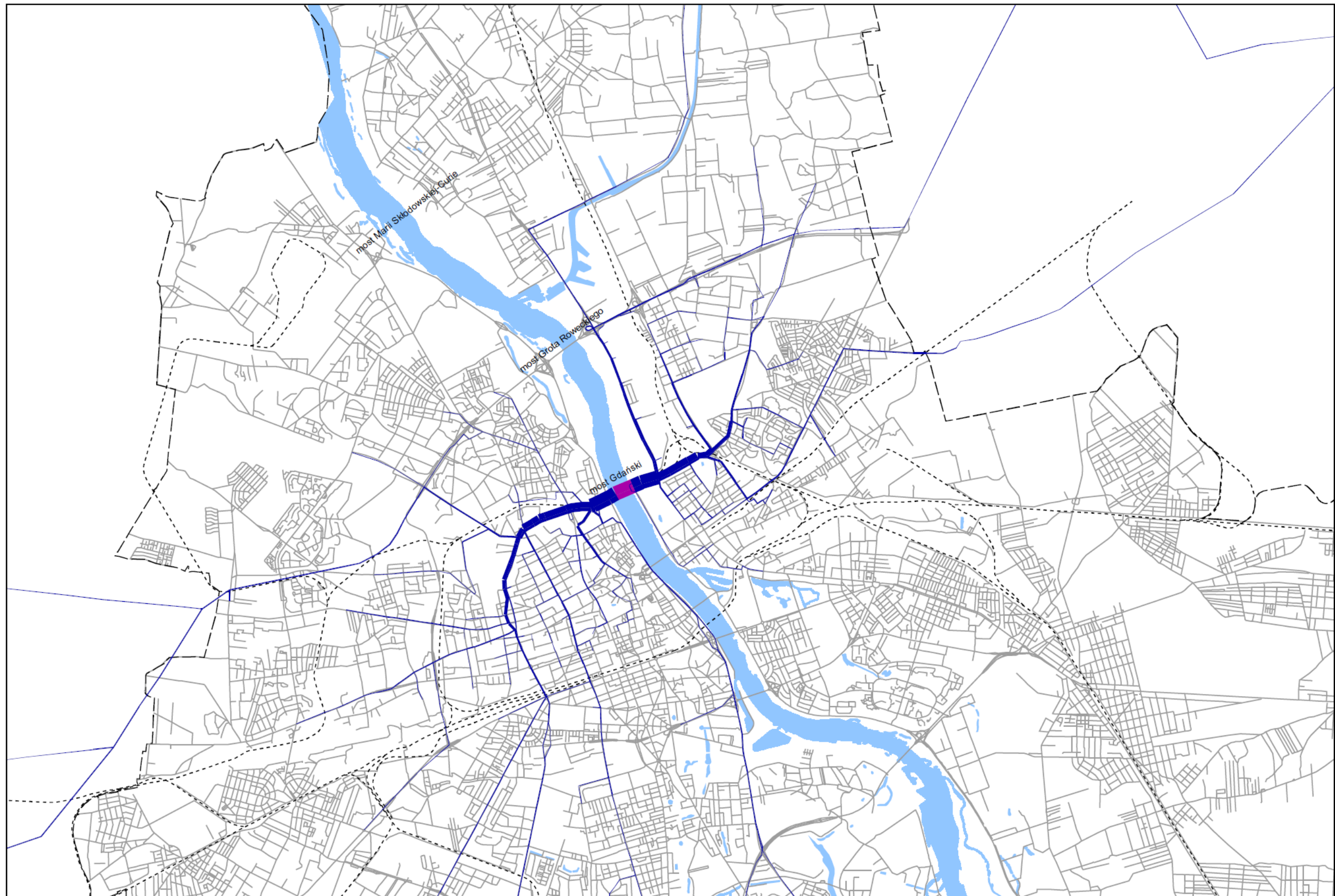
**W2.E2.POR** Rys. 4.115 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 2, organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





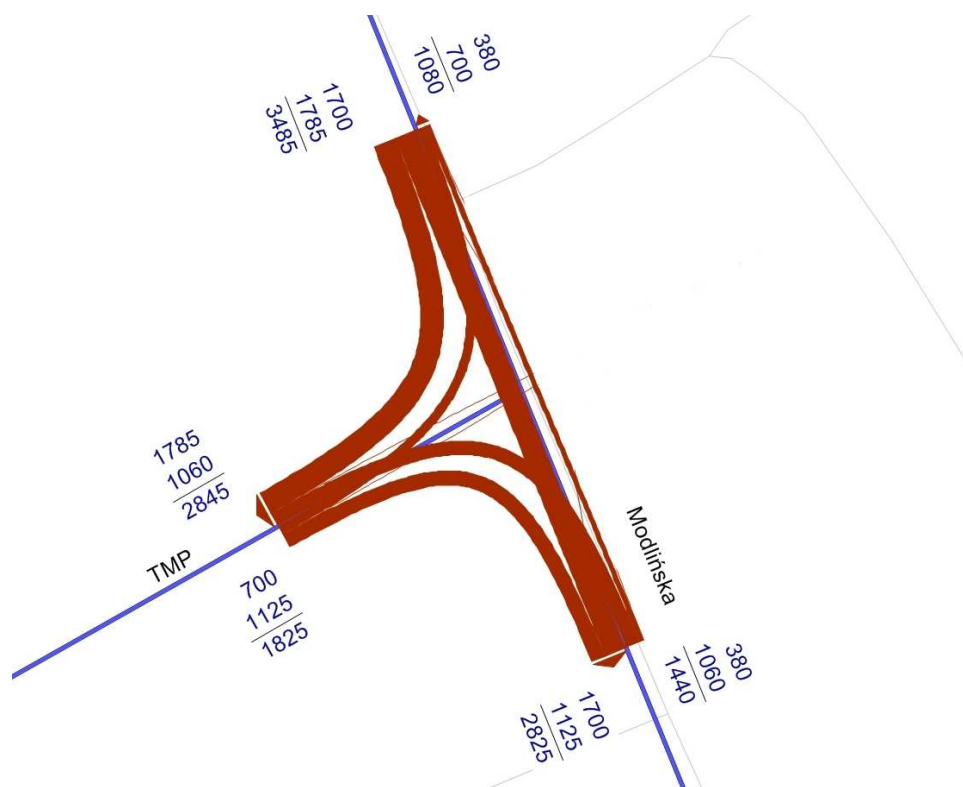
**W2.E2.POR** Rys. 4.116 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





**W2.E2.POR** Rys. 4.117 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu porannego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

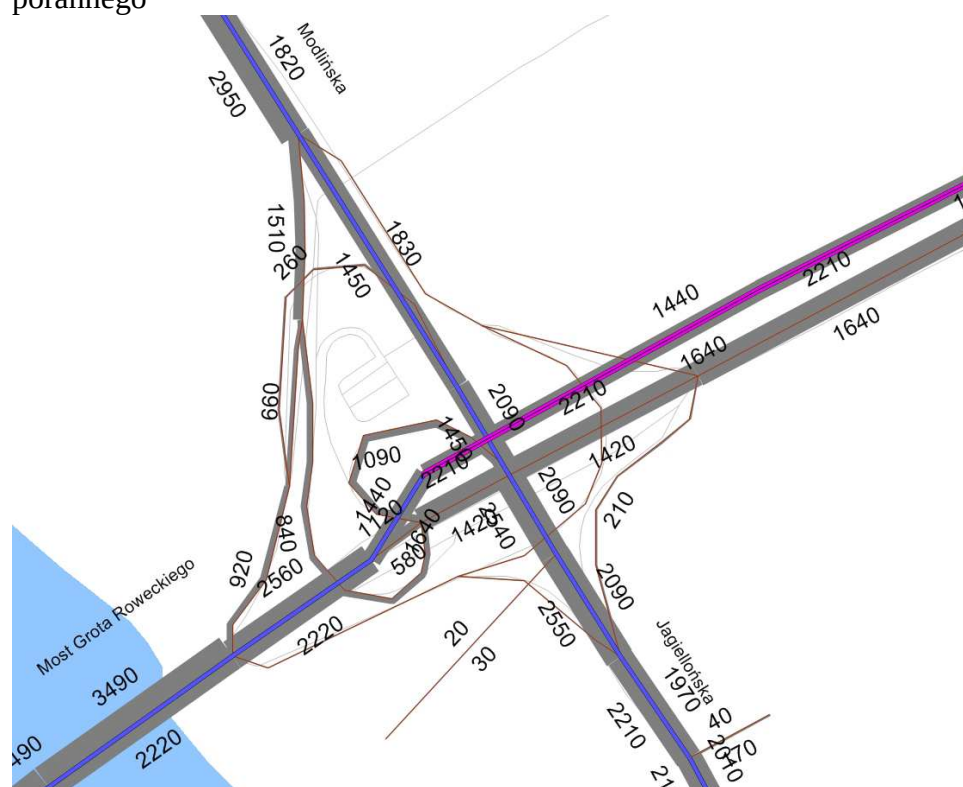




**W2.E2.POR** Rys. 4.118 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



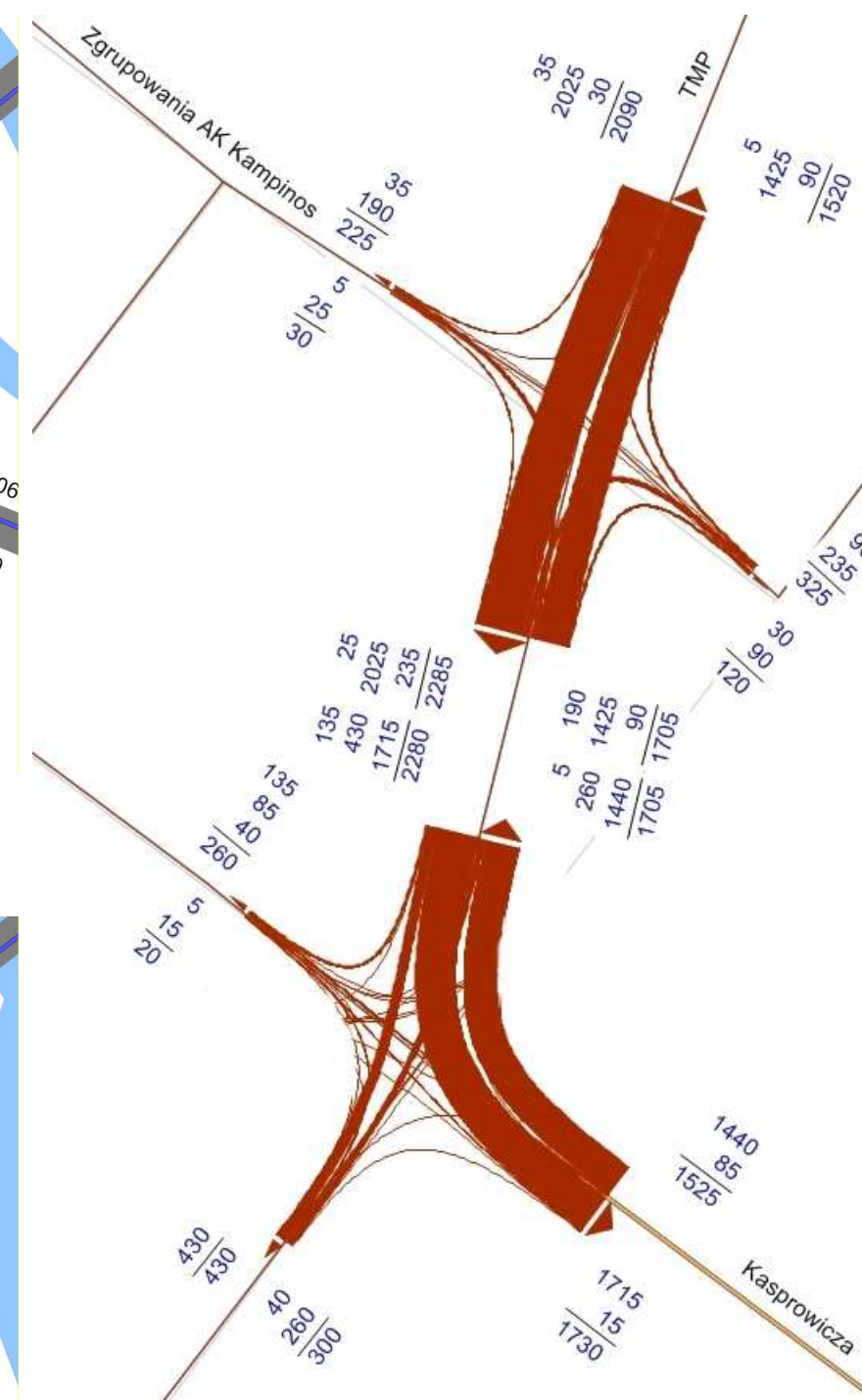
**W2.E2.POR** Rys. 4.119 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E2.POR** Rys. 4.121 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E2.POR** Rys. 4.122 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E2.POR** Rys. 4.120 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



#### 4.2.2.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 2, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W2.E2.POP** Rys. 4.123 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W2.E2.POP** Rys. 4.124 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W2.E2.POP** Rys. 4.125 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W2.E2.POP** Rys. 4.126 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).
- **W2.E2.POP** Rys. 4.127 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E2.POP** Rys. 4.128 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E2.POP** Rys. 4.129 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).
- **W2.E2.POP** Rys. 4.130 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E2.POP** Rys. 4.131 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E2.POP** Rys. 4.132 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E2.POP** Rys. 4.133 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E2.POP** Rys. 4.134 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

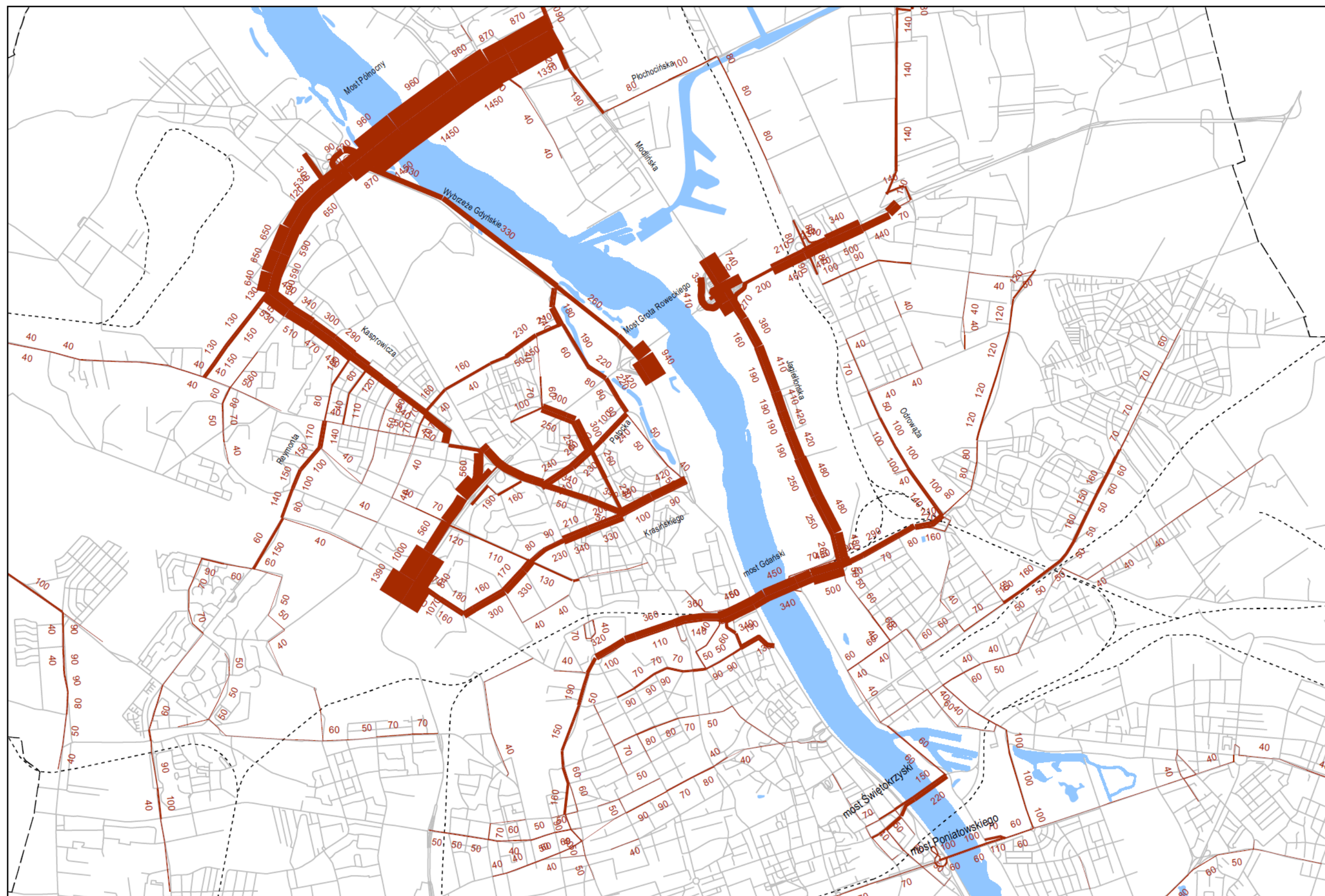
*W2.E2.POP – wariant 2, etap 2, szczyt popołudniowy*





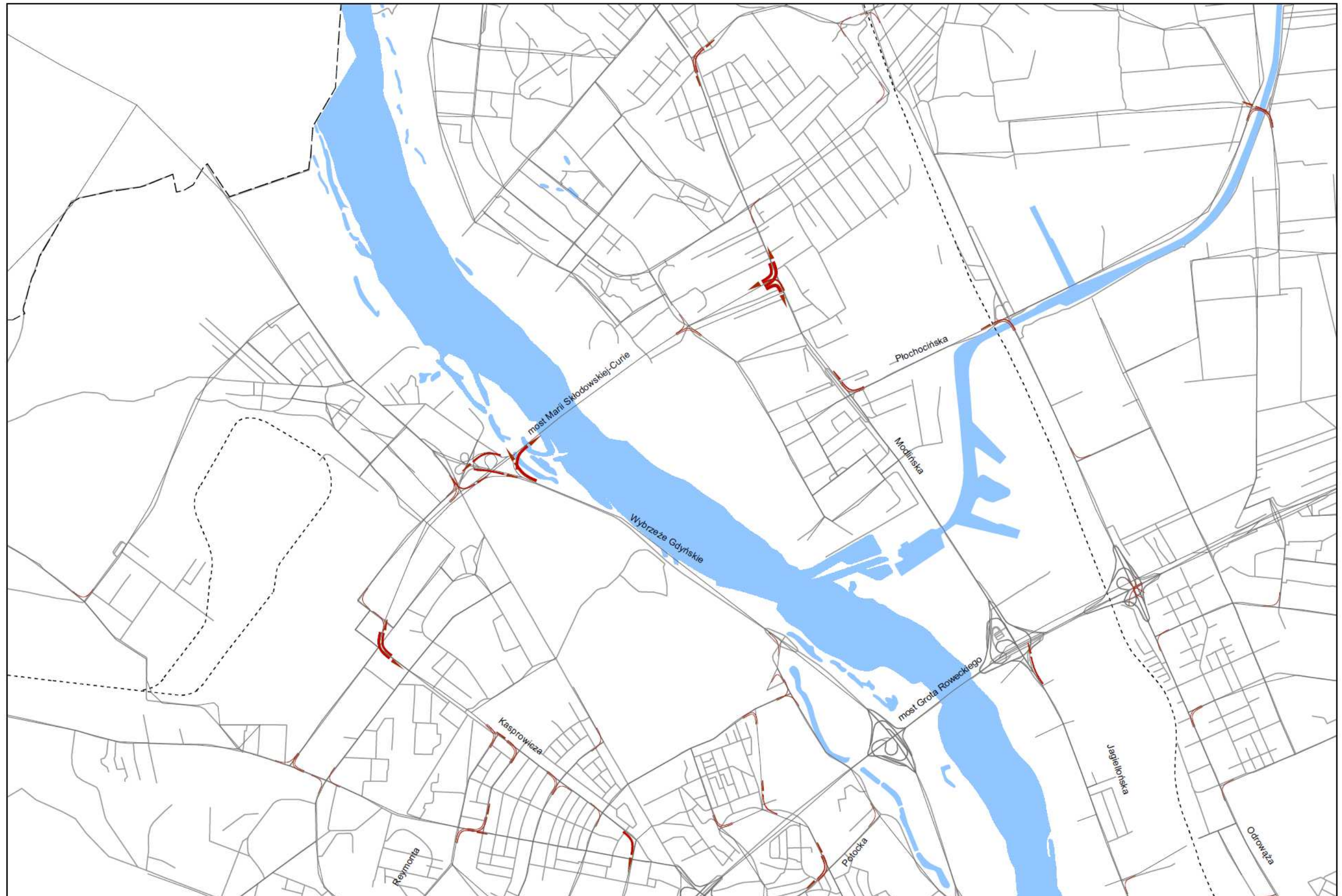
W2.E2.POP Rys. 4.123 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





**W2.E2.POP** Rys. 4.124 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





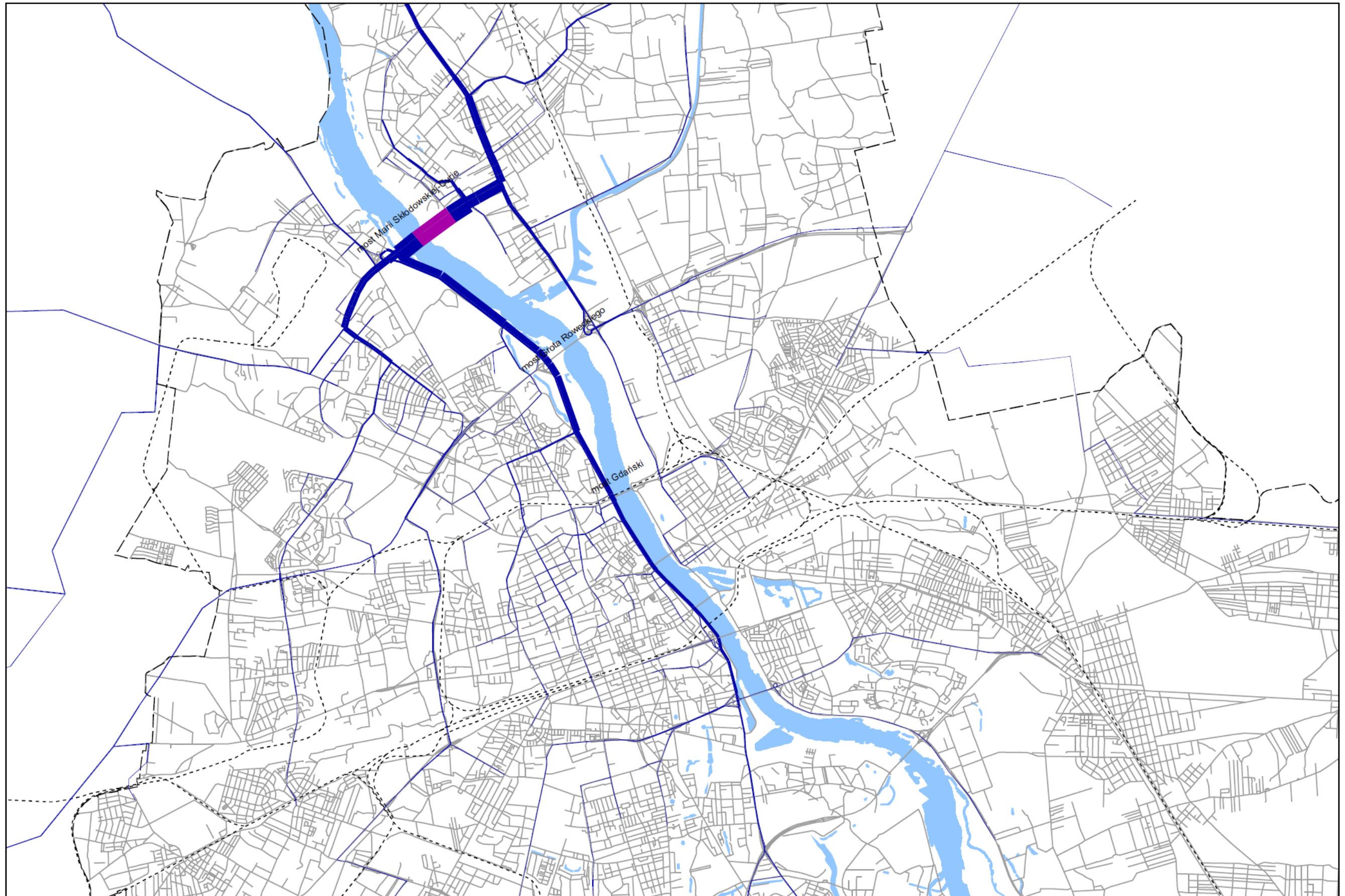
**W2.E2.POP** Rys. 4.125 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2, rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





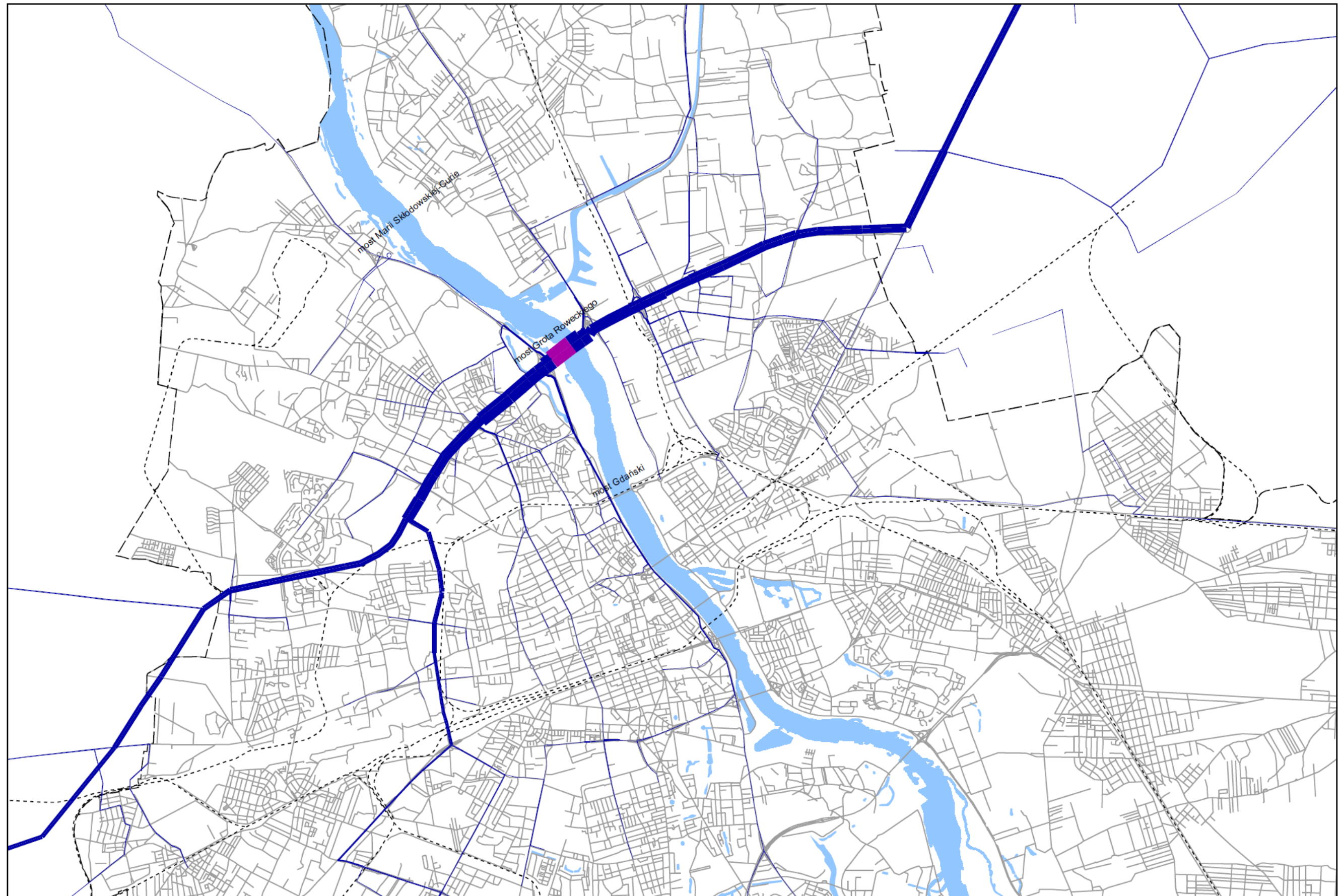
**W2.E2.POP** Rys. 4.126 Przyrost ruchu na relacjach skrętnych na skrzyżowaniach, w wyniku funkcjonowania tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 2, etap 2 - rok 2013-2014 (szczyt popołudniowy).





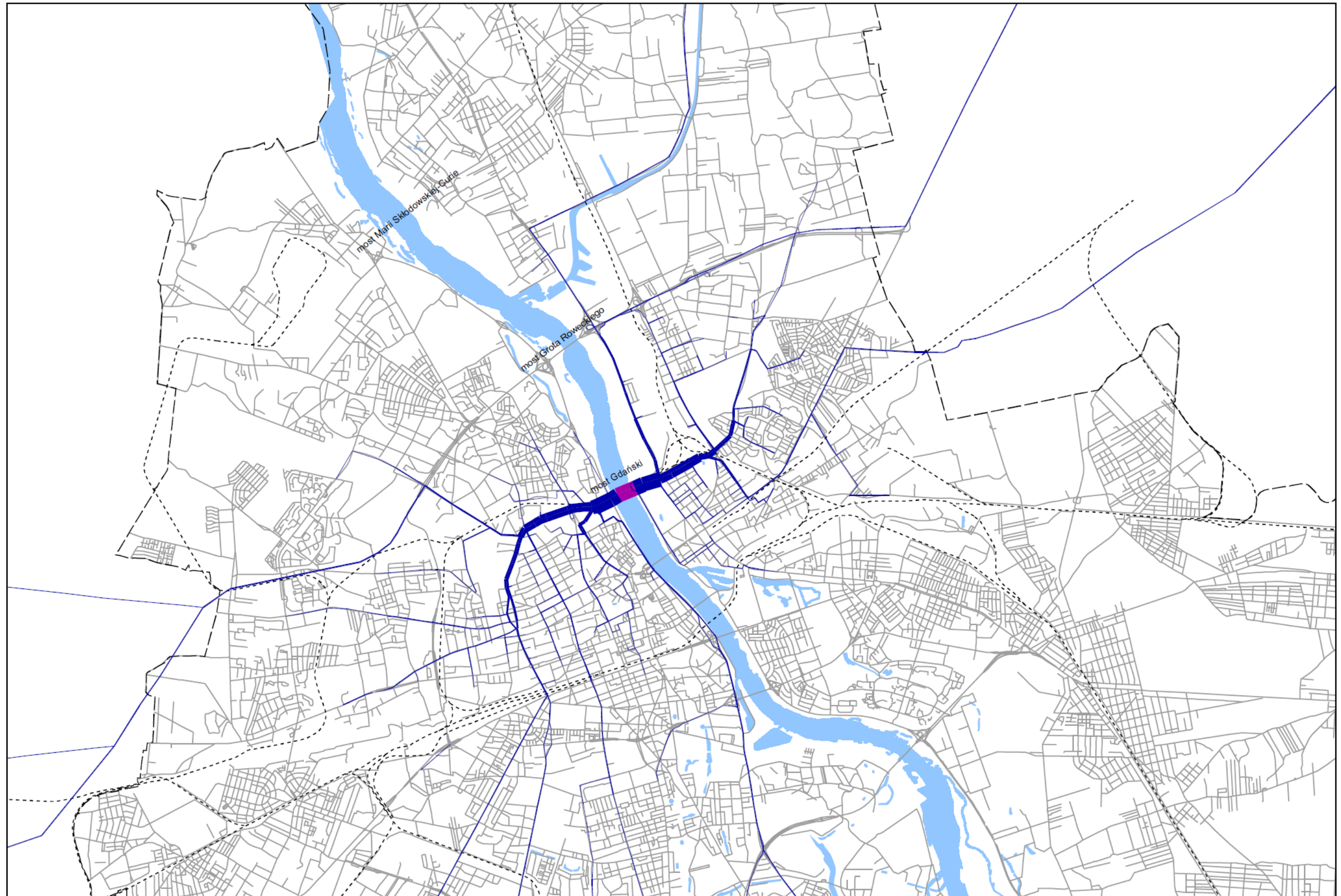
**W2.E2.POP** Rys. 4.127 Rozkład przestrzenny podróży na moście Marii Skłodowskiej-Curie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).





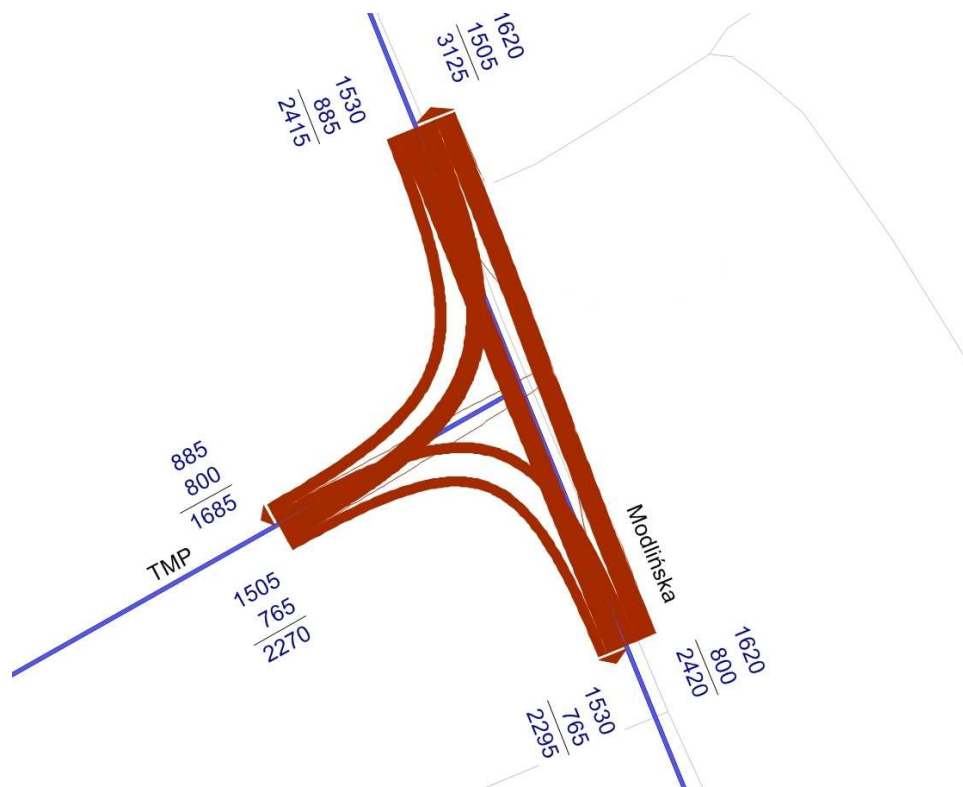
**W2.E2.POP** Rys. 4.128 Rozkład przestrzenny podróży na moście Grota-Roweckiego, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).



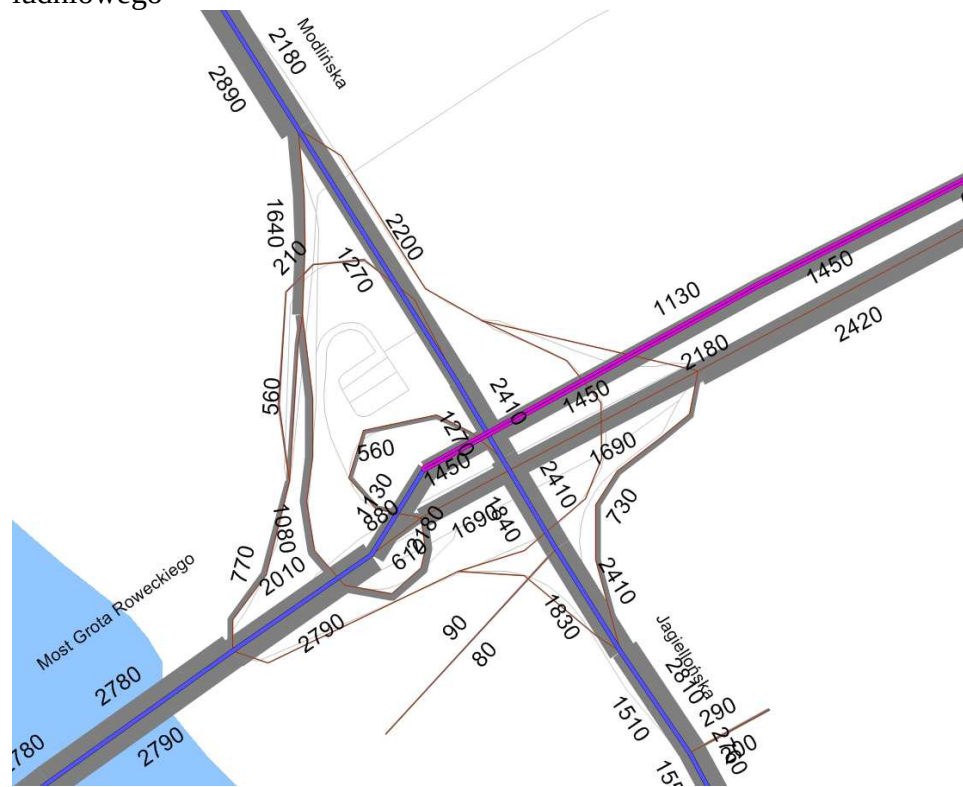


**W2.E2.POP** Rys. 4.129 Rozkład przestrzenny podróży na moście Gdańskim, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014, godzina szczytu popołudniowego (wyświetlane natężenie > 25 poj/h).

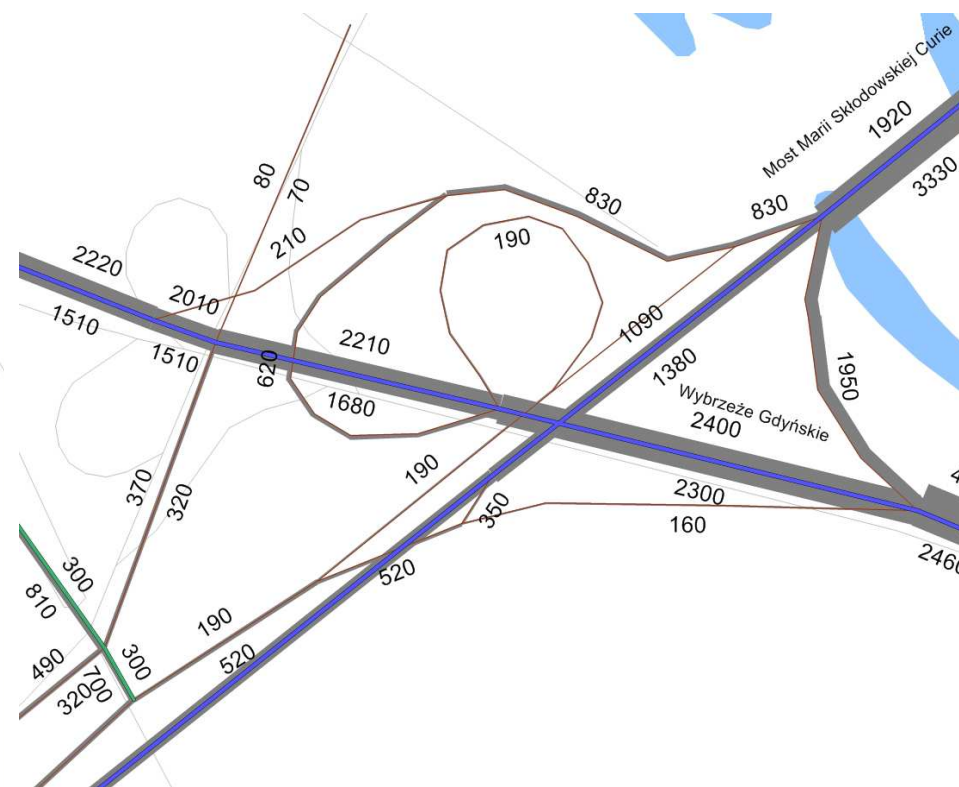




**W2.E2.POP** Rys. 4.130 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



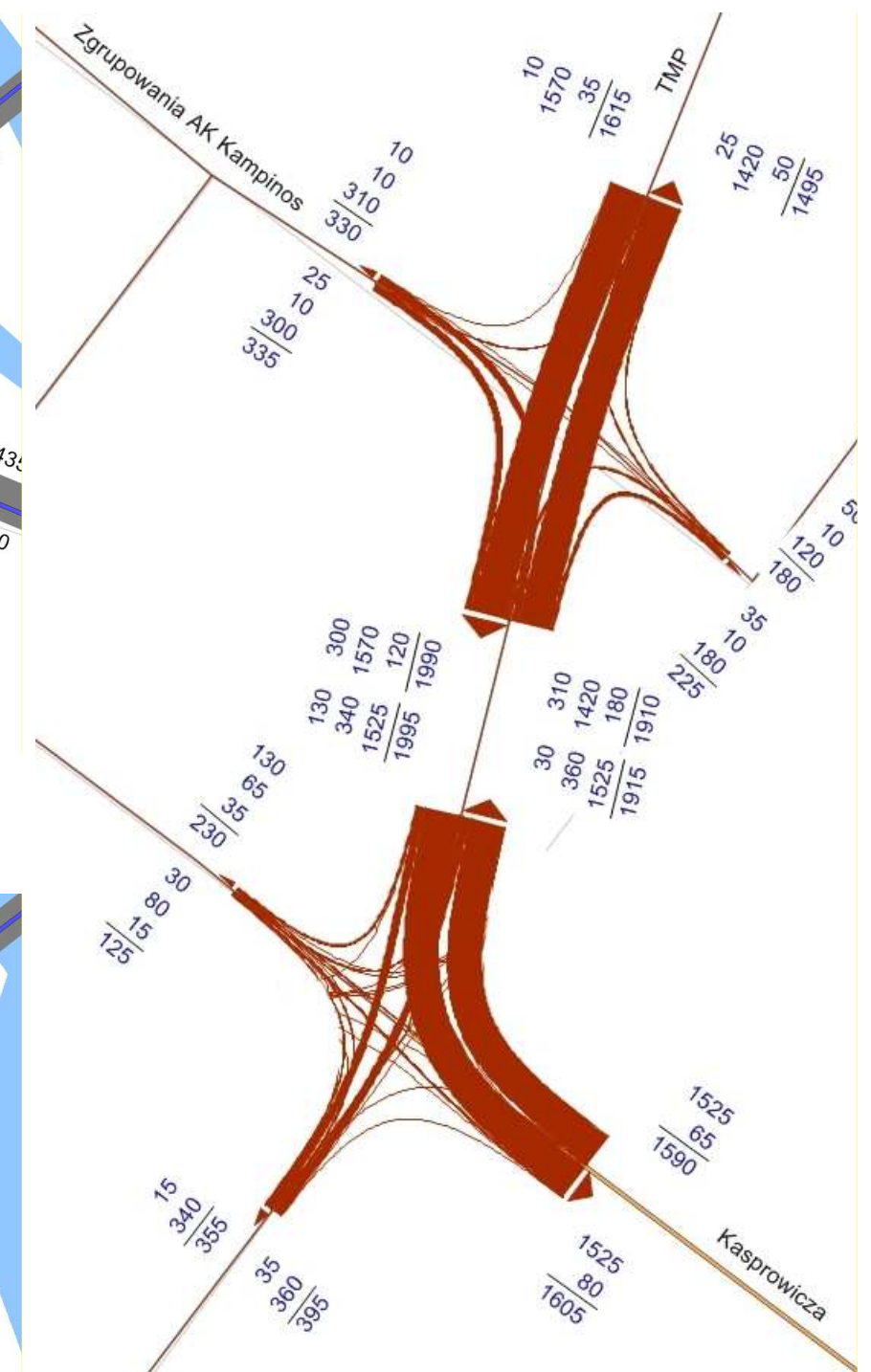
**W2.E2.POP** Rys. 4.133 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W2.E2.POP** Rys. 4.131 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W2.E2.POP** Rys. 4.134 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W2.E2.POP** Rys. 4.132 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



### 4.2.3 Etap 3

#### 4.2.3.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 2, dla etapu 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W2.E3.POR** Rys. 4.135 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W1.E3.POR** Rys. 4.136 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 1 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W2.E3.POR** Rys. 4.137 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 2 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W2.E3.POR** Rys. 4.138 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E3.POR** Rys. 4.139 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E3.POR** Rys. 4.140 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E3.POR** Rys. 4.141 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W2.E3.POR** Rys. 4.142 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

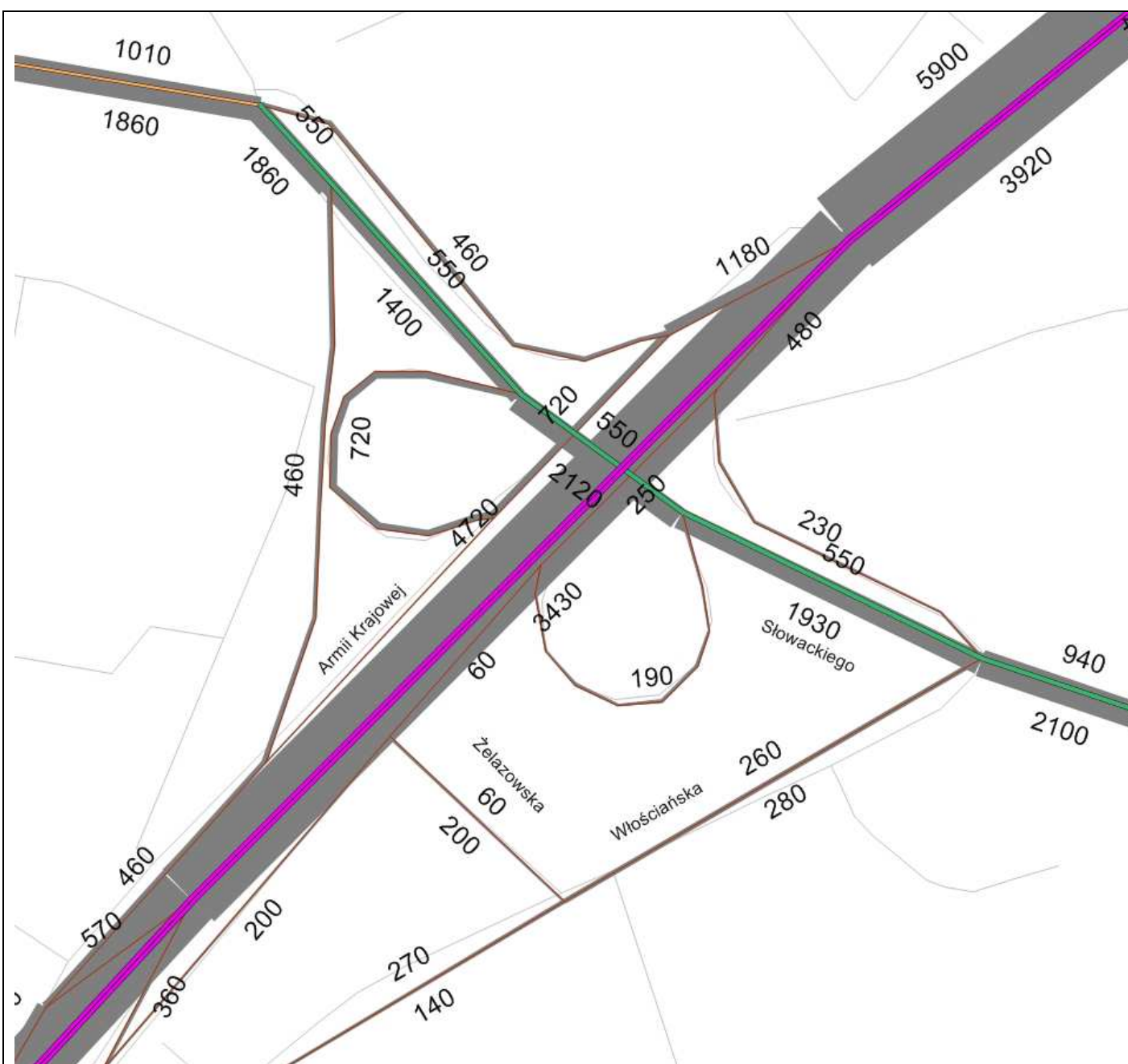
*W2.E3.POR – wariant 2, etap 3, szczyt poranny*



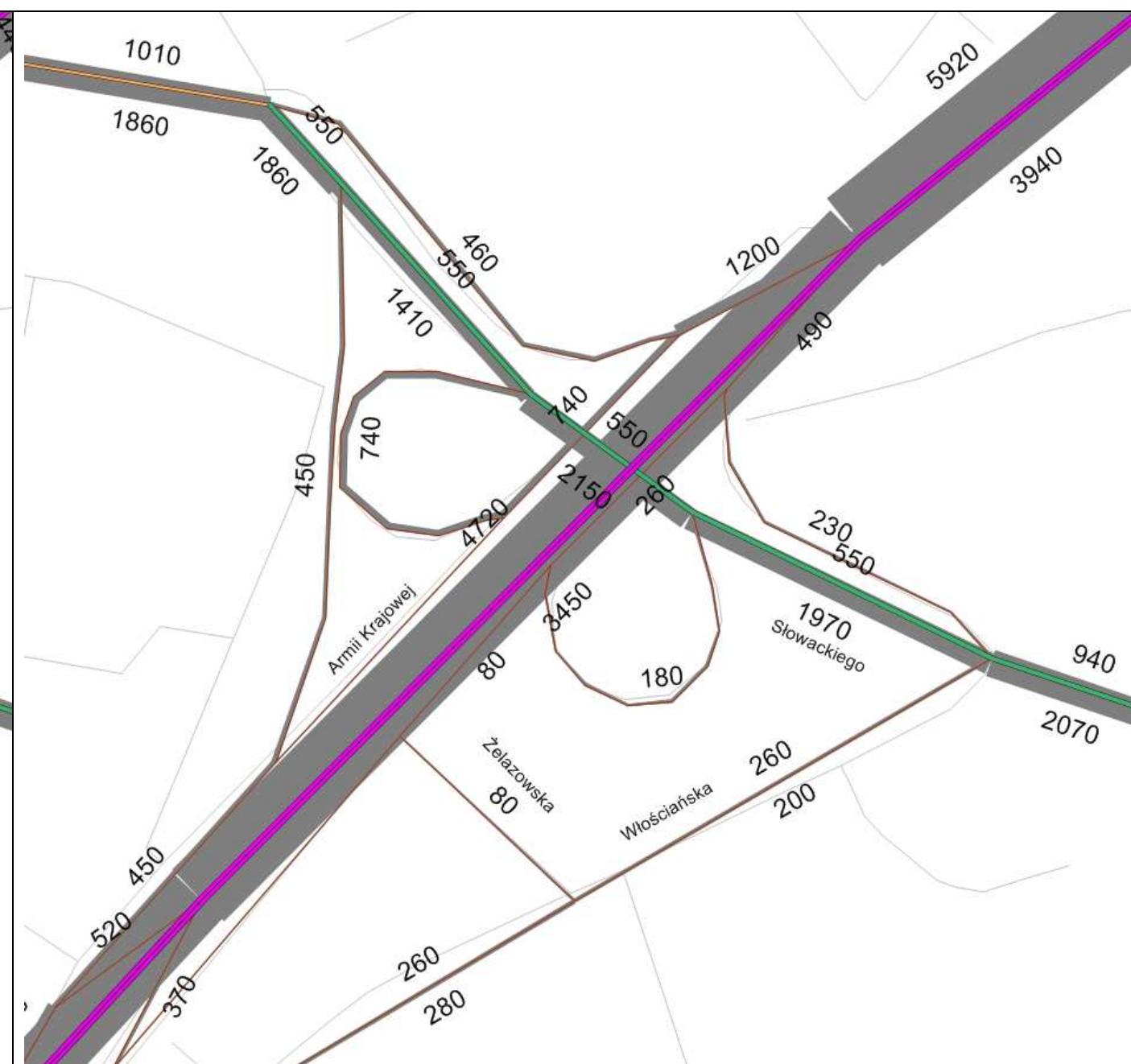


W2.E3.POR Rys. 4.135 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).



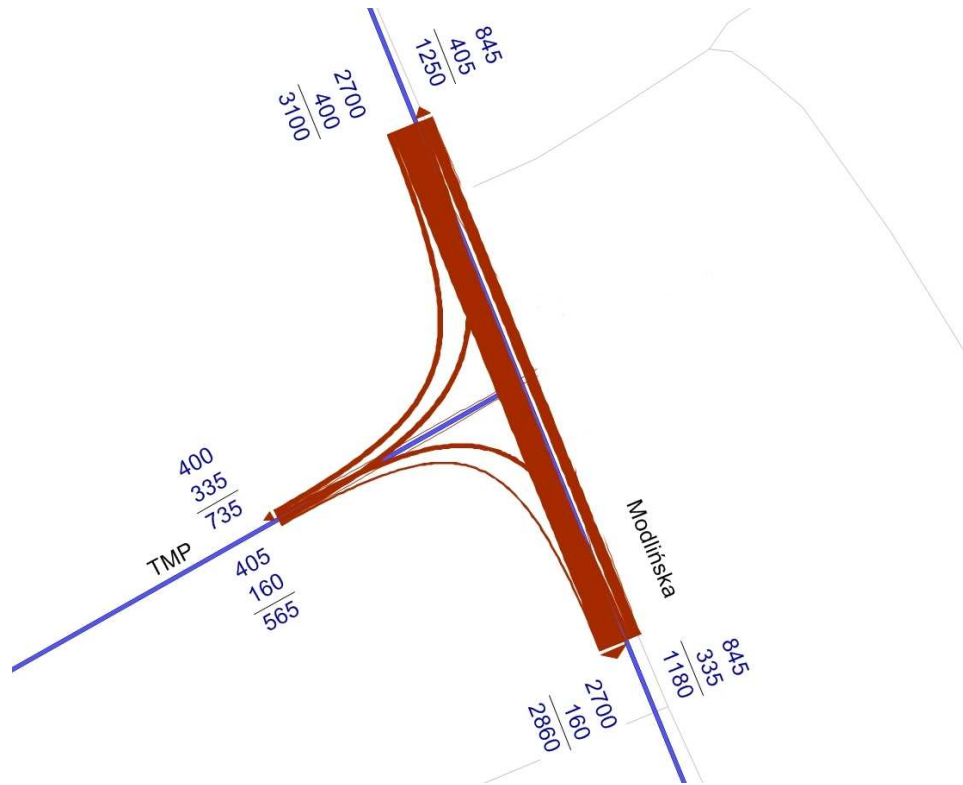


**W1.E3.POR** Rys. 4.136 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 1 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).

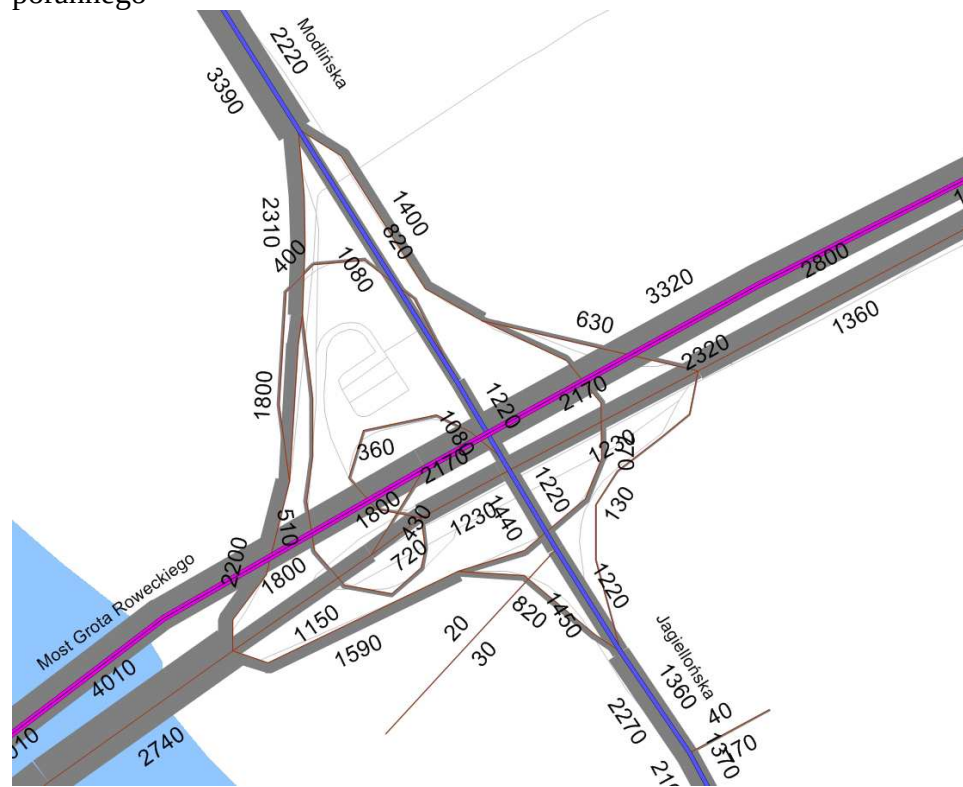


**W2.E3.POR** Rys. 4.137 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 2 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





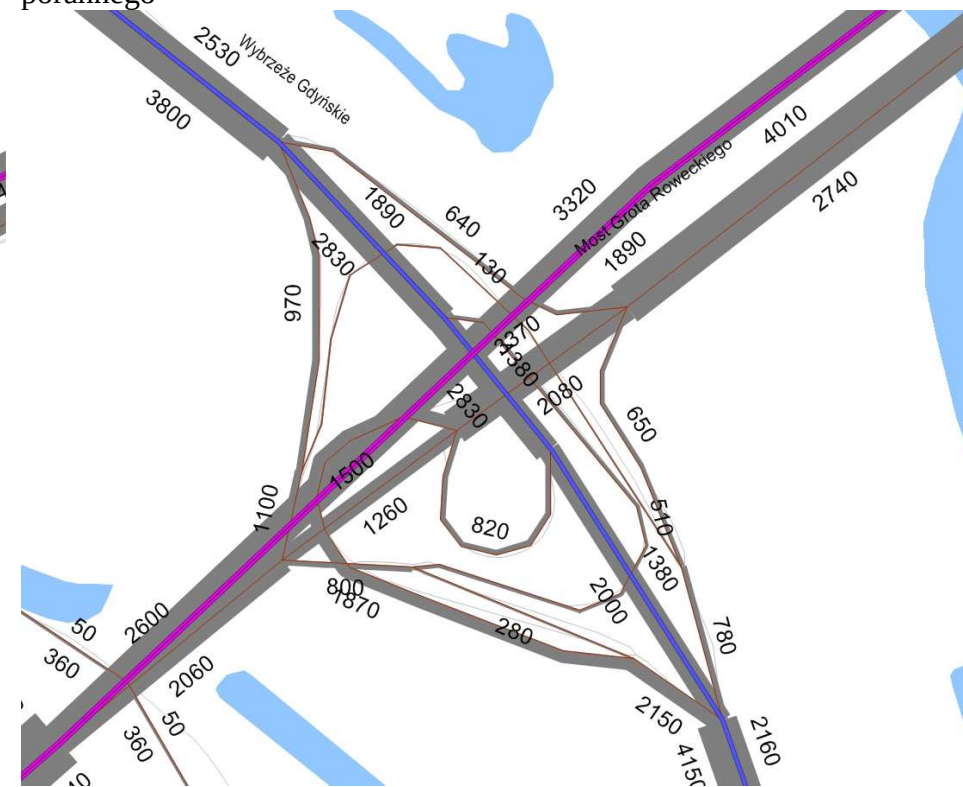
**W2.E3.POR** Rys. 4.138 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



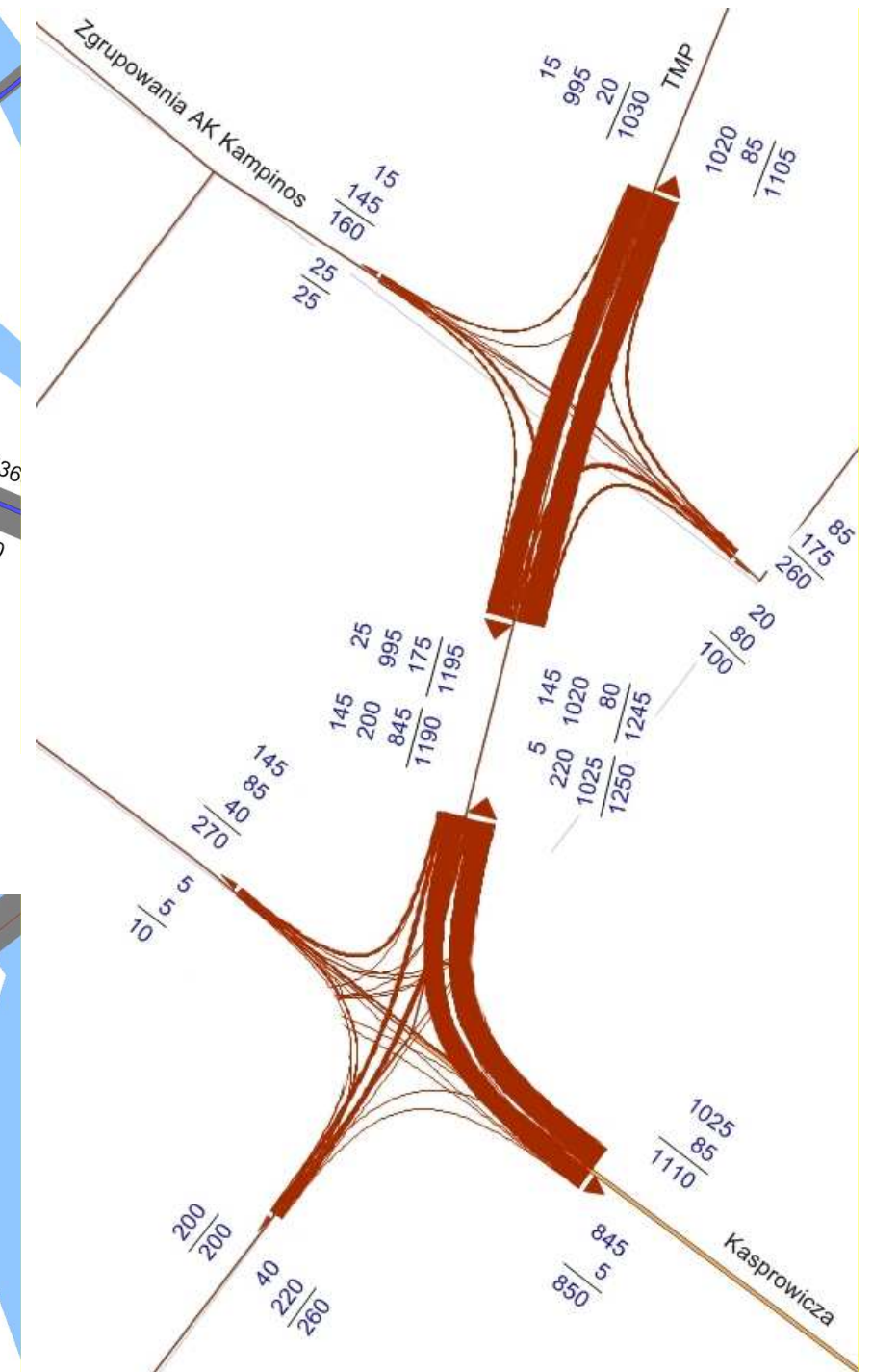
**W2.E3.POR** Rys. 4.141 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota-Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E3.POR** Rys. 4.139 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E3.POR** Rys. 4.142 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota-Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W2.E3.POR** Rys. 4.140 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



#### 4.2.3.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 2, dla etapu 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W2.E3.POP** Rys. 4.143 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W1.E3.POR** Rys. 4.144 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 1 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W2.E3.POR** Rys. 4.145 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 2 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W2.E3.POP** Rys. 4.146 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E3.POP** Rys. 4.147 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E3.POP** Rys. 4.148 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E3.POP** Rys. 4.149 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W2.E3.POP** Rys. 4.150 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

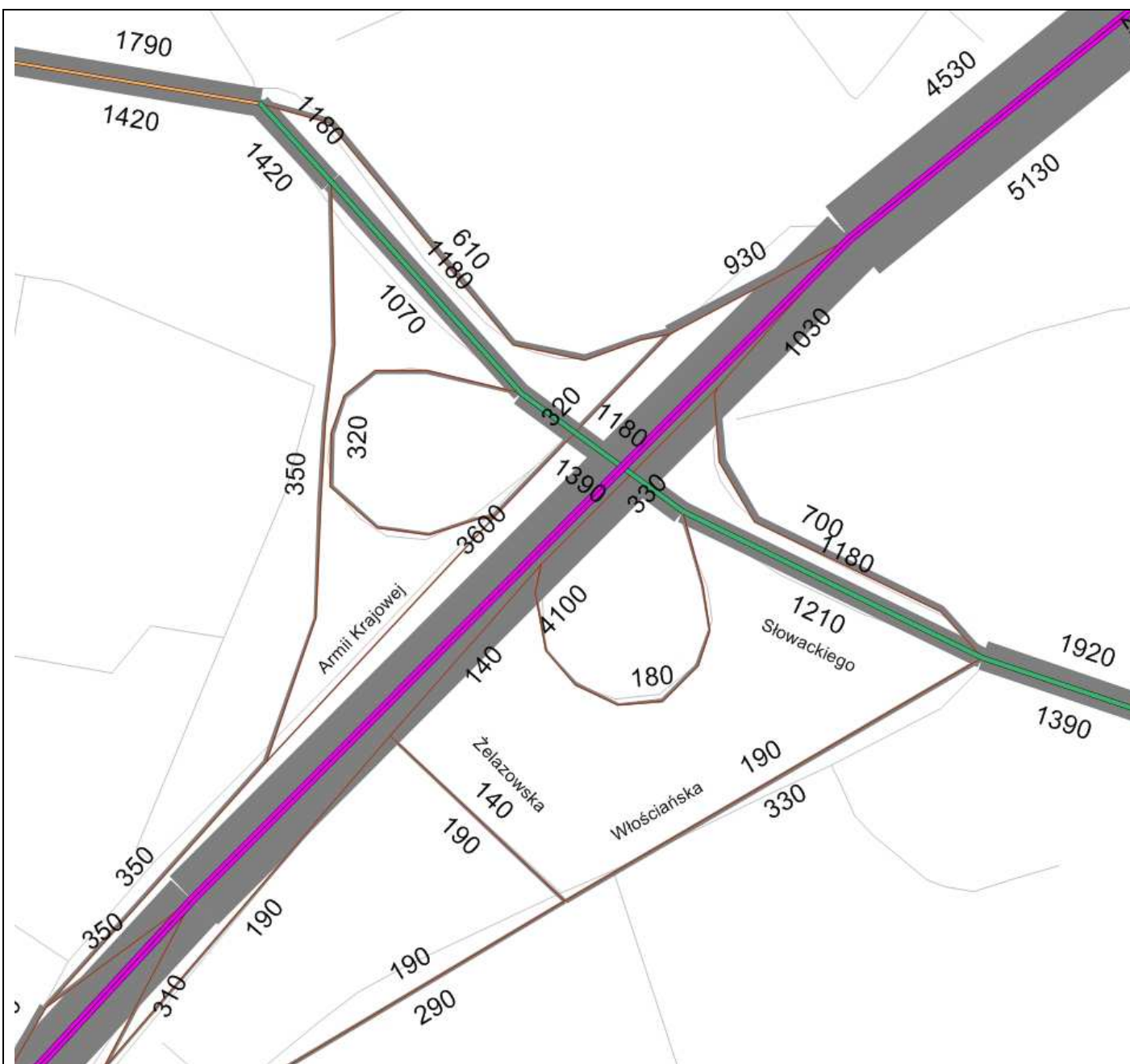
*W2.E3.POP – wariant 2, etap 3, szczyt popołudniowy*



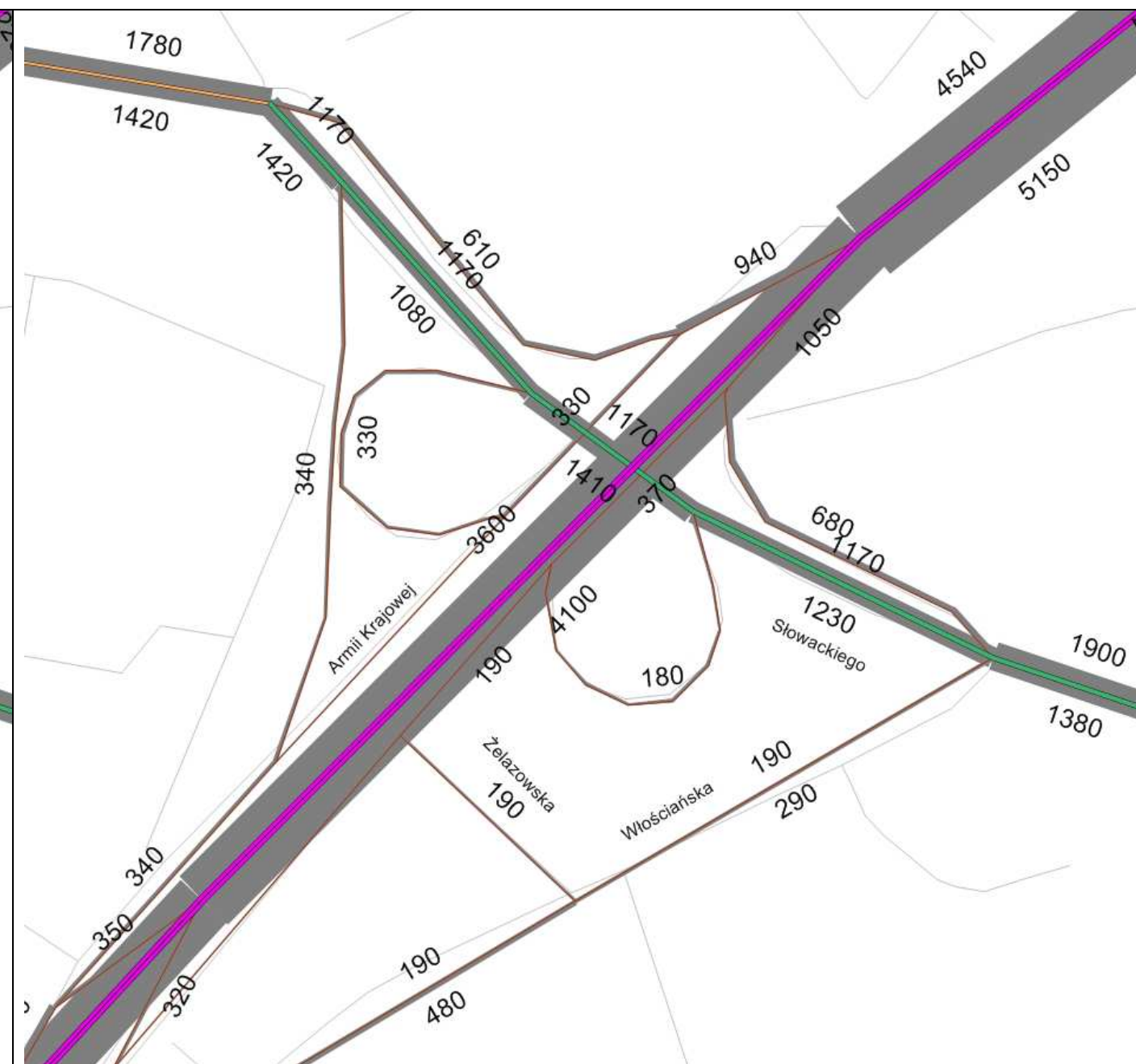


W2.E3.POP Rys. 4.143 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 2, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).



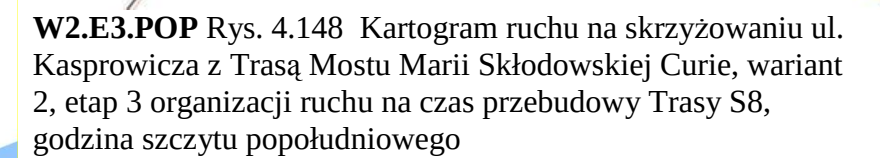
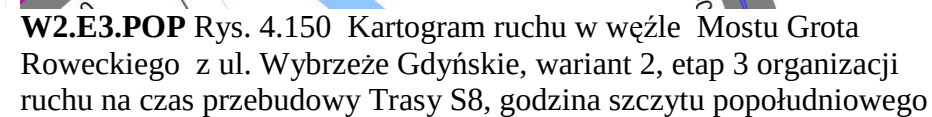
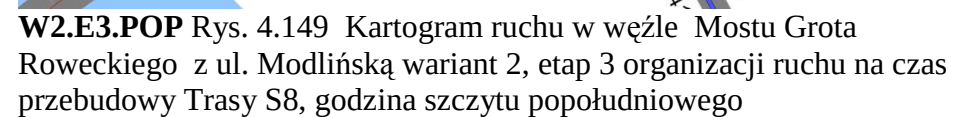
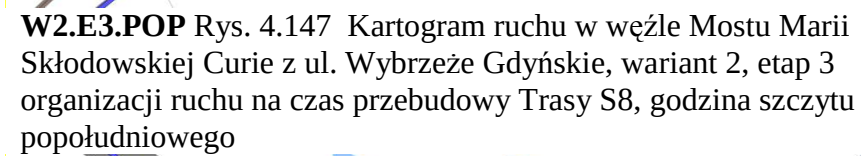
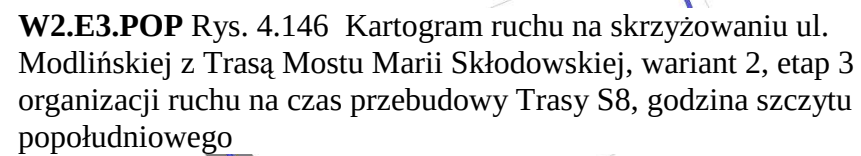


**W1.E3.POR** Rys. 4.144 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 1 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).



**W2.E3.POR** Rys. 4.145 Prognoza natężenia ruchu w rejonie ul. Żelazowskiej w wariant 2 etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).







## 5 PODSUMOWANIE PROGNOZ RUCHU DLA WARIANTÓW WYJŚCIOWYCH 1 i 2

Zestawienie natężeń w przekrojach ulic w poszczególnych wariantach organizacji ruchu, w trakcie przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska - węzeł Modlińska wraz z mostem Grota-Roweckiego przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabl. 5.1. Zestawienie natężeń w przekrojach mostowych, w północnej części Warszawy, w poszczególnych wariantach analizy - szczyt poranny, rok 2013-2014.

|                               | Wariant 0 | Wariant 1 |        |        | Wariant 2 |        |        |
|-------------------------------|-----------|-----------|--------|--------|-----------|--------|--------|
|                               |           | Etap 1    | Etap 2 | Etap 3 | Etap 1    | Etap 2 | Etap 3 |
| Most Marii Skłodowskiej-Cuire | 3400      | 6870      | 6200   | 2670   | 6660      | 6310   | 2670   |
| Most Grota Roweckiego         | 10590     | 4970      | 5770   | 11910  | 4800      | 5710   | 11940  |
| Most Gdański                  | 3340      | 4380      | 4240   | 3200   | 4410      | 4240   | 3190   |

Tabl. 5.2. Zestawienie natężeń w przekrojach mostowych w poszczególnych wariantach analizy - szczyt popołudniowy, rok 2013-2014.

|                               | Wariant 0 | Wariant 1 |        |        | Wariant 2 |        |        |
|-------------------------------|-----------|-----------|--------|--------|-----------|--------|--------|
|                               |           | Etap 1    | Etap 2 | Etap 3 | Etap 1    | Etap 2 | Etap 3 |
| most Marii Skłodowskiej-Cuire | 2850      | 5860      | 5160   | 2640   | 5830      | 5250   | 2640   |
| most Grota Roweckiego         | 9790      | 4570      | 5630   | 10520  | 4600      | 5570   | 10530  |
| most Gdański                  | 3680      | 4570      | 4500   | 3420   | 4610      | 4480   | 3410   |

Tabl. 5.3. Zestawienie natężeń na podstawowych ulicach - szczyt poranny, rok 2013-2014.

| Ulica             | Odcinek                          | Wariant 0 | Wariant 1 |        |        | Wariant 2 |        |        |
|-------------------|----------------------------------|-----------|-----------|--------|--------|-----------|--------|--------|
|                   |                                  |           | Etap 1    | Etap 2 | Etap 3 | Etap 1    | Etap 2 | Etap 3 |
| Wybrzeże Gdyńskie | Gr. Miasta – TMP                 | 4690      | 4500      | 4560   | 4770   | 4500      | 4570   | 4780   |
| Wybrzeże Gdyńskie | TMP – most Grota – Roweckiego    | 6210      | 6410      | 6170   | 6390   | 6720      | 6060   | 6400   |
| Wybrzeże Gdyńskie | Trasa AK – ul. Krasińskiego      | 6310      | 5560      | 6050   | 6280   | 5930      | 6110   | 6310   |
| Wybrzeże Gdyńskie | ul. Krasińskiego – most Gdański  | 6700      | 6370      | 6260   | 6690   | 6470      | 6280   | 6690   |
| TMP               | węzeł Marymoncka – węzeł Młociny | 2310      | 3790      | 3660   | 2130   | 3610      | 3610   | 2140   |
| TMP               | węzeł Świdrska - Modlińska       | 1960      | 5250      | 4560   | 1310   | 5040      | 4670   | 1300   |
| Kasprowicza       | Nocznickiego - Oczapowskiego     | 2210      | 3340      | 3290   | 1970   | 3250      | 3260   | 1960   |
| Kasprowicza       | Oczapowskiego - Żeromskiego      | 1750      | 1880      | 2030   | 1830   | 1930      | 2040   | 1790   |
| Krasińskiego      | Wybrzeże Gdyńskie – pl. Wilsona  | 2330      | 2810      | 2860   | 2300   | 2870      | 2870   | 2310   |
| Trasa AK          | Wybrzeże Gdyńskie - Marymoncka   | 8620      | 4680      | 4280   | 9820   | 4540      | 4340   | 9860   |
| Trasa AK          | Modlińska - Marywilska           | 9010      | 6580      | 6870   | 9750   | 6650      | 6930   | 9790   |
| Trasa AK          | Marywilska - Łabiszyńska         | 7020      | 5750      | 6040   | 7850   | 5860      | 5980   | 7890   |
| Trasa AK          | Łabiszyńska - Głębocka           | 6370      | 5210      | 5530   | 6630   | 5330      | 5530   | 6630   |
| Modlińska         | TMP – Trasa AK                   | 5560      | 4830      | 4520   | 5290   | 4630      | 4630   | 5300   |
| Jagiellońska      | Trasa AK – rondo Starzyńskiego   | 3500      | 3910      | 4380   | 3420   | 3690      | 4120   | 3440   |
| Marywilska        | Płochocińska – Trasa AK          | 1600      | 1660      | 1500   | 1640   | 1700      | 1460   | 1630   |
| Wysockiego        | Trasa AK – Budowlana             | 2510      | 2190      | 2100   | 2450   | 2230      | 2120   | 2440   |
| Odrowąza          | Budowlana – Rondo Żaba           | 1380      | 1660      | 1670   | 1340   | 1640      | 1670   | 1340   |
| Starzyńskiego     | Rondo Żaba – Rondo Starzyńskiego | 3290      | 3990      | 3670   | 3150   | 3730      | 3690   | 3140   |



Tabl. 5.4. Zestawienie natężeń na podstawowych ulicach - szczyt popołudniowy, rok 2013-2014.

| Ulica             | Odcinek                          | Wariant 0 | Wariant 1   |             |        | Wariant 2   |             |        |
|-------------------|----------------------------------|-----------|-------------|-------------|--------|-------------|-------------|--------|
|                   |                                  |           | Etap 1      | Etap 2      | Etap 3 | Etap 1      | Etap 2      | Etap 3 |
| Wybrzeże Gdyńskie | Gr. Miasta – TMP                 | 5080      | 4840        | 4840        | 5150   | 4830        | 4850        | 5150   |
| Wybrzeże Gdyńskie | TMP – most Grota – Roweckiego    | 6670      | 6770        | 6710        | 6750   | 7050        | 6810        | 6750   |
| Wybrzeże Gdyńskie | Trasa AK – ul. Krasińskiego      | 7660      | 6420        | 6070        | 7540   | 6810        | 6430        | 7550   |
| Wybrzeże Gdyńskie | ul. Krasińskiego – most Gdański  | 7210      | 6810        | 6890        | 7240   | 6970        | 6910        | 7220   |
| TMP               | węzeł Marymoncka – węzeł Młociny | 1870      | <b>3230</b> | <b>2940</b> | 1790   | <b>2970</b> | <b>3110</b> | 1790   |
| TMP               | węzeł Świdowska - Modlińska      | 1760      | <b>4530</b> | <b>3840</b> | 1620   | <b>4480</b> | <b>3960</b> | 1620   |
| Kasprowicza       | Nocznickiego - Oczapowskiego     | 2240      | <b>3280</b> | <b>3210</b> | 2150   | <b>3190</b> | <b>3190</b> | 2140   |
| Kasprowicza       | Oczapowskiego - Żeromskiego      | 1890      | 2120        | 2170        | 1990   | 2000        | 2260        | 1990   |
| Krasińskiego      | Wybrzeże Gdyńskie – pl. Wilsona  | 2460      | 2960        | 2970        | 2350   | 2940        | 3000        | 2350   |
| Trasa AK          | Wybrzeże Gdyńskie - Marymoncka   | 8670      | 4030        | 4650        | 9660   | 4140        | 4630        | 9690   |
| Trasa AK          | Modlińska - Marywilska           | 8620      | 6640        | 6990        | 9190   | 6340        | 7170        | 9190   |
| Trasa AK          | Marywilska - Łabiszyńska         | 6490      | 5510        | 5750        | 7090   | 5450        | 5770        | 7090   |
| Trasa AK          | Łabiszyńska - Głębocka           | 5820      | 4990        | 5270        | 5980   | 4970        | 5300        | 5980   |
| Modlińska         | TMP – Trasa AK                   | 6150      | 4860        | 5160        | 6110   | 4830        | 5190        | 6110   |
| Jagiellońska      | Trasa AK – rondo Starzyńskiego   | 3710      | 4710        | 4450        | 3810   | 3970        | 4300        | 3820   |
| Marywilska        | Płochocińska – Trasa AK          | 1650      | 1720        | 1680        | 1610   | 1690        | 1620        | 1610   |
| Wysockiego        | Trasa AK – Budowlana             | 2550      | 2260        | 2380        | 2630   | 2300        | 2490        | 2630   |
| Odrowęża          | Budowlana – Rondo Żaba           | 1380      | 1740        | 1680        | 1380   | 1760        | 1620        | 1380   |
| Starzyńskiego     | Rondo Żaba – Rondo Starzyńskiego | 3630      | 4060        | 4050        | 3440   | 4060        | 3990        | 3440   |

Tabl. 5.5. Zestawienie prac przewozowych w poszczególnych wariantach analizy.

| Wariant | szczyt poranny   |           |                          |        | szczyt popołudniowy |           |                          |        |
|---------|------------------|-----------|--------------------------|--------|---------------------|-----------|--------------------------|--------|
|         | prace przewozowe |           | różnica w stosunku do W0 |        | prace przewozowe    |           | różnica w stosunku do W0 |        |
|         | poj*h            | poj*km    | poj*h                    | poj*km | poj*h               | poj*km    | poj*h                    | poj*km |
| W0      | 82 370           | 2 363 566 |                          |        | 82 253              | 2 438 311 |                          |        |
| W1 E1   | <b>86 491</b>    | 2 369 297 | 4 121                    | 5 731  | 85 341              | 2 440 941 | 3 088                    | 2 630  |
| W2 E1   | 86 614           | 2 370 500 | 4 244                    | 6 934  | <b>85 258</b>       | 2 440 048 | 3 005                    | 1 737  |
| W1 E2   | 86 356           | 2 369 077 | 3 986                    | 5 511  | 84 709              | 2 438 647 | 2 456                    | 336    |
| W2 E2   | <b>86 079</b>    | 2 368 433 | 3 709                    | 4 867  | <b>84 438</b>       | 2 438 704 | 2 185                    | 393    |
| W1 E3   | 81 151           | 2 367 748 | -1 219                   | 4 182  | <b>81 433</b>       | 2 442 493 | -820                     | 4 182  |
| W2 E3   | <b>81 122</b>    | 2 368 060 | -1 248                   | 4 494  | 81 443              | 2 442 440 | -810                     | 4 129  |

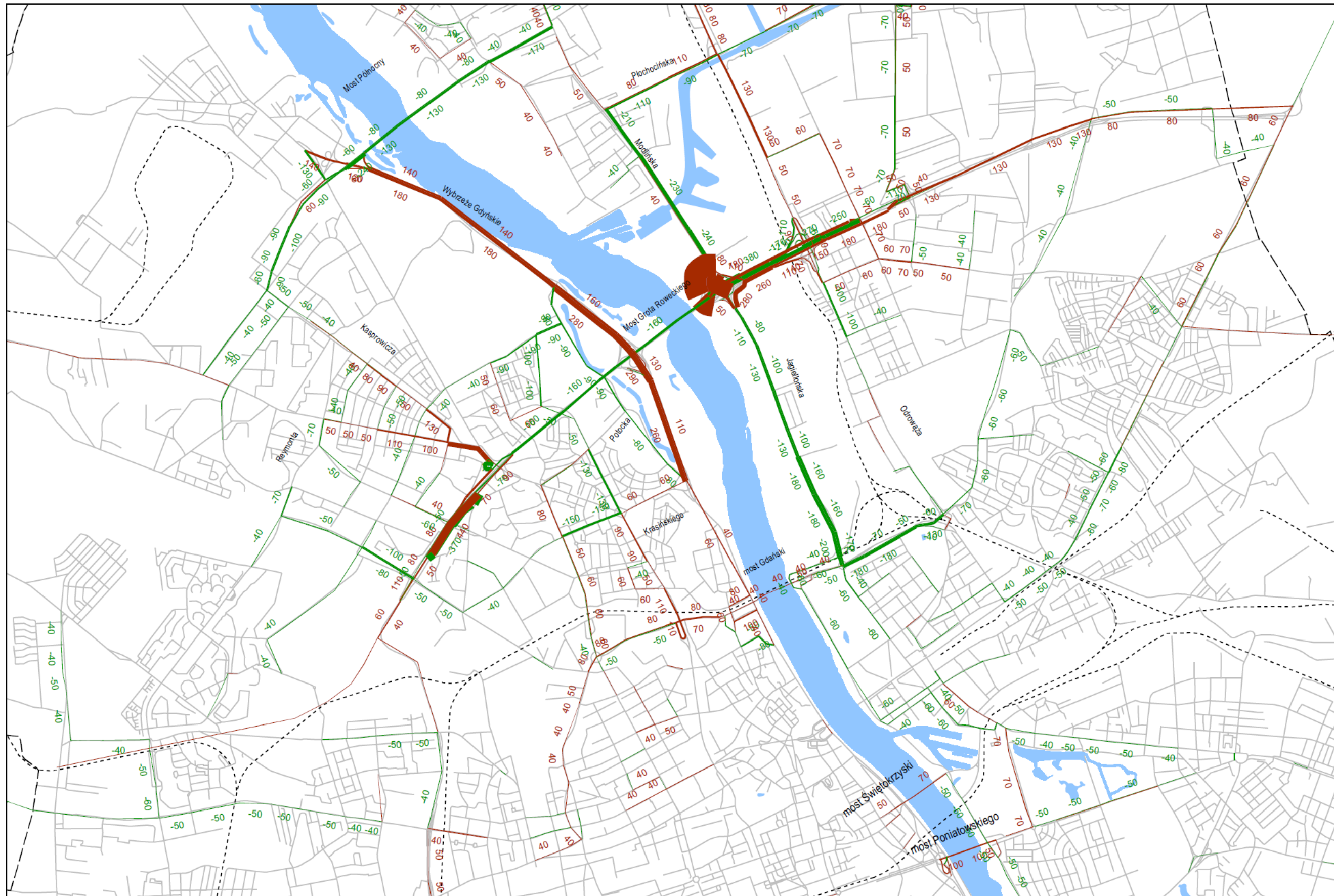


Na podstawie analizy wyników prognoz ruchu należy zauważyć że:

- Najlepsze warunki ruchu spodziewane są w etapie 3 przebudowy Trasy S8, wynika to z zakończenia przebudowy ulic głównych w tym mostu o zwiększonej przepustowości.
- Najgorsze warunki ruchu spodziewane są w etapie 1 przebudowy Trasy S8, w którym występują największe ograniczenia przepustowości Mostu Grota (4pasy ruchu, w etapie 2 – 5 pasów ruchu).
- W Etapach 1 i 2 przebudowy Trasy S8 lepsze warunki w szczycie porannym i popołudniowym panują w Wariancie 2 organizacji ruchu. Wyjątek stanowił wynik rozkładu ruchu w szczycie porannym w etapie 1, gdzie lepszy okazał się Wariant 1. Wynika to z ograniczenia przepustowości wjazdu na Most Grota Roweckiego od wschodniej strony (kierunek z Marek).
- Postulaty utrzymania przekroju 2x2 na głównych jezdniach Al. Armii Krajowej w rejonie węzła z ul. Broniewskiego oraz utrzymanie przekroju 2x2 na Marymonckiej i przekroju Wisłostrady przyniosły pozytywny wpływ na warunki ruchu w Etapie 2 - spadek pracy przewozowej o około 270 poj\*h w stosunku do wariantu 1.
- W wyniku ograniczenia przepustowości Mostu Grota Roweckiego nastąpi wzrost ruchu na pozostałych mostach w tym na Moście Marii Skłodowskiej Curie wzrost o ponad 100% w szczycie porannym i popołudniowym i na Moście Gdańskim wzrost o 30% w szczycie porannym i 25% w szczycie popołudniowym.
- Widoczny jest wpływ remontu na 7 podobszarów:
  1. rejon Trasy Mostu Marii Skłodowskiej Curie
  2. rejon Bielan w szczególności ulic: Kasrowicza, Nocznickiego, Sokratesa, Reymonta, Jarzębskiego, Perzyńskiego, Duracza.
  3. rejon Żoliborza w szczególności ulic: Wybrzeże Gdyńskie, Krasińskiego, Gwiazdista, Potocka, Mickiewicza, Słowackiego
  4. rejon Białołęki w szczególności ulic: Marywilska, Płochocińska, Białołęka
  5. rejon Brudna w szczególności ulic: Odrowąża, Św Wincentego, Jagiellońska, Starzyńskiego
  6. rejon Pragi w szczególności ulic: Radzymińska, Most Świętokrzyski, Zieleniecka
  7. rejon Śródmieścia północnego w szczególności ulic: Międzyparkowa, Okopowa, Stawki, Słomińskiego

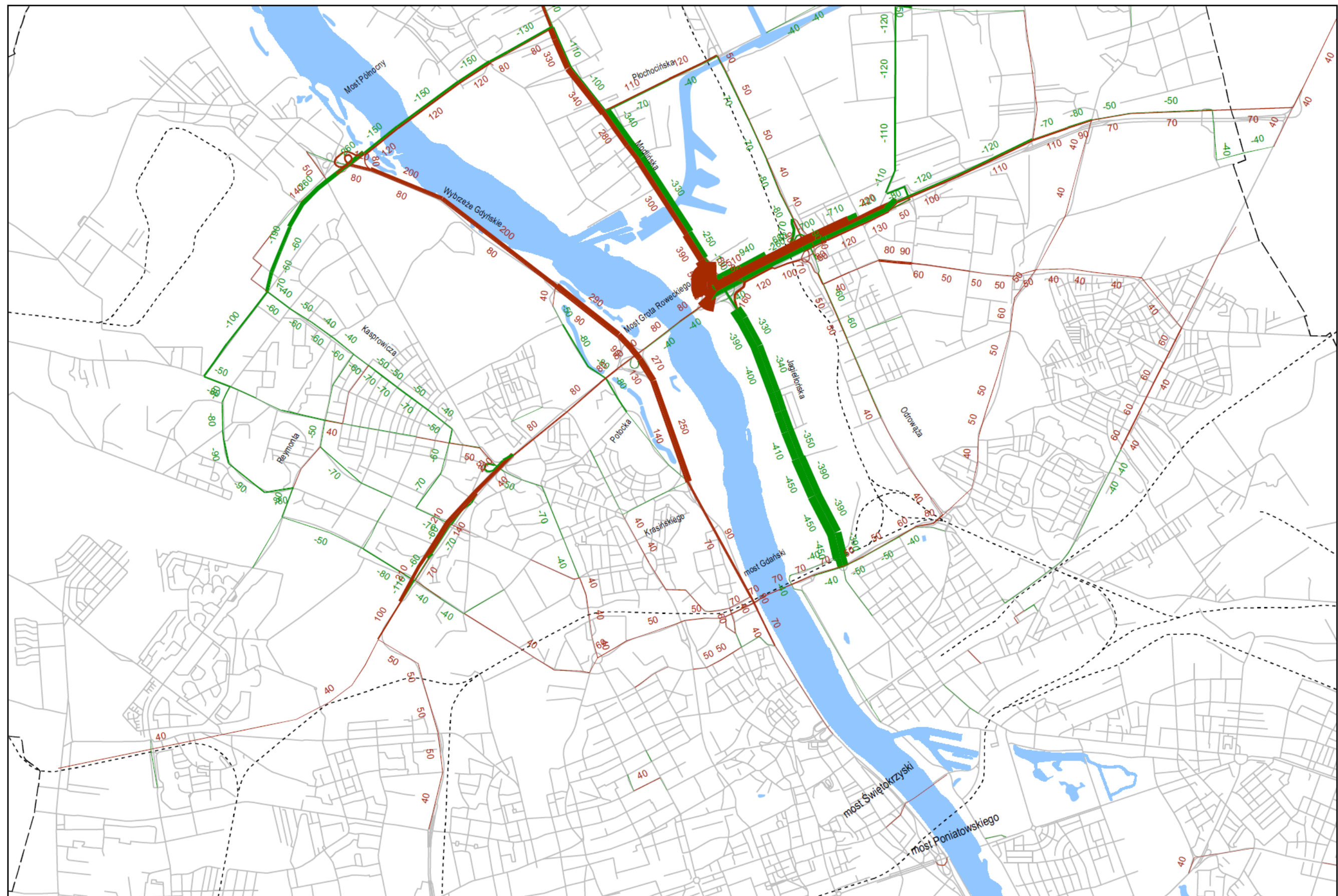
Na rys. 5.1 - rys. 5.4 przedstawiono różnice w natężeniach pomiędzy Wariantami analizy w poszczególnych etapach przebudowy Trasy S8





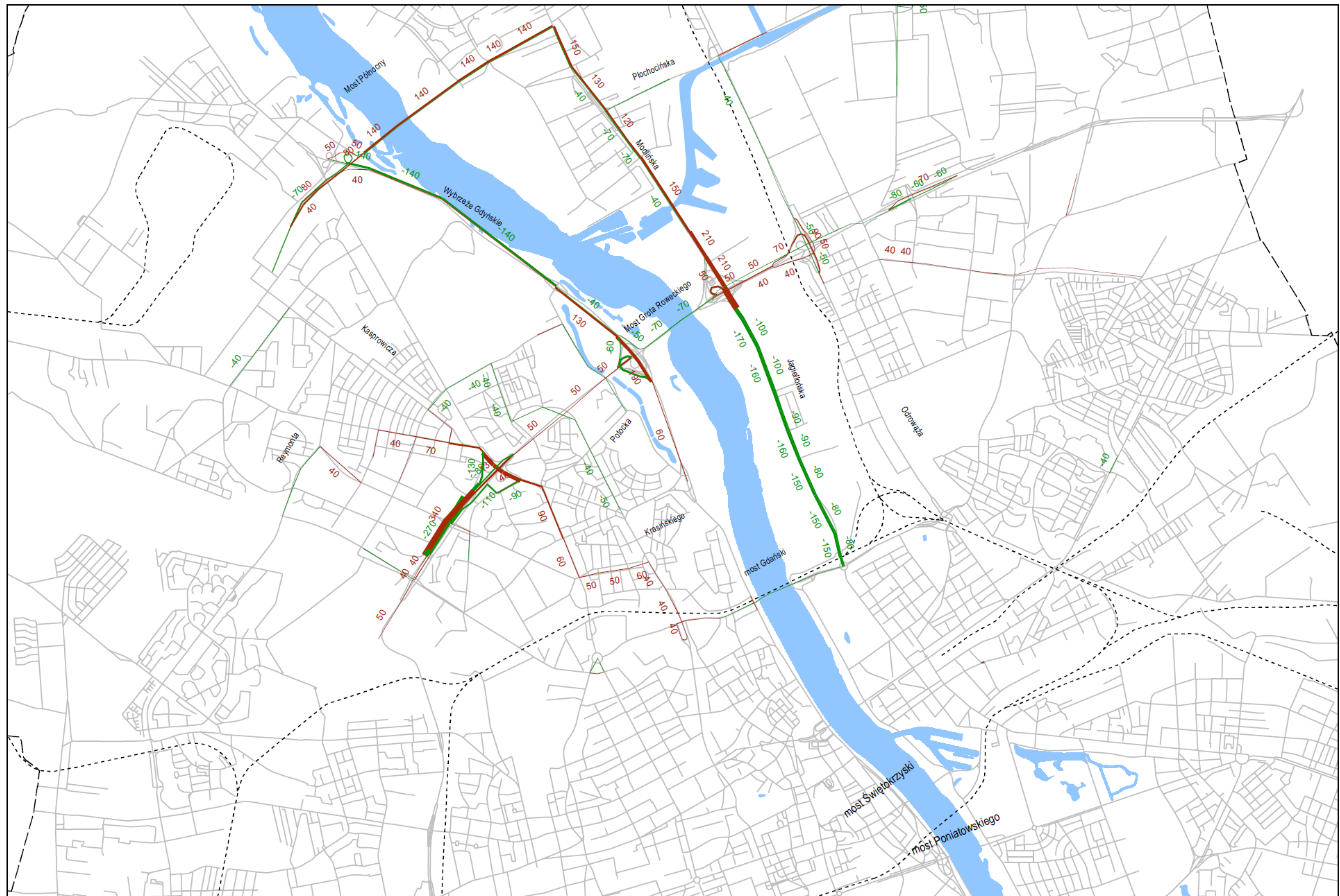
Rys. 5.1 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W2i W1 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





Rys. 5.2 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W2i W1 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





Rys. 5.3 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W2i W1 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).







6 ANALIZA WARIANTÓW WYNIKOWYCH

W wyniku dyskusji wynik ow I części opracowania z Zamawiającym, sformułowano dwa wynikowe warianty analizy:

**WARIANT 3** – powstały na bazie wariantu 2 . Zaproponowane zmiany przedstawiono w tabl. 6.1.

Tabl. 6.1. zmiany w organizacji ruchu w stosunku do wariantu 2.

|                                            | Etap 1                                                                                                                                     | Etap 2                           |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Węzeł Powązkowska                          | Bez zmian                                                                                                                                  | Bez zmian                        |
| Węzeł Broniewskiego                        | Bez zmian                                                                                                                                  | Bez zmian                        |
| Węzeł Marymoncka                           | Przekrój 2+1 na ul. Marymonckiej                                                                                                           | przekrój 2+1 na ul. Marymonckiej |
| Hłaski i Gdańska, Mickiewicza, Gwiaździsta | Bez zmian                                                                                                                                  | Bez zmian                        |
| Węzeł Wisłostrada                          | Bez zmian                                                                                                                                  | Bez zmian                        |
| Węzeł Modlińska                            | Udostępnienie łącznicy do pętli autobusowej komunikacji idnywidualnej – <b>ruch jednokierunkowy zjazd z wiaduktu trasy Armii Krajowej.</b> | Bez zmian                        |

**WARIANT 4** – powstały na bazie wariantu 3 zakładający organizację ruchu jak w wariancie 3 i dodatkowo uwzględniający zmiany w dostępności wybranych ulic w centrum Warszawy w tym:

- przywrócenie przejezdności ciągu ulicy Marszałkowskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Świętokrzyską,
- otworzenie dla ruchu indywidualnego mostu Śląsko-Dąbrowskiego z wyłączeniem estakad na wysokości starego Miasta,
- uruchomienie relacji skrętu w lewo na ulicy Słomińskiego na wysokości dw. Gdańskiego, w kierunku do ul. Andersa. – kierunek wschód południe.



## 6.1 Wariant 3

### 6.1.1 Etap 1

#### 6.1.1.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 3, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W3.E1.POR** Rys. 6.1 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W3.E1.POR** Rys. 6.2 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W3.E1.POR** Rys. 6.3 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W3i W2 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W3.E1.POR** Rys. 6.4 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W3.E1.POR** Rys. 6.5 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W3.E1.POR** Rys. 6.6 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W3.E1.POR** Rys. 6.7 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.
- **W3.E1.POR** Rys. 6.8 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

*W3.E1.POR – wariant 3, etap 1, szczyt poranny*





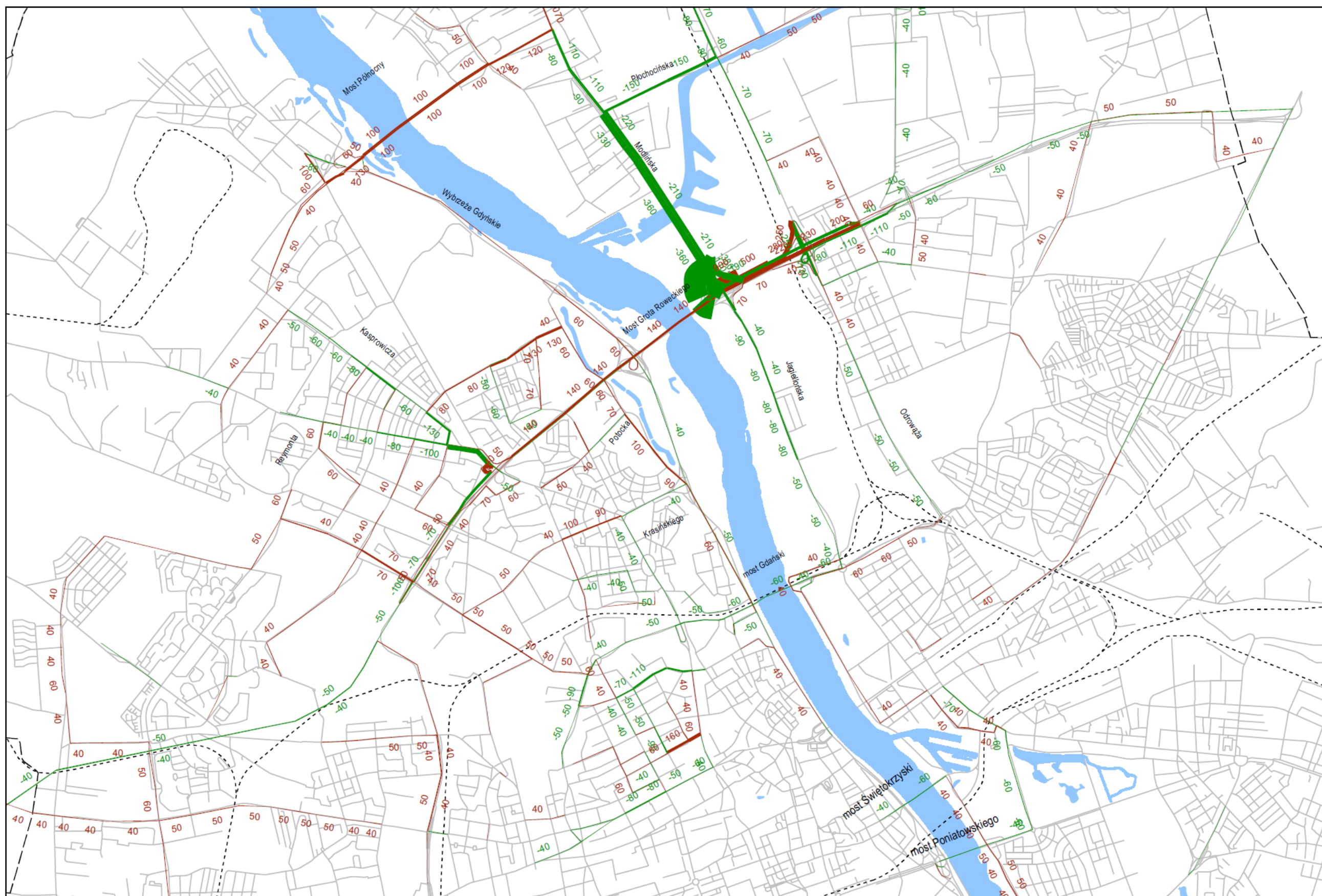
W3.E1.POR Rys. 6.1 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





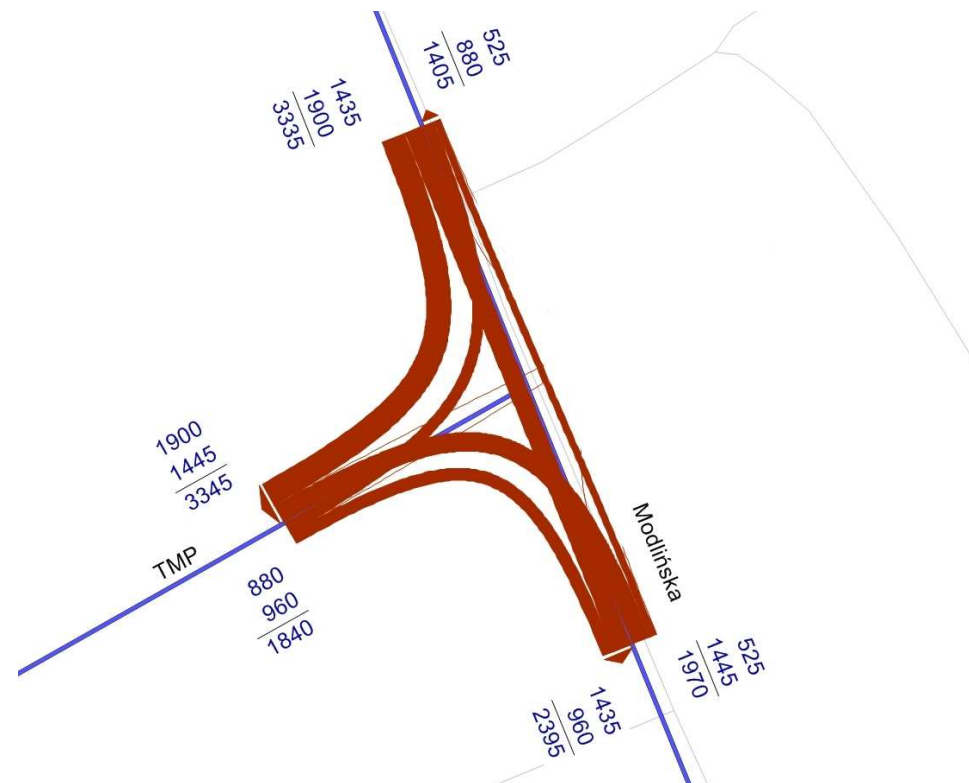
**W3.E1.POR** Rys. 6.2 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).



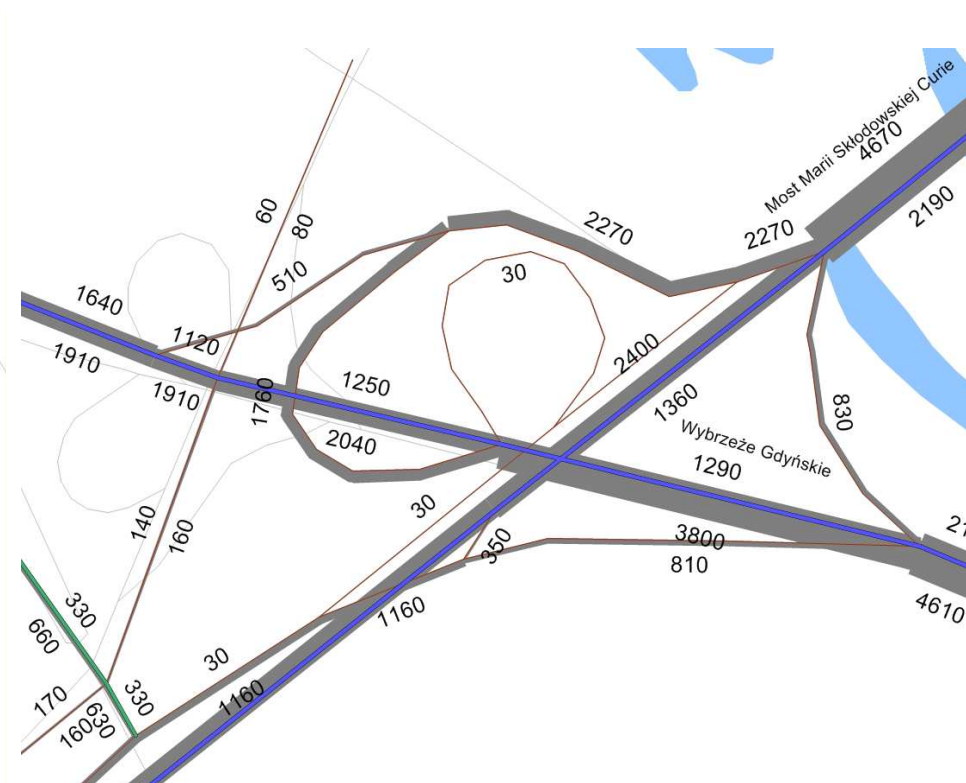


**W3.E1.POR** Rys. 6.3 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W3i W2 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).

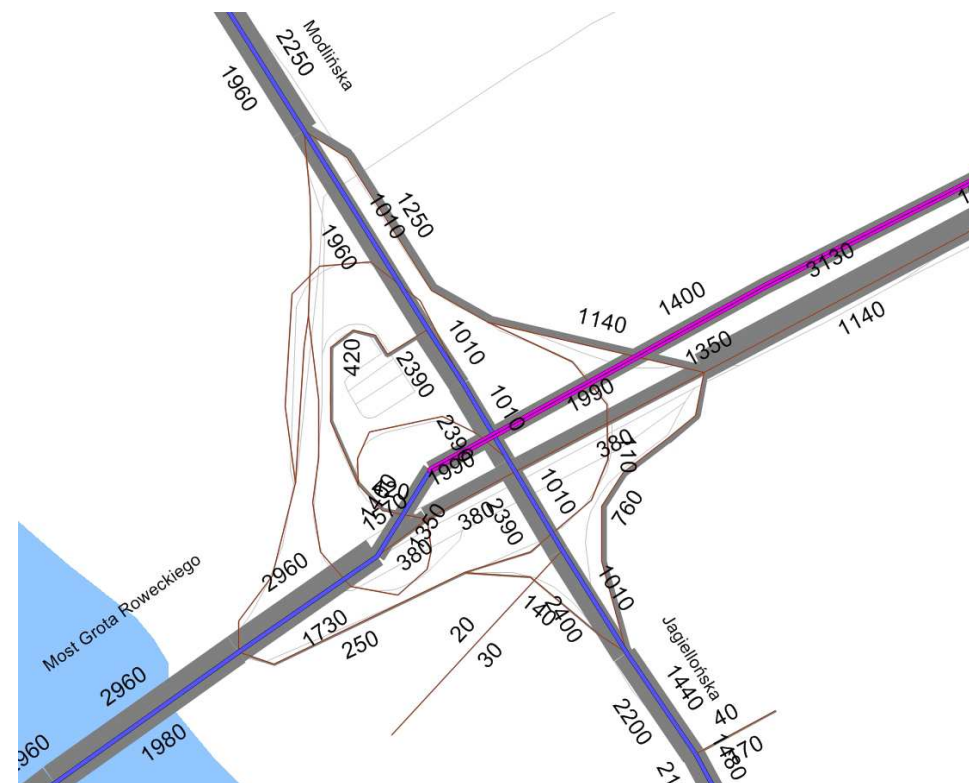




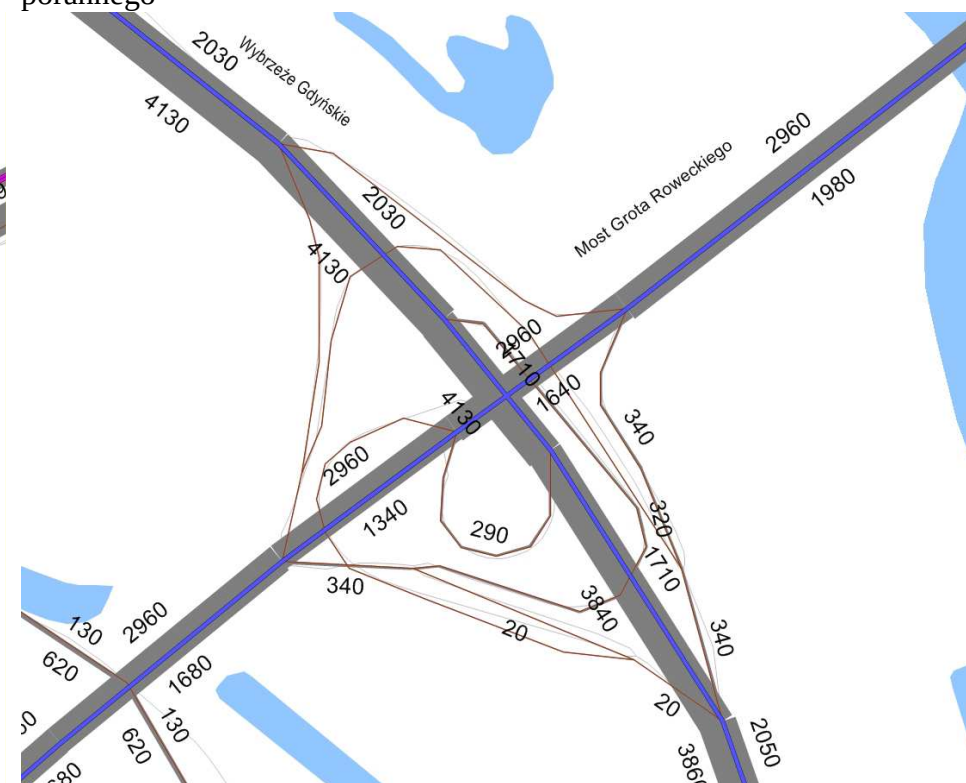
**W3.E1.POR** Rys. 6.4 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



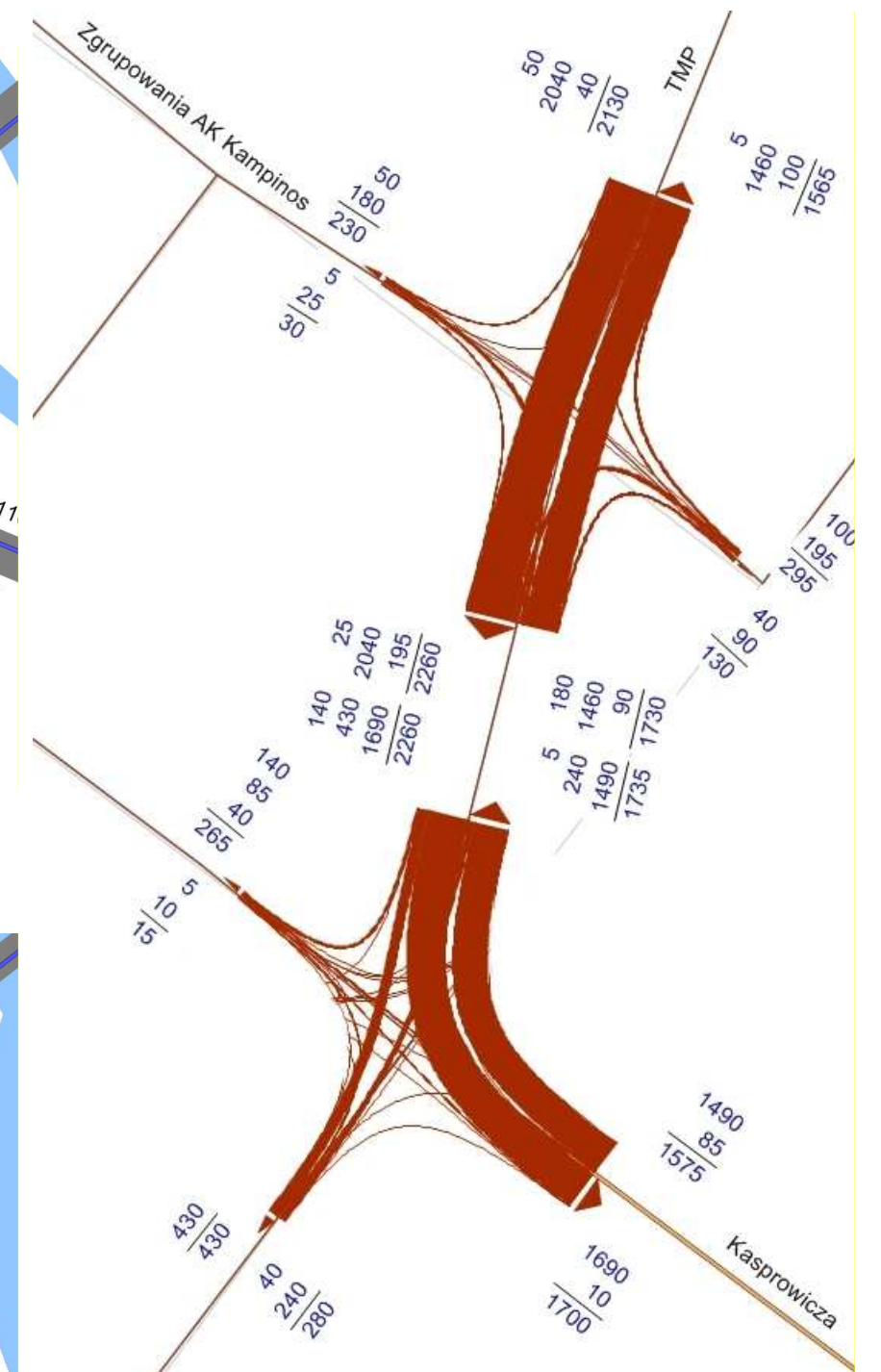
**W3.E1.POR** Rys. 6.5 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W3.E1.POR** Rys. 6.7 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W3.E1.POR** Rys. 6.8 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W3.E1.POR** Rys. 6.6 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.

ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

#### 6.1.1.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 3, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W3.E1.POP** Rys. 6.9 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W3.E1.POP** Rys. 6.10 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W3.E1.POP** Rys. 6.11 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W3i W2 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W3.E1.POP** Rys. 6.12 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E1.POP** Rys. 6.13 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E1.POP** Rys. 6.14 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E1.POP** Rys. 6.15 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E1.POP** Rys. 6.16 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

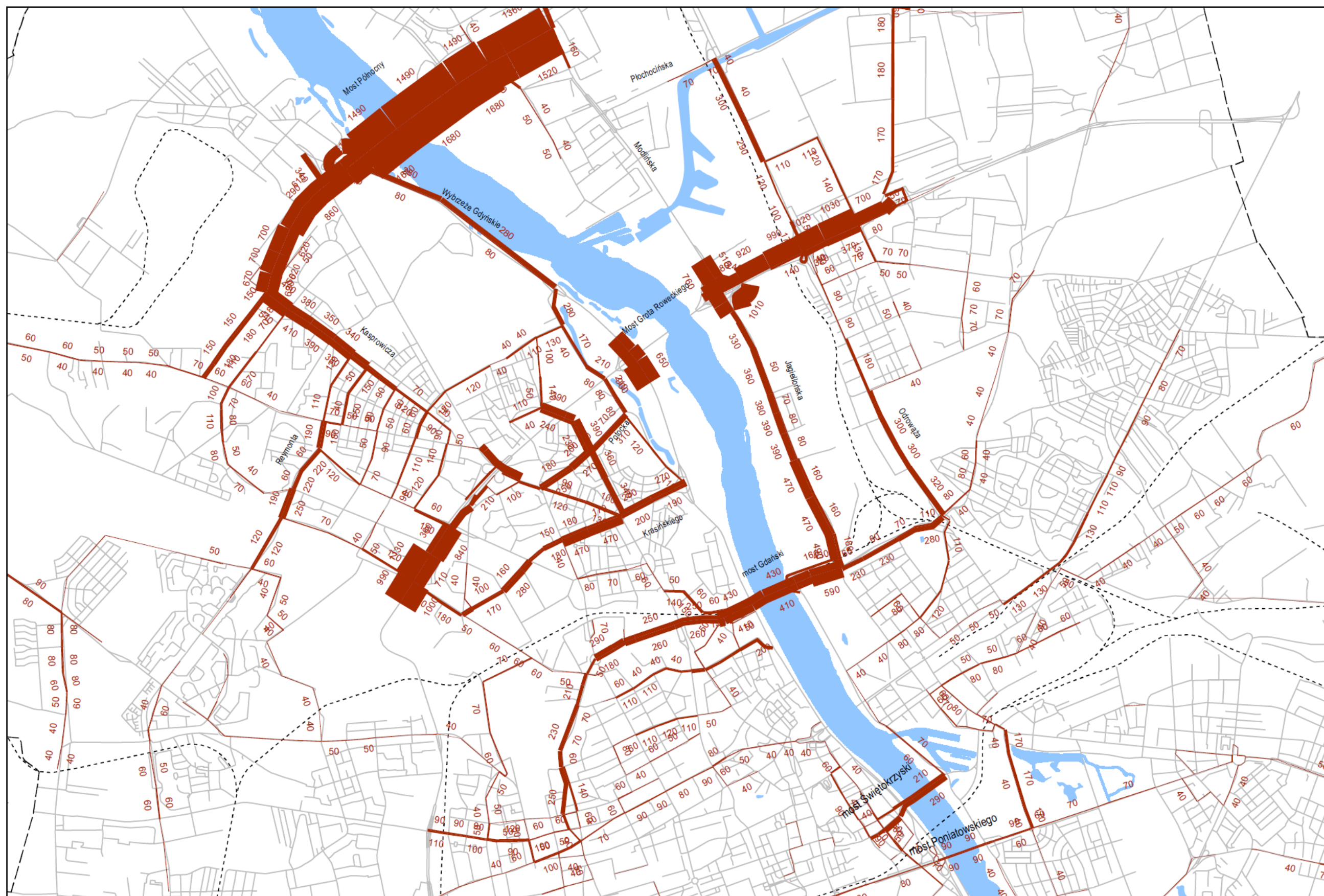
*W3.E1.POP – wariant 3, etap 1, szczyt popołudniowy*





**W3.E1.POP** Rys. 6.9 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).



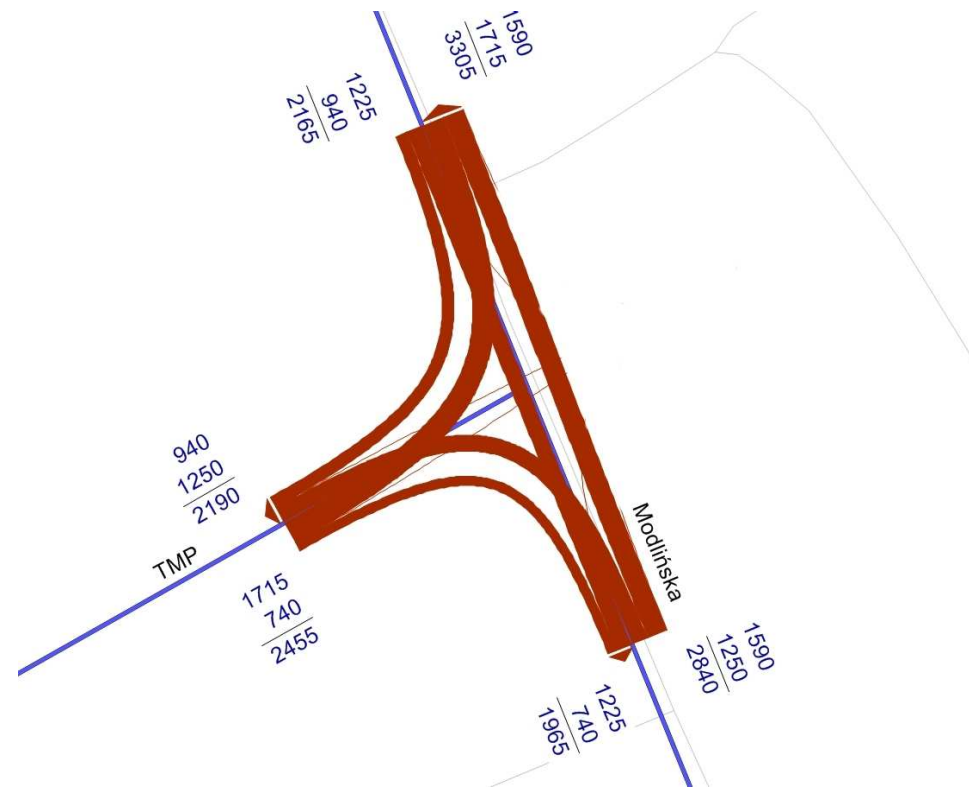


**W3.E1.POP** Rys. 6.10 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).









**W3.E1.POP** Rys. 6.12 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W3.E1.POP** Rys. 6.13 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W3.E1.POP** Rys. 6.15 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W3.E1.POP** Rys. 6.16 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W3.E1.POP** Rys. 6.14 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

## 6.1.2 Etap 2

### 6.1.2.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 3, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W3.E2.POR** Rys. 6.17 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W3.E2.POR** Rys. 6.18 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W3.E2.POR** Rys. 6.19 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W3i W2 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W3.E2.POR** Rys. 6.20 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W3.E2.POR** Rys. 6.21 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W3.E2.POR** Rys. 6.22 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W3.E2.POR** Rys. 6.23 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.
- **W3.E2.POR** Rys. 6.24 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

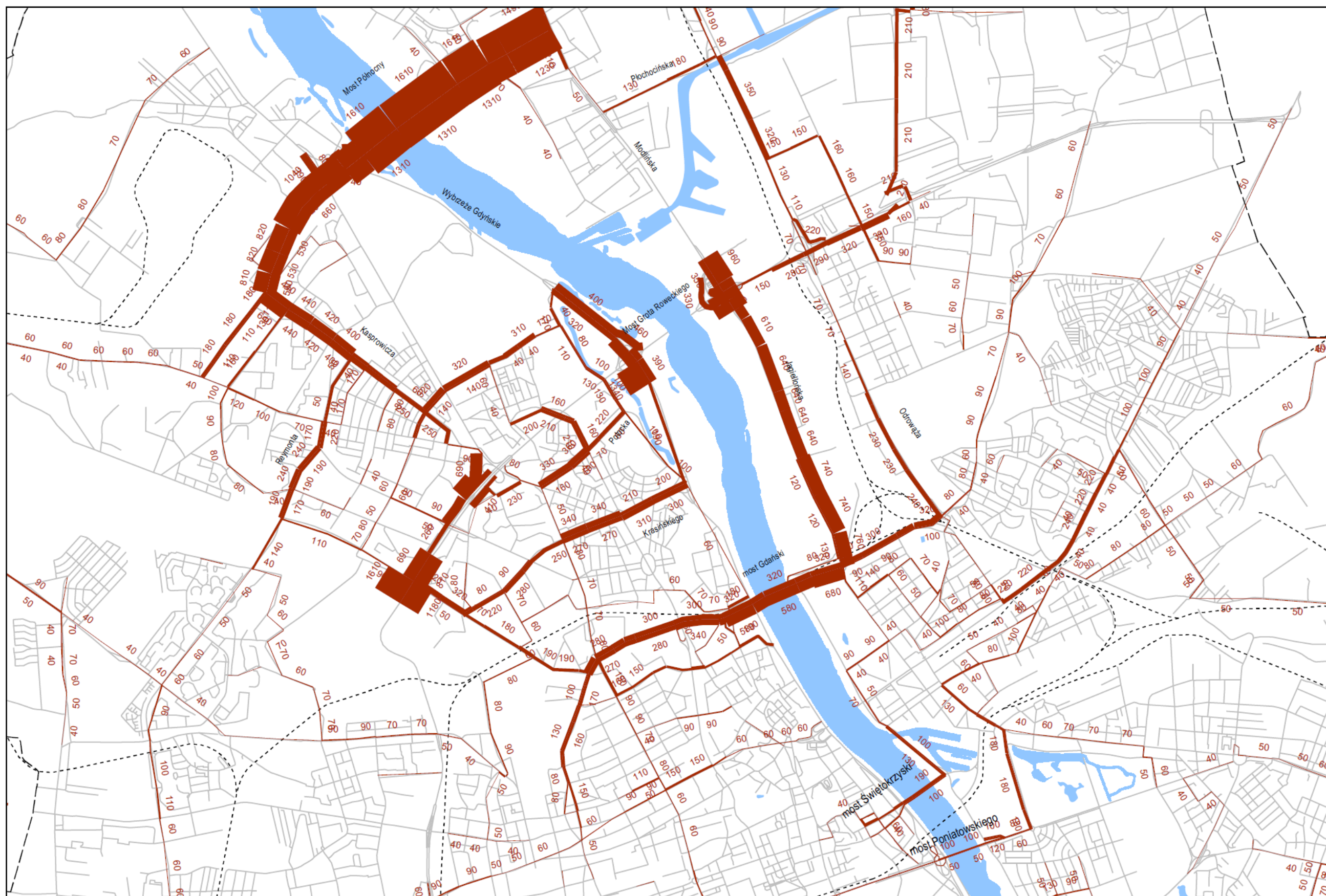
*W3.E2.POR – wariant 3, etap 2, szczyt poranny*





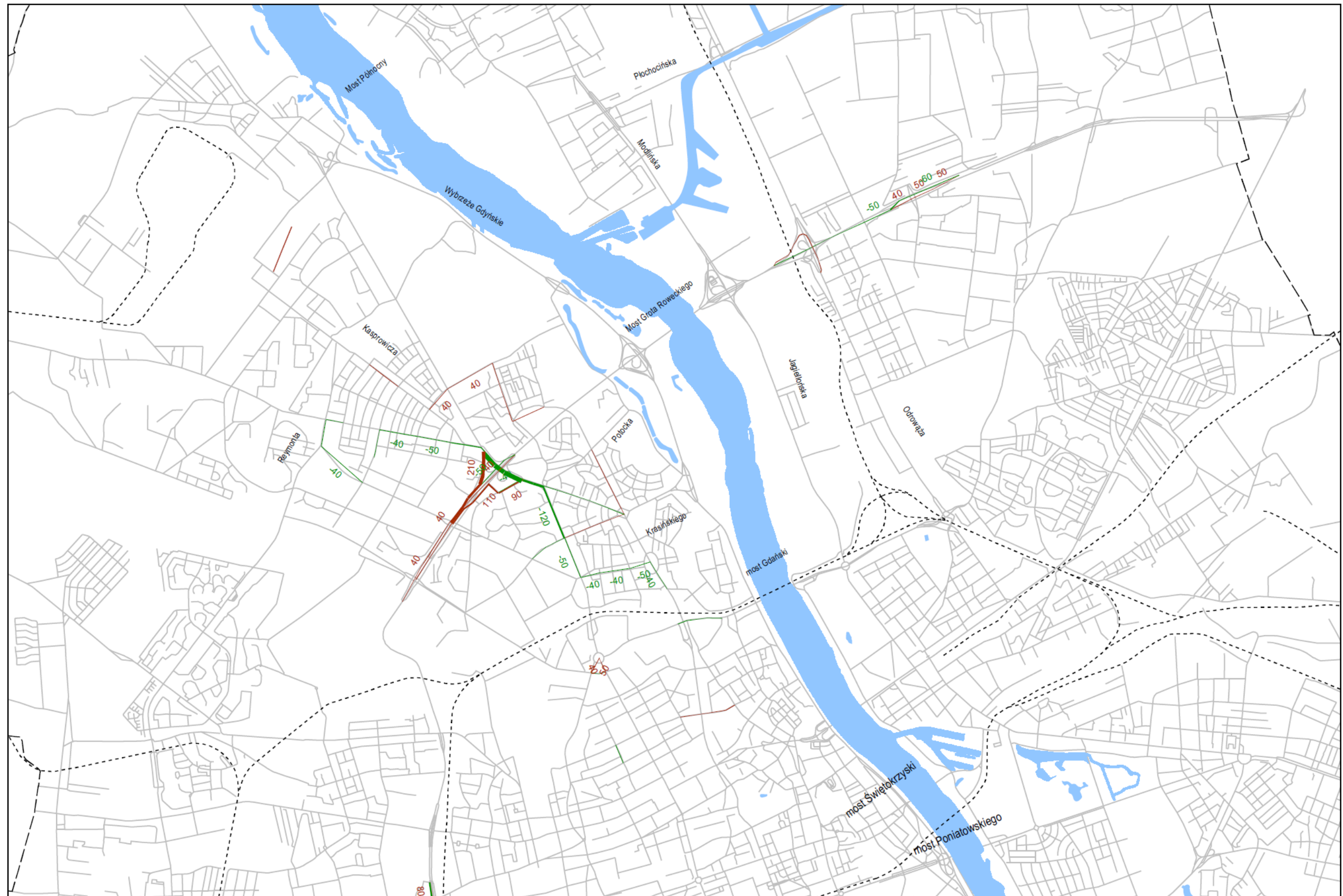
W3.E2.POR Rys. 6.17 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





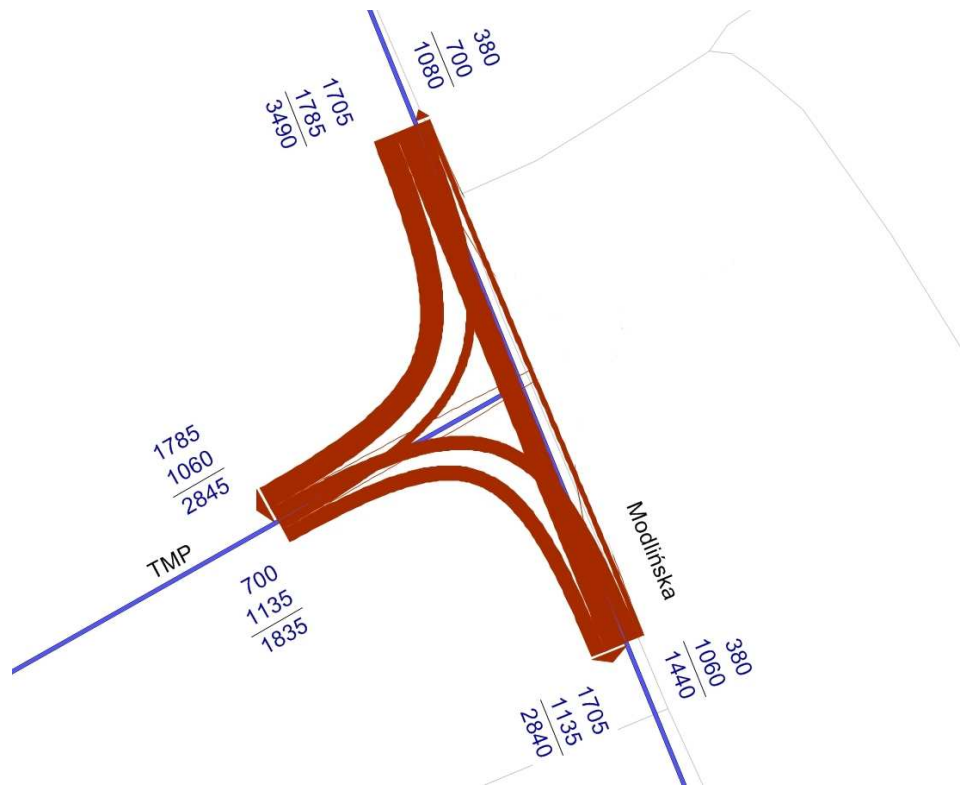
**W3.E2.POR** Rys. 6.18 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).



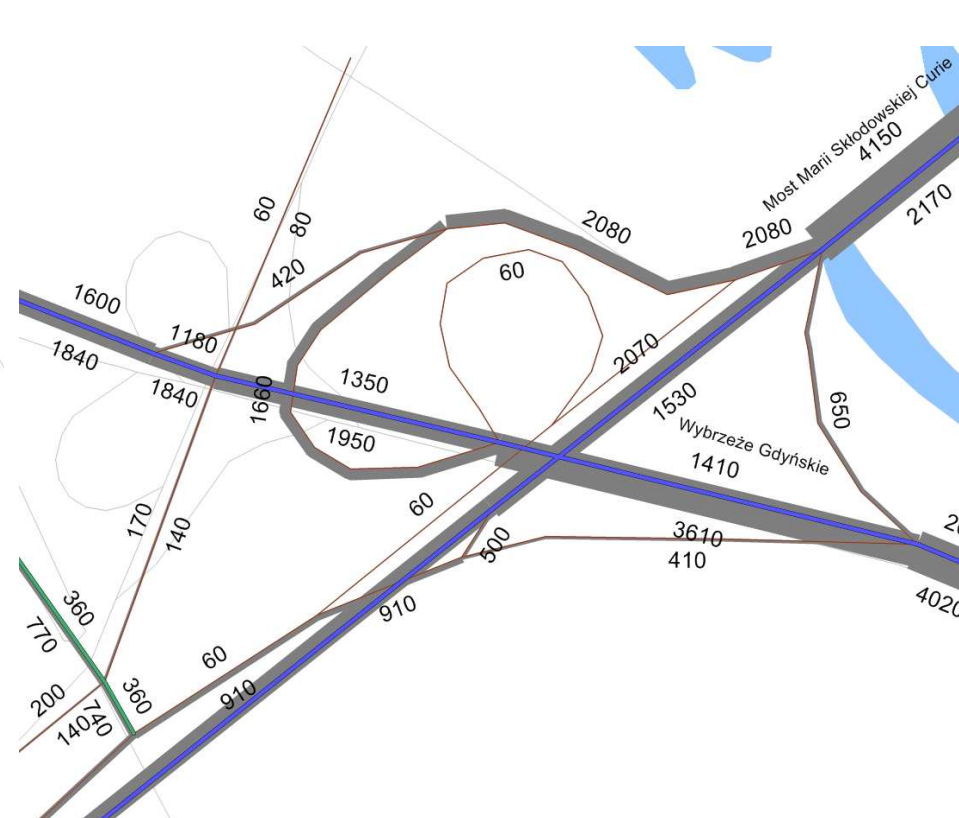


**W3.E2.POR** Rys. 6.19 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W3i W2 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).

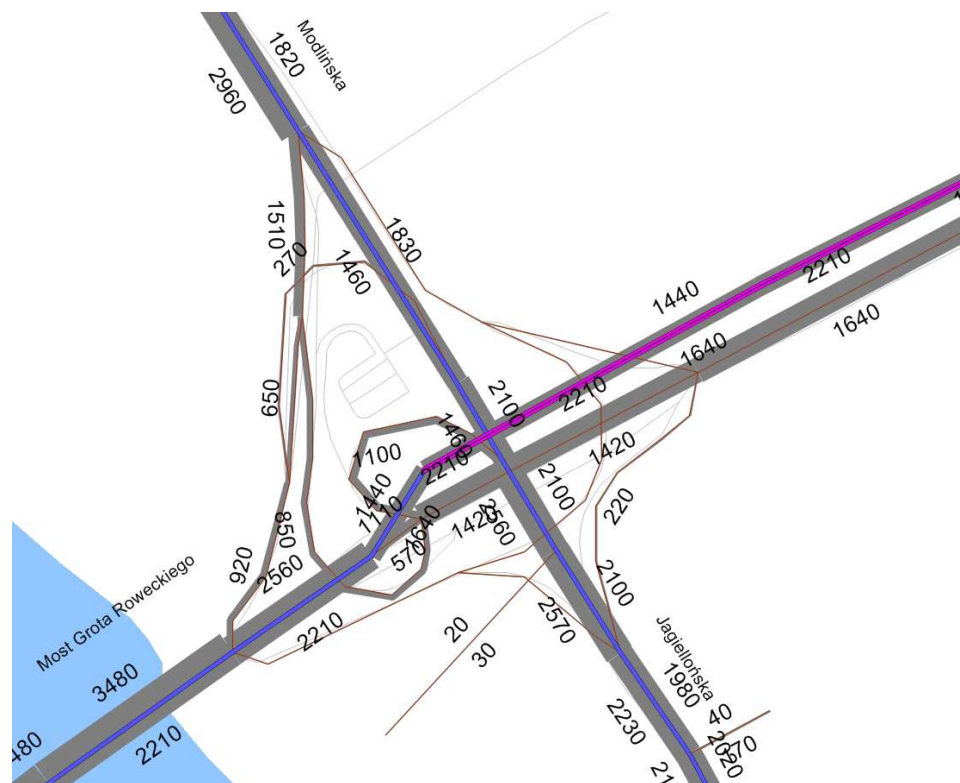




**W3.E2.POR** Rys. 6.20 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



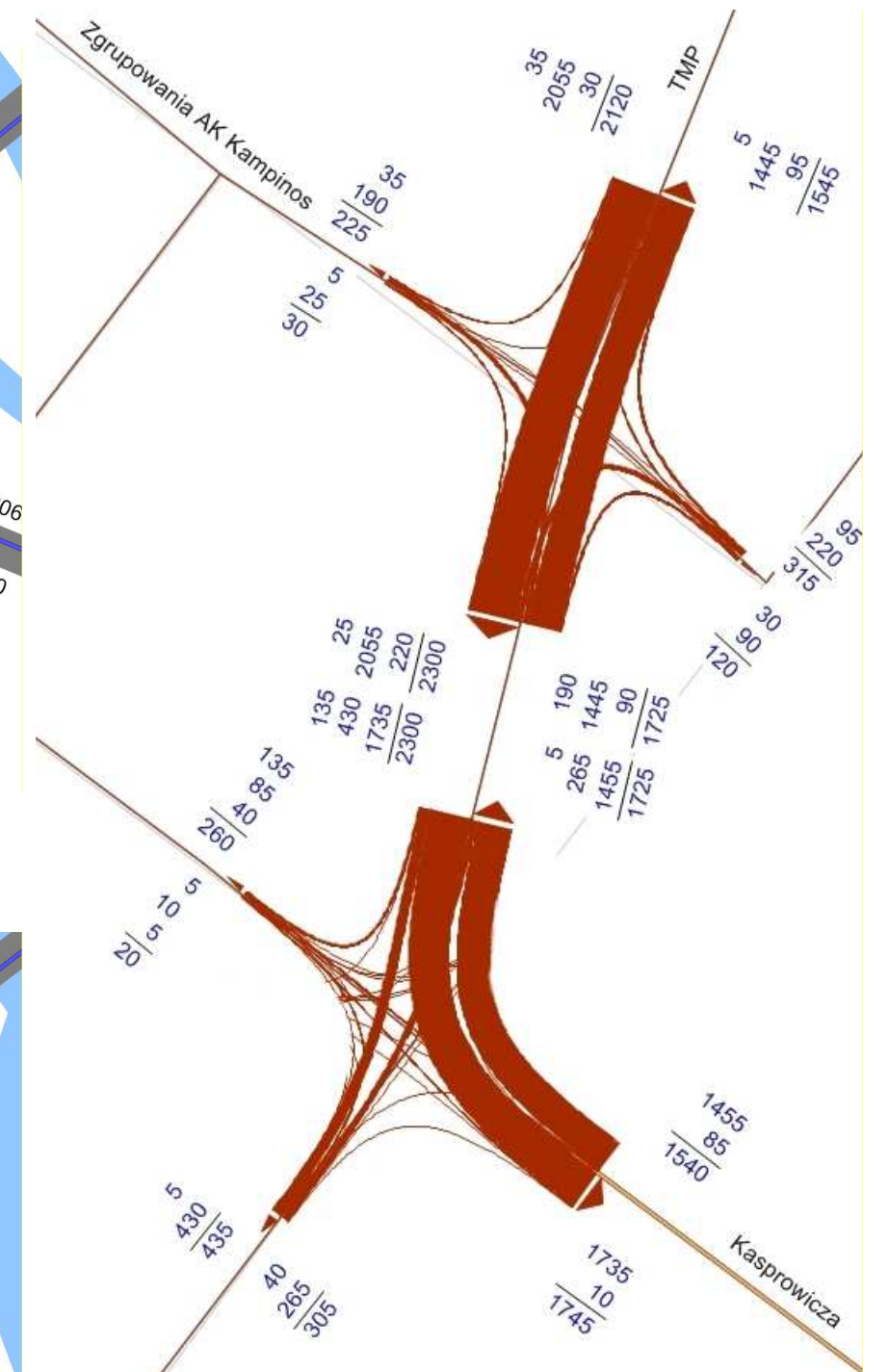
**W3.E2.POR** Rys. 6.21 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W3.E2.POR** Rys. 6.23 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W3.E2.POR** Rys. 6.24 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W3.E2.POR** Rys. 6.22 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



### 6.1.2.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 3, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W3.E2.POP** Rys. 6.25 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W3.E2.POP** Rys. 6.26 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W3.E2.POP** Rys. 6.27 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W3i W2 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W3.E2.POP** Rys. 6.28 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E2.POP** Rys. 6.29 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E2.POP** Rys. 6.30 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E2.POP** Rys. 6.31 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W3.E2.POP** Rys. 6.32 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

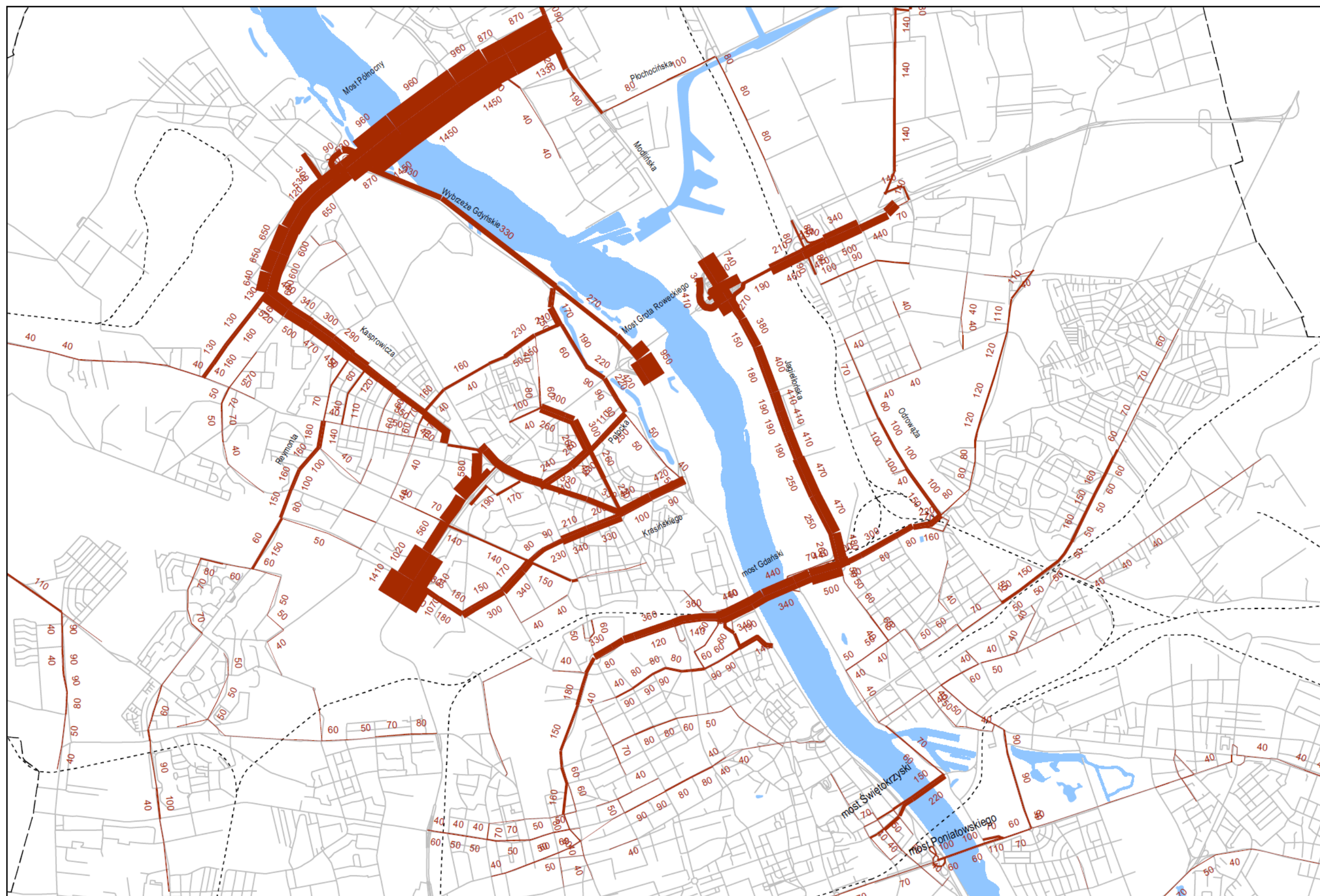
*W3.E2.POP – wariant 3, etap 2, szczyt popołudniowy*





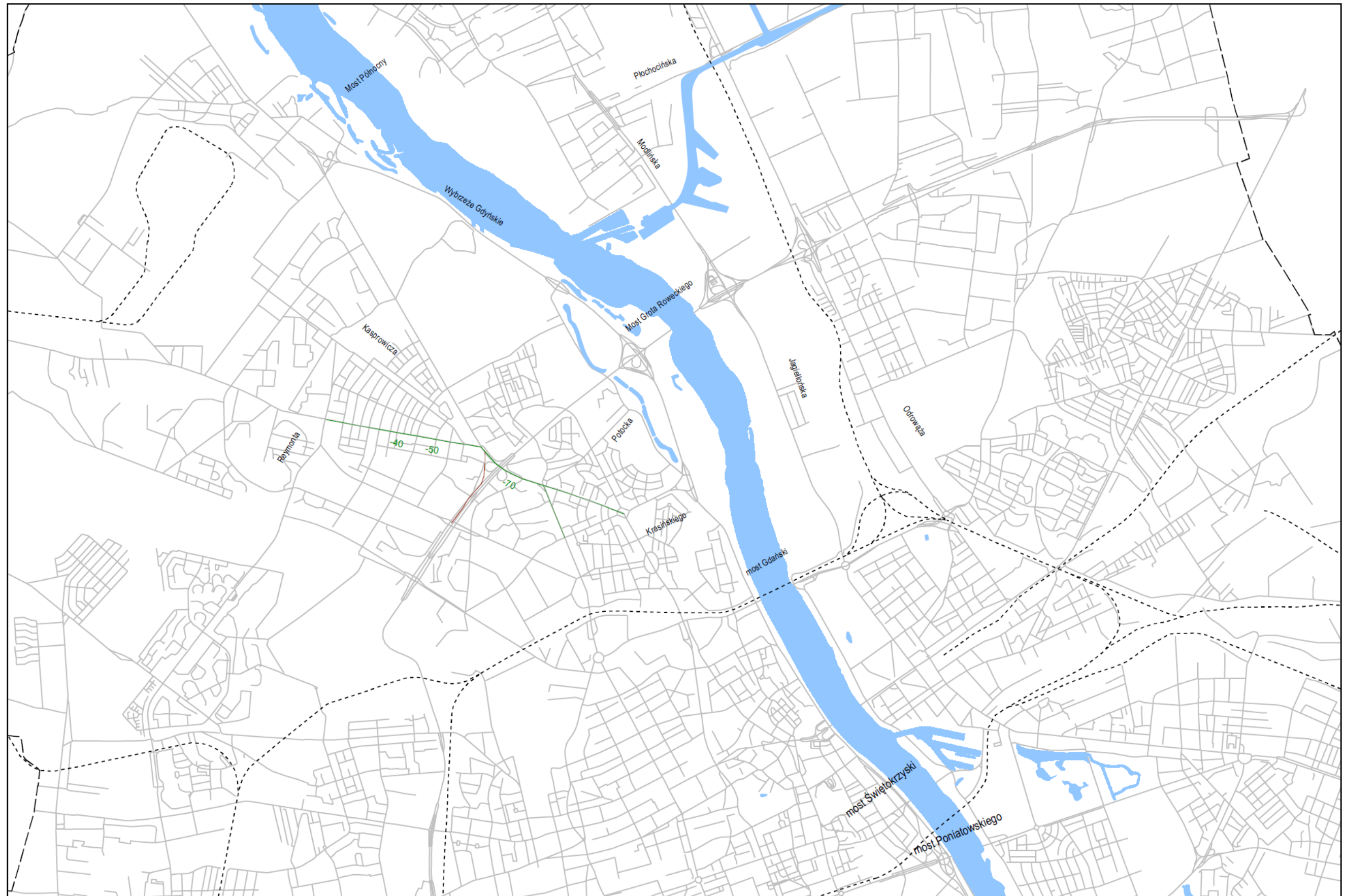
W3.E2.POP Rys. 6.25 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





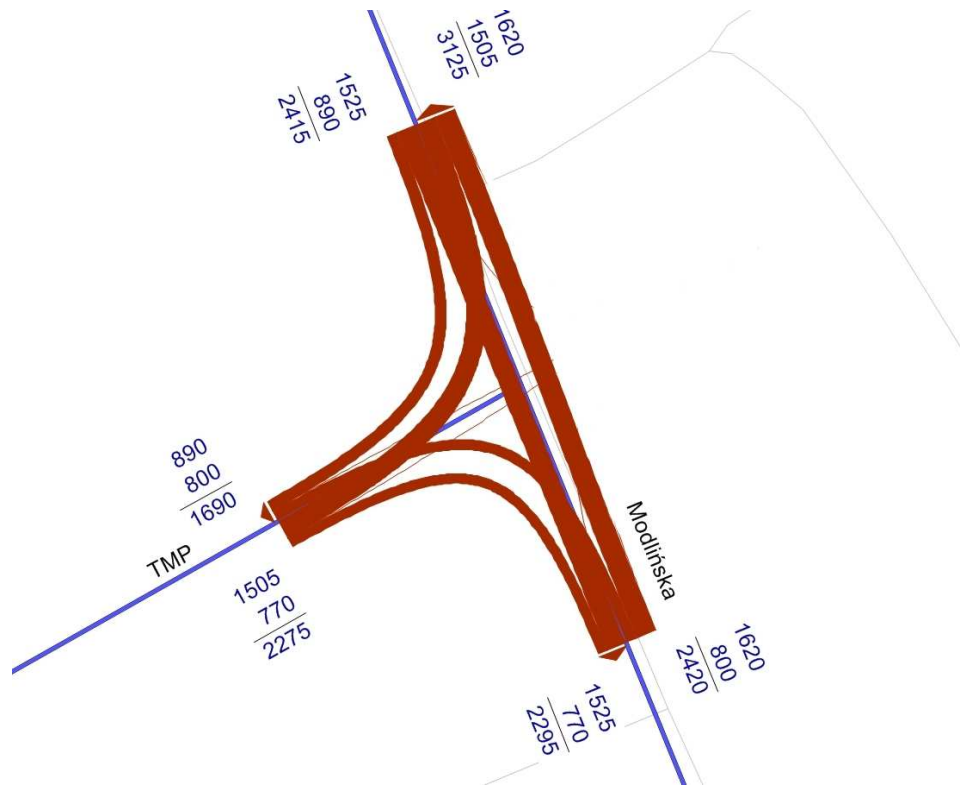
**W3.E2.POP** Rys. 6.26 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 3, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).



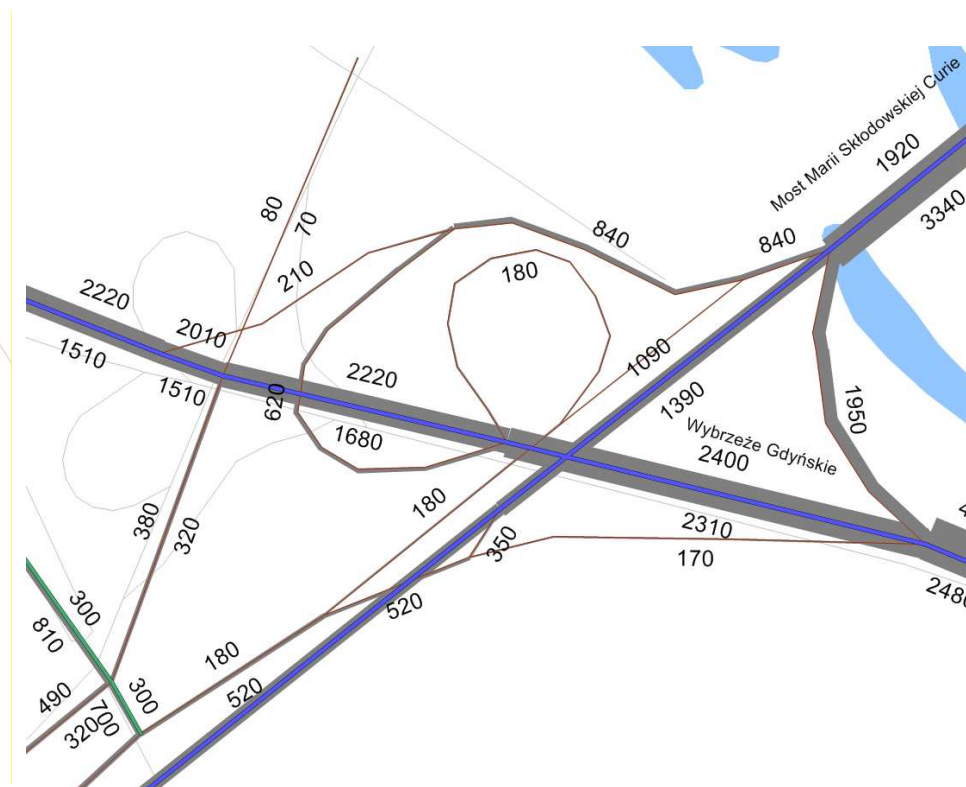


**W3.E2.POP** Rys. 6.27 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W3i W2 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





**W3.E2.POP** Rys. 6.28 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



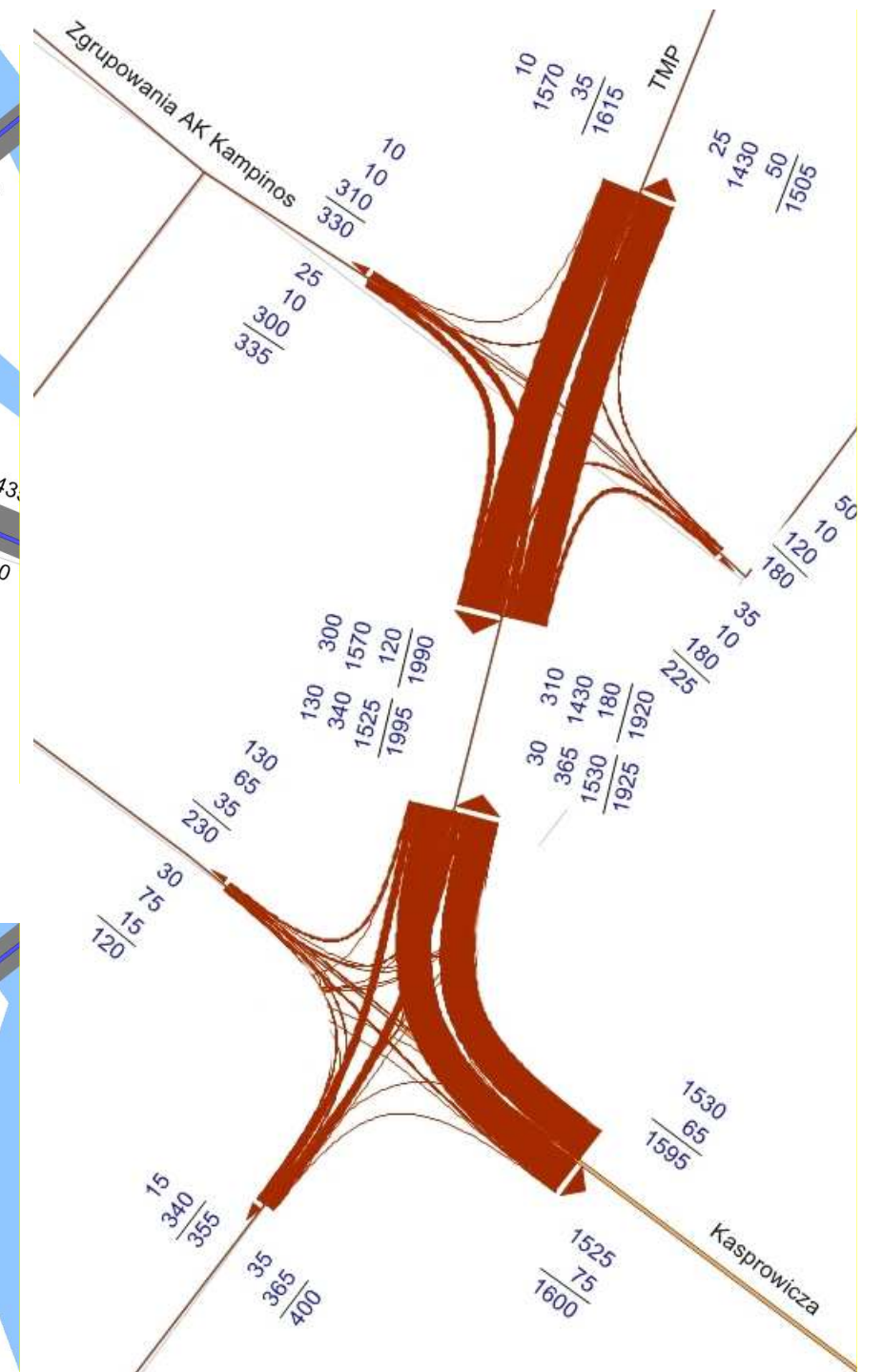
**W3.E2.POP** Rys. 6.29 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W3.E2.POP** Rys. 6.31 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W3.E2.POP** Rys. 6.32 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W3.E2.POP** Rys. 6.30 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 3, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



## 6.2 Wariant 4

### 6.2.1 Etap 1

#### 6.2.1.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 4, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W4.E1.POR** Rys. 6.33 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E1.POR** Rys. 6.34 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E1.POR** Rys. 6.35 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4i W3 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E1.POR** Rys. 6.36 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E1.POR** Rys. 6.37 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E1.POR** Rys. 6.38 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E1.POR** Rys. 6.39 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.
- **W4.E1.POR** Rys. 6.40 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

*W4.E1.POR – wariant 4, etap 1, szczyt poranny*





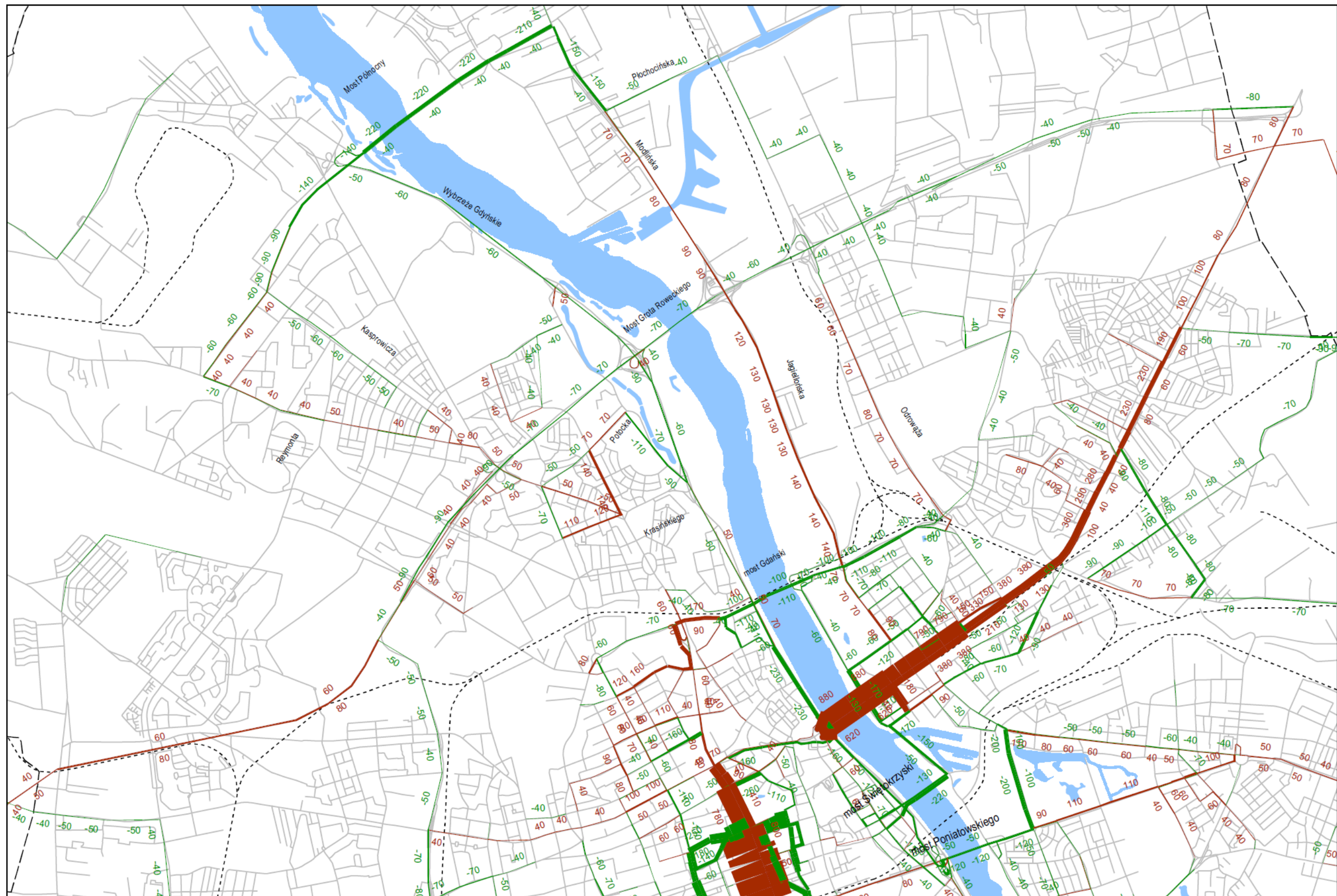
W4.E1.POR Rys. 6.33 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





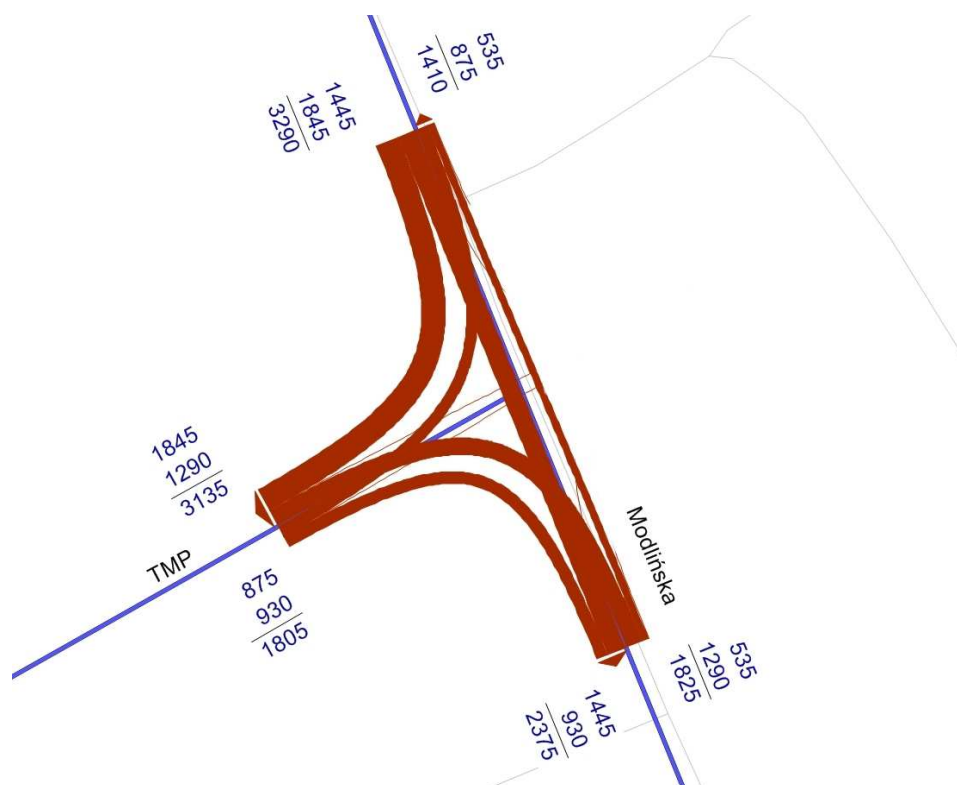
**W4.E1.POR** Rys. 6.34 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).



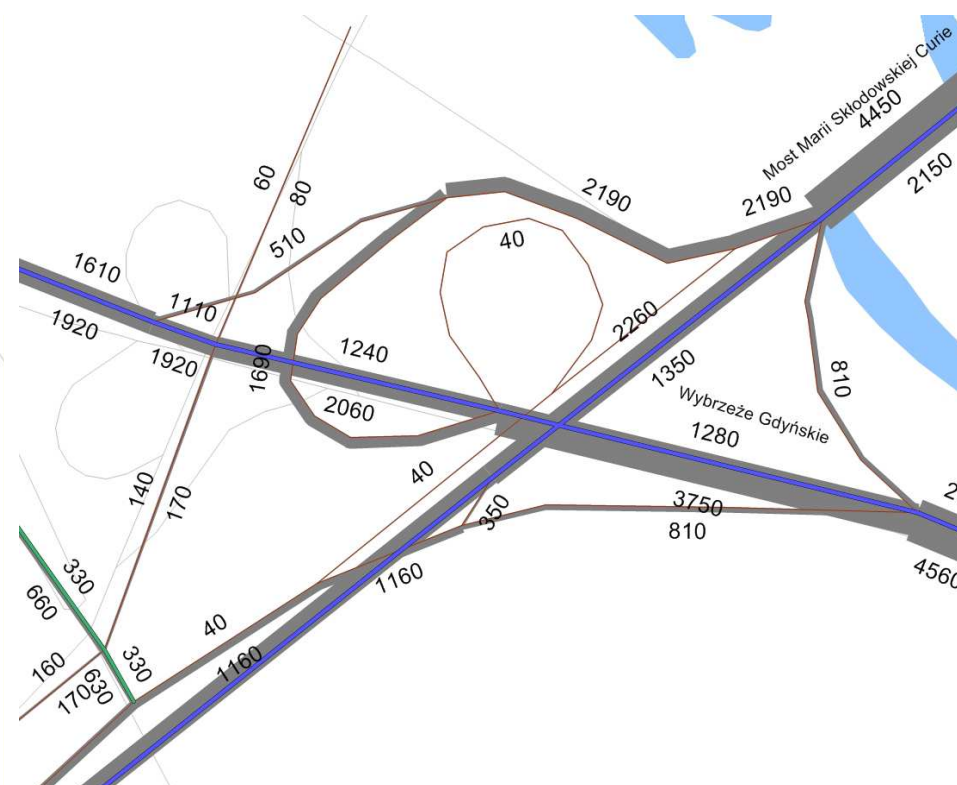


**W4.E1.POR** Rys. 6.35 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4i W3 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





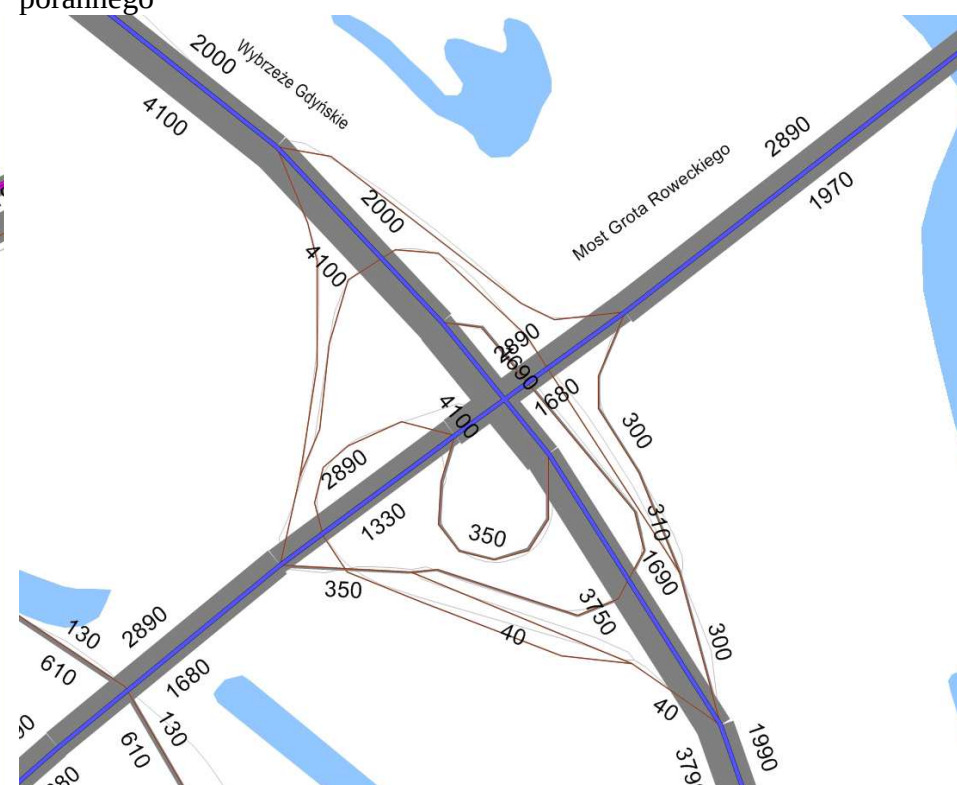
**W4.E1.POR** Rys. 6.36 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



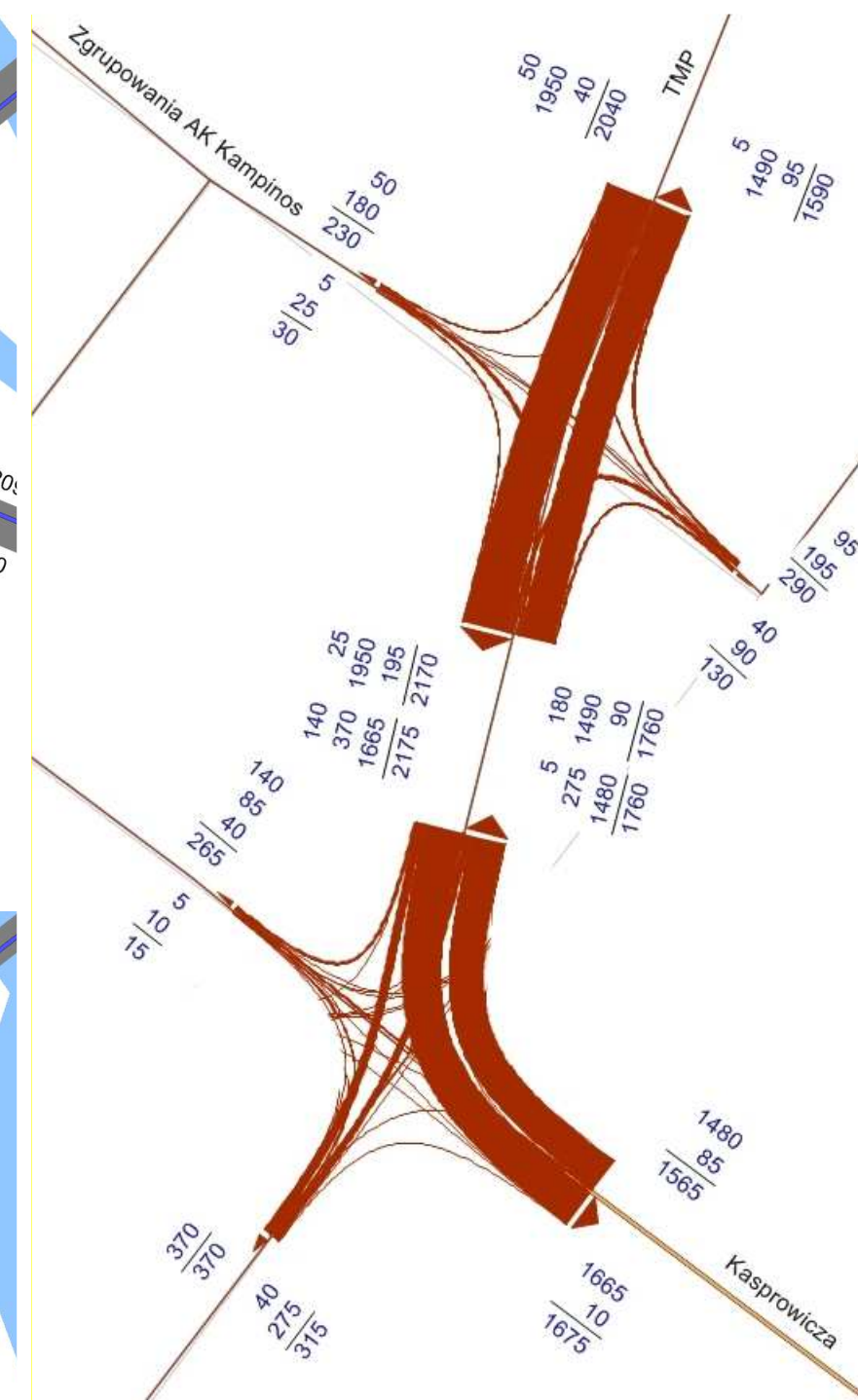
**W4.E1.POR** Rys. 6.37 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E1.POR** Rys. 6.39 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.



**W4.E1.POR** Rys. 6.40 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grotu Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E1.POR** Rys. 6.38 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicz z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



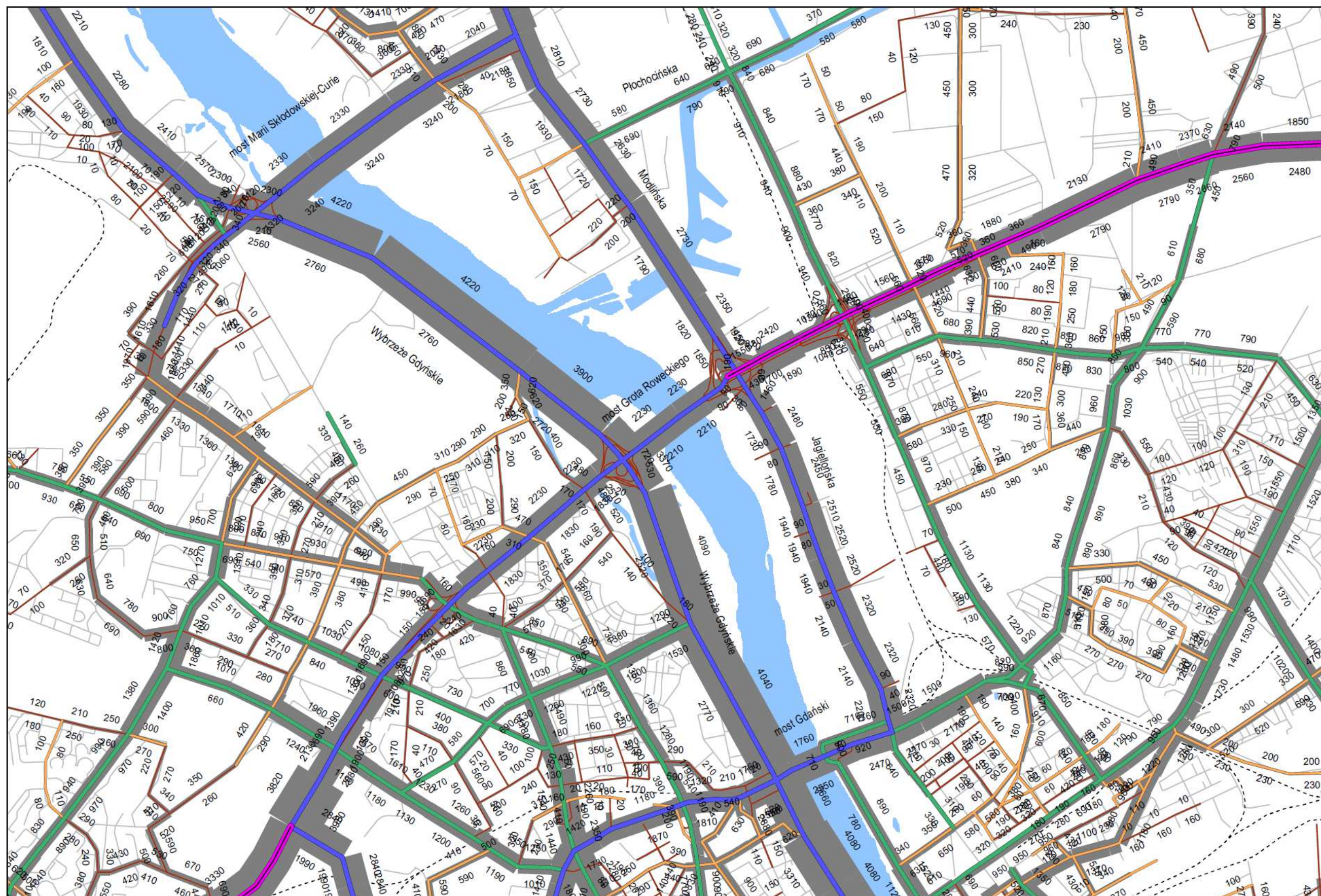
### 6.2.1.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 4, dla etapu 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W4.E1.POP** Rys. 6.41 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E1.POP** Rys. 6.42 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego). **W4.E1.POP** Rys. 6.43 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W3 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E1.POP** Rys. 6.44 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E1.POP** Rys. 6.45 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E1.POP** Rys. 6.46 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E1.POP** Rys. 6.47 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E1.POP** Rys. 6.48 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

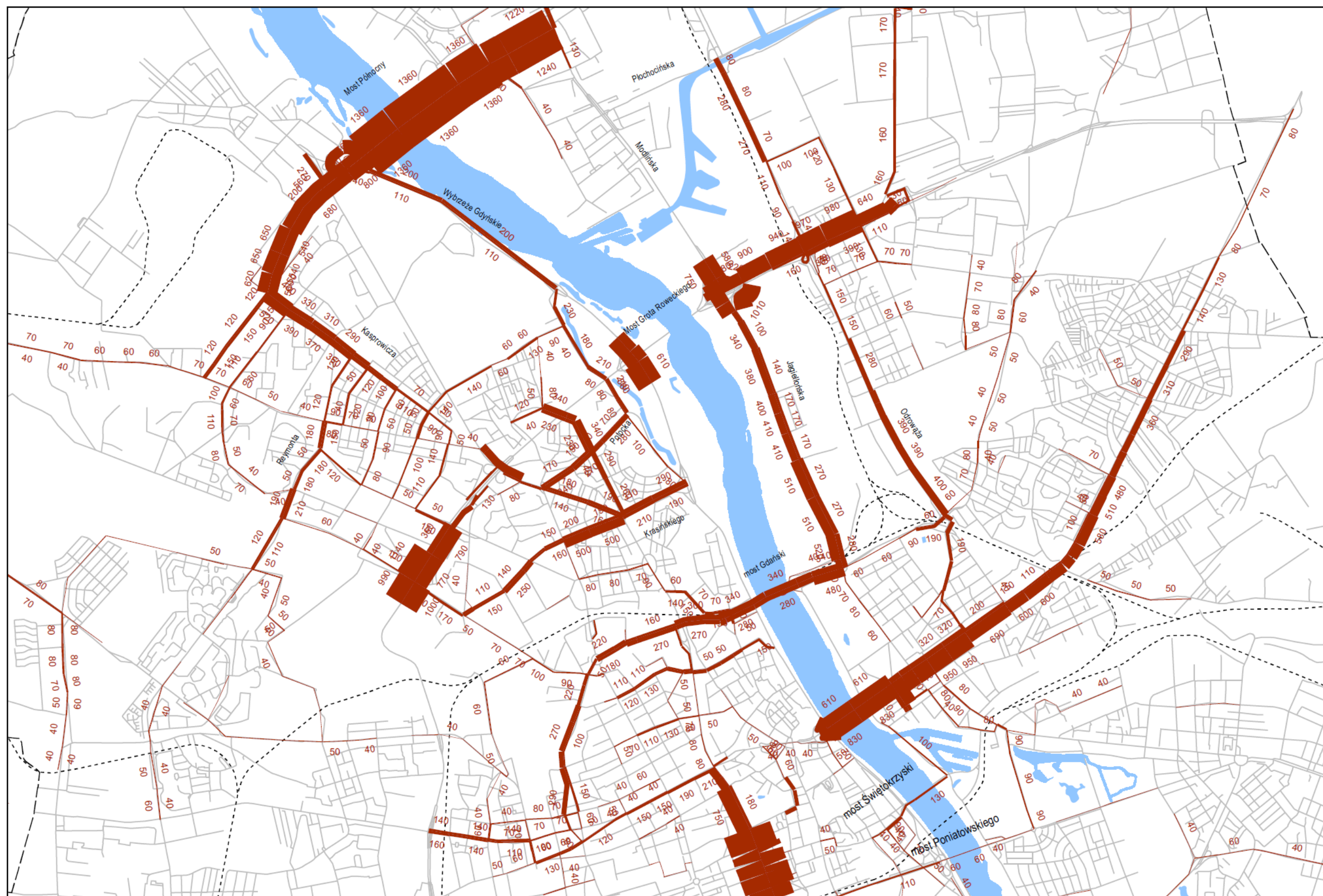
*W4.E1.POP – wariant 4, etap 1, szczyt popołudniowy*





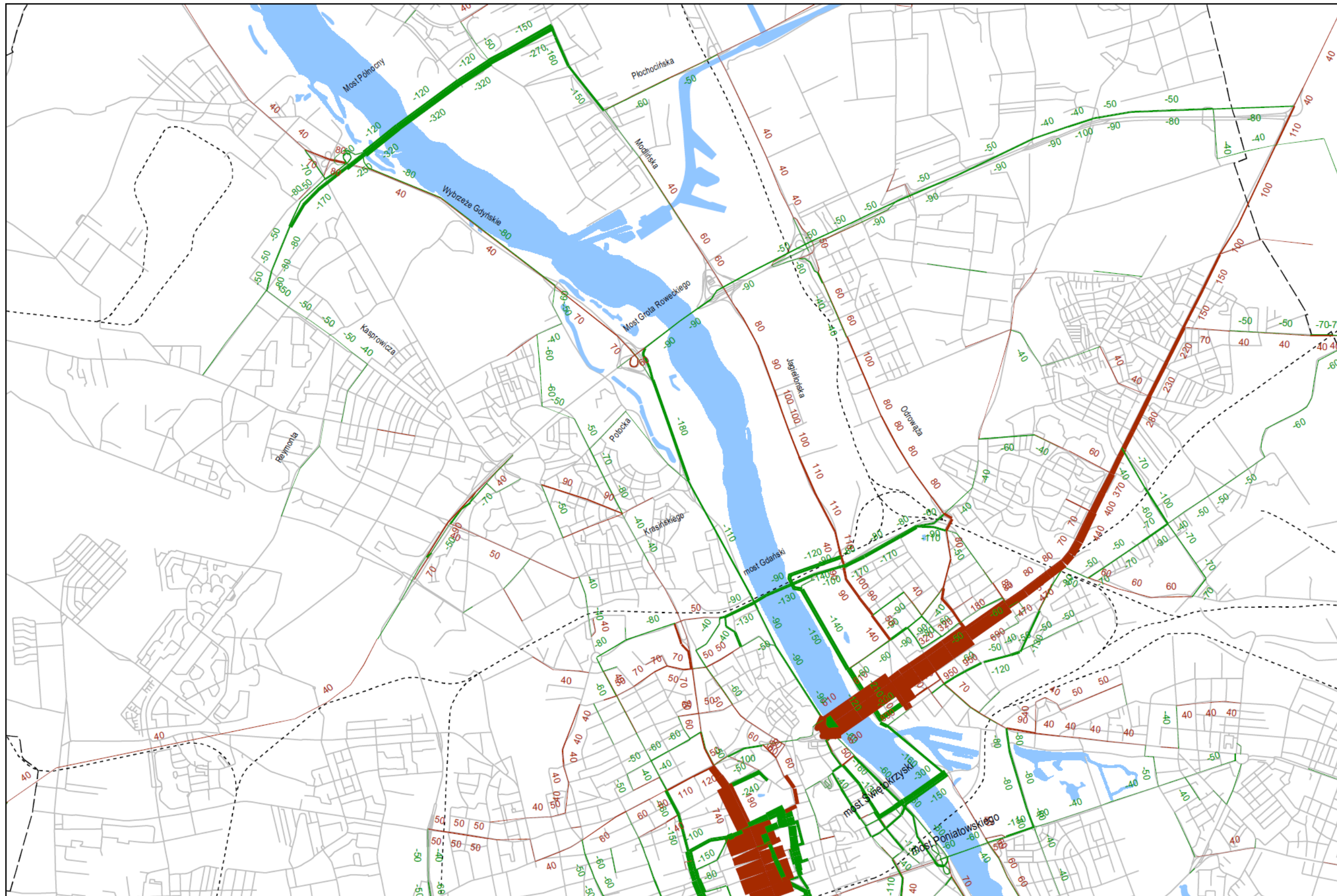
**W4.E1.POP** Rys. 6.41 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





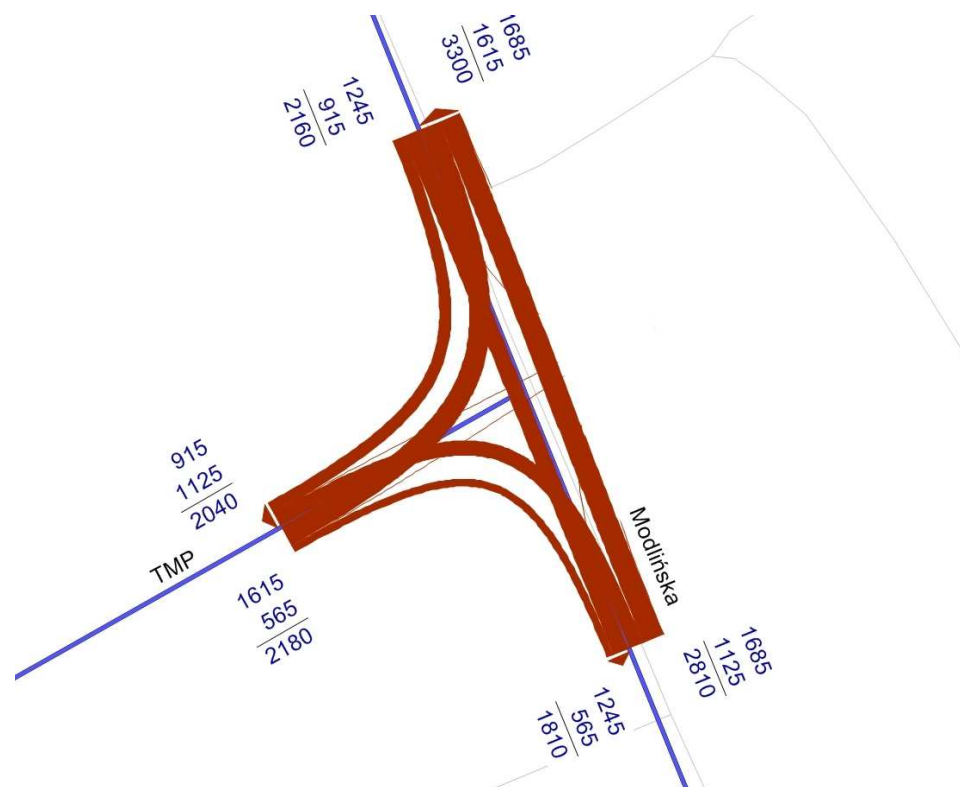
**W4.E1.POP** Rys. 6.42 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 1 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





**W4.E1.POP** Rys. 6.43 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W3 w etapie 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).

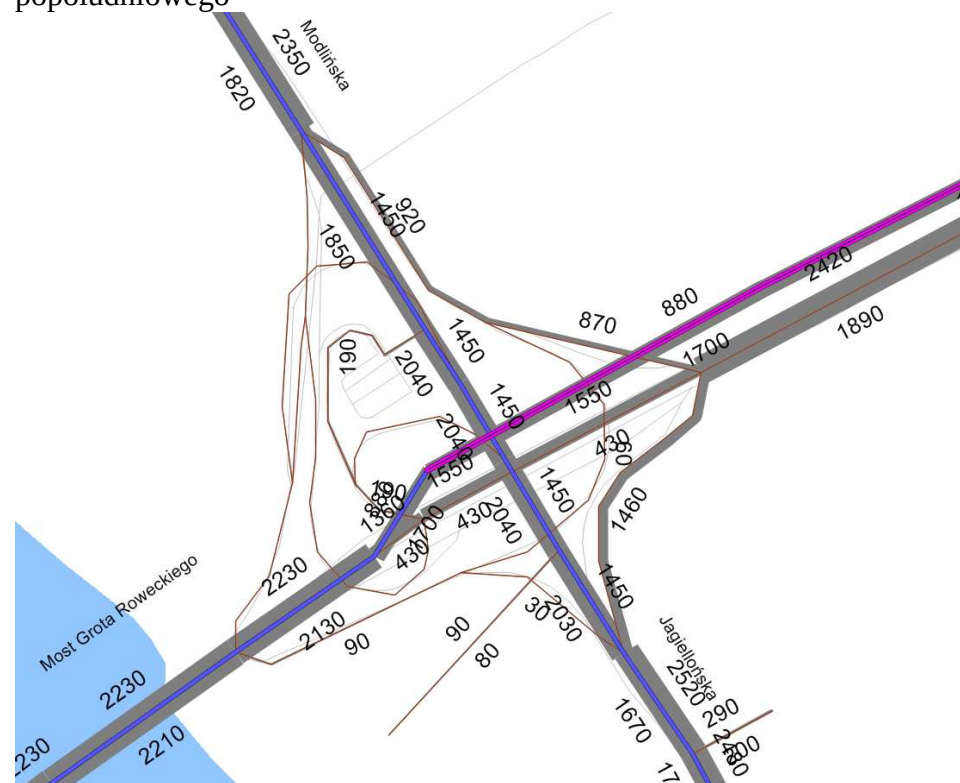




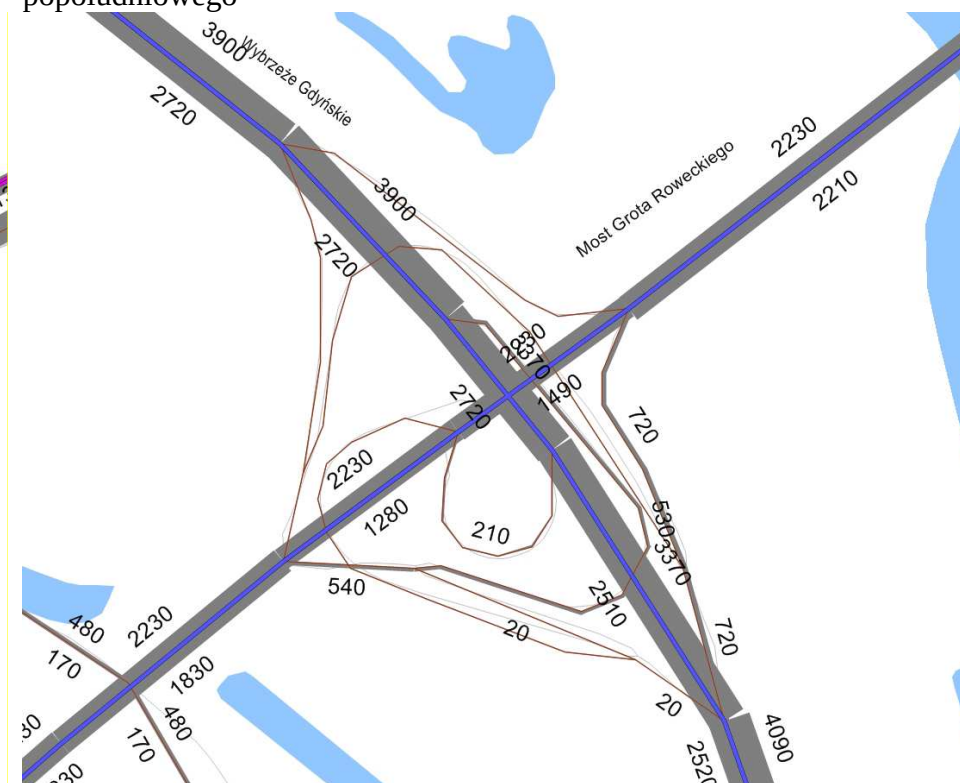
**W4.E1.POP** Rys. 6.44 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



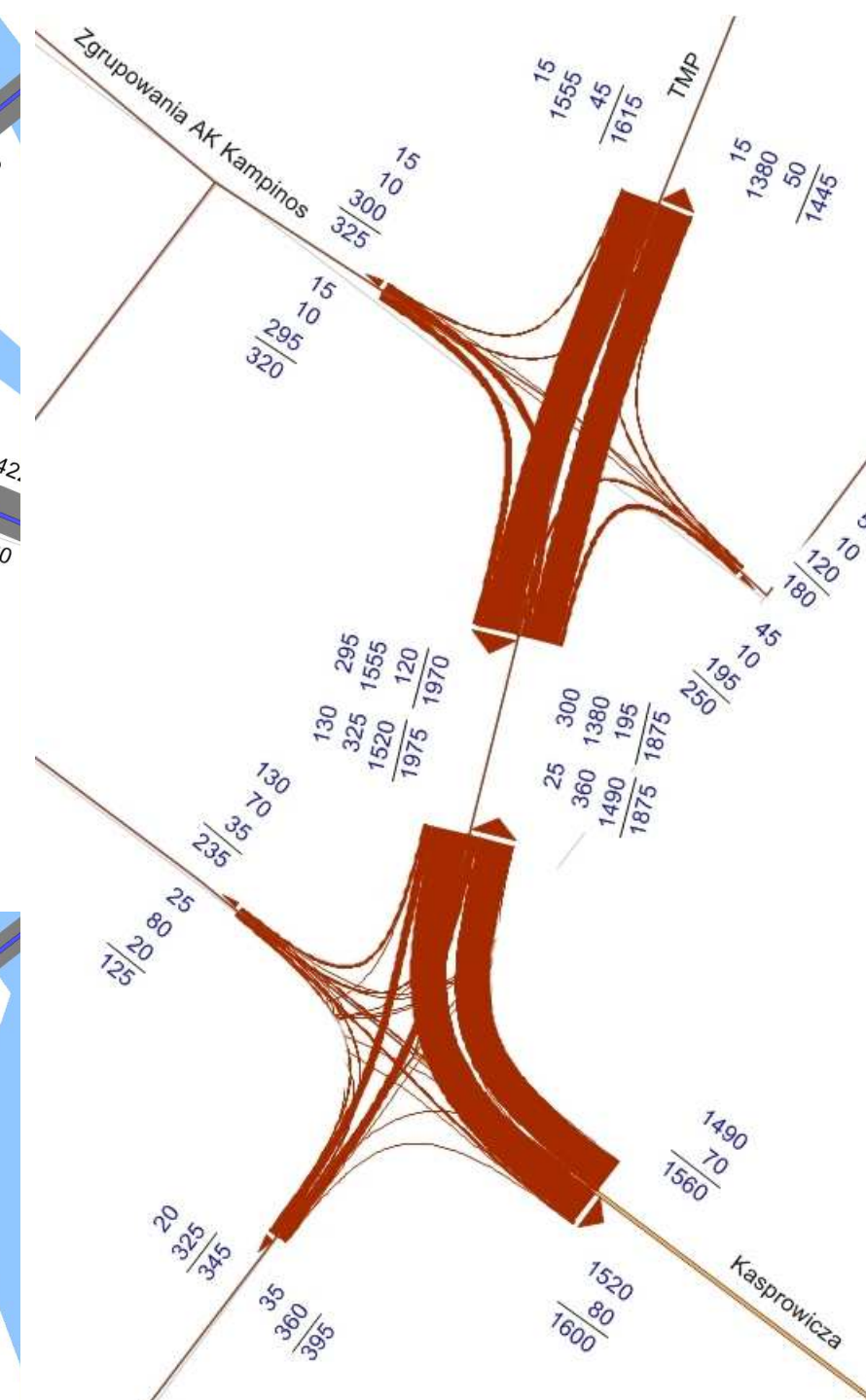
**W4.E1.POP** Rys. 6.45 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E1.POP** Rys. 6.47 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E1.POP** Rys. 6.48 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E1.POP** Rys. 6.46 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 1 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



## 6.2.2 Etap 2

### 6.2.2.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 4, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W4.E2.POR** Rys. 6.49 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E2.POR** Rys. 6.50 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E2.POR** Rys. 6.51 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W3 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E2.POR** Rys. 6.52 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E2.POR** Rys. 6.53 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E2.POR** Rys. 6.54 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E2.POR** Rys. 6.55 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.
- **W4.E2.POR** Rys. 6.56 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

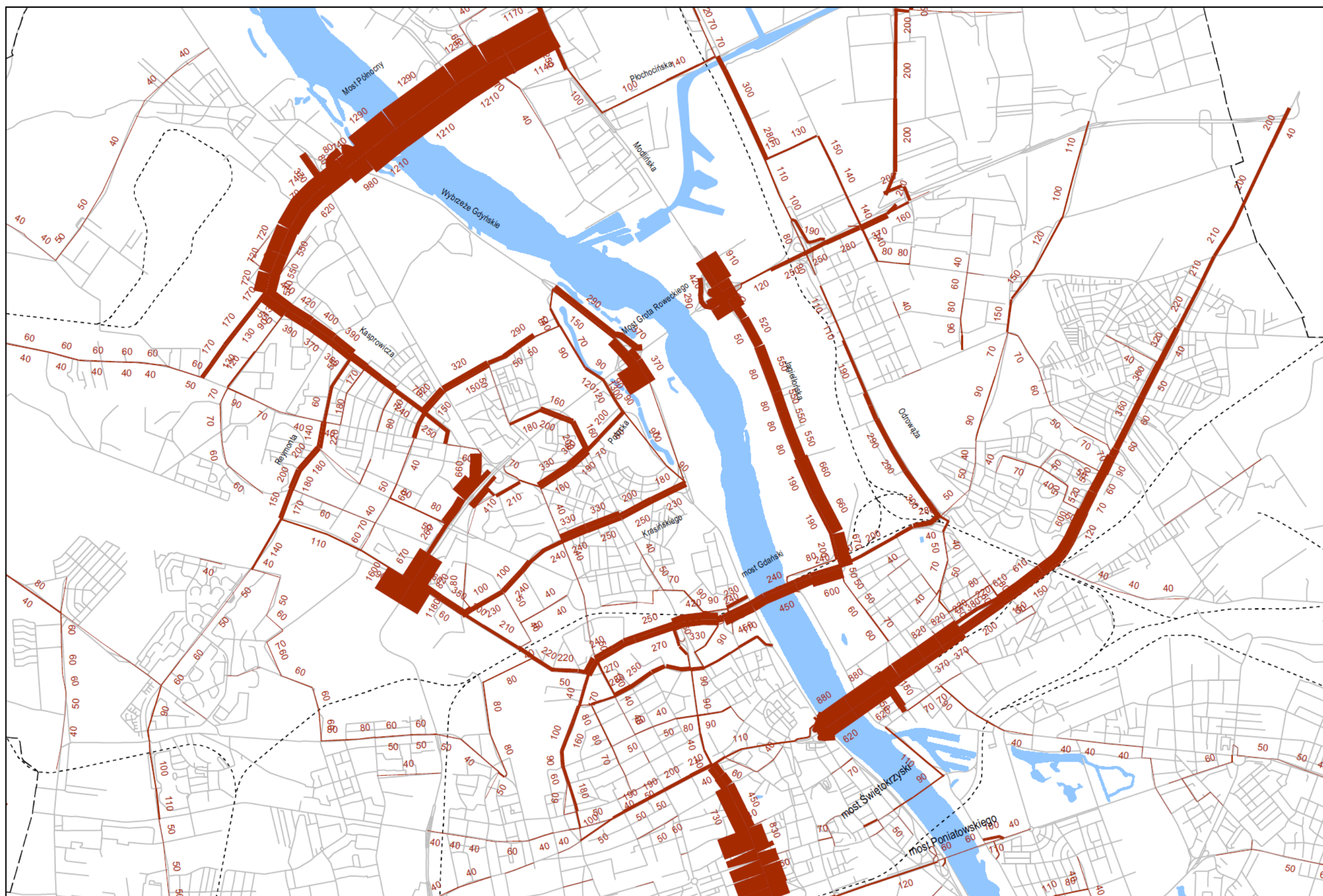
*W4.E2.POR – wariant 4, etap 2, szczyt poranny*





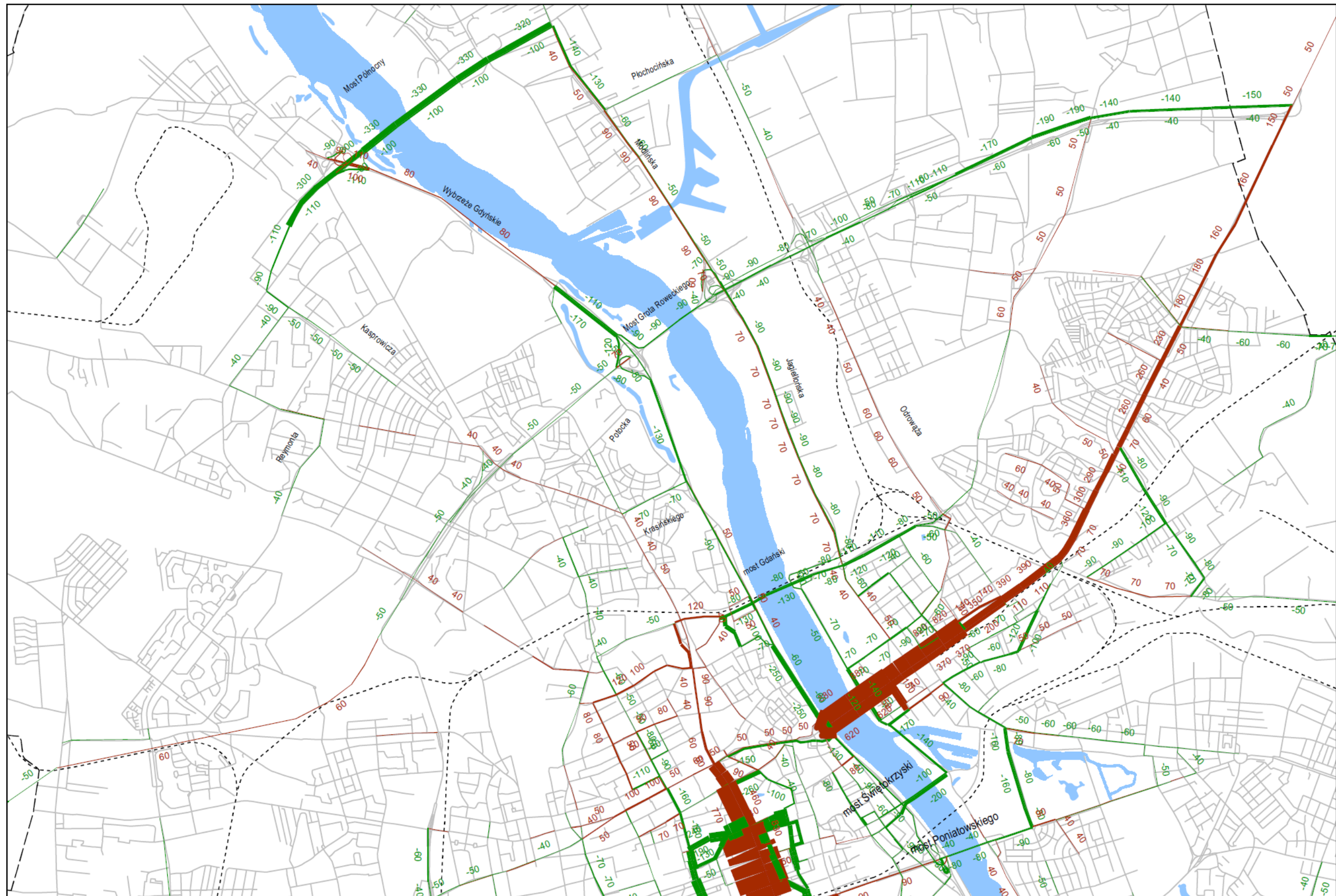
W4.E2.POR Rys. 6.49 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





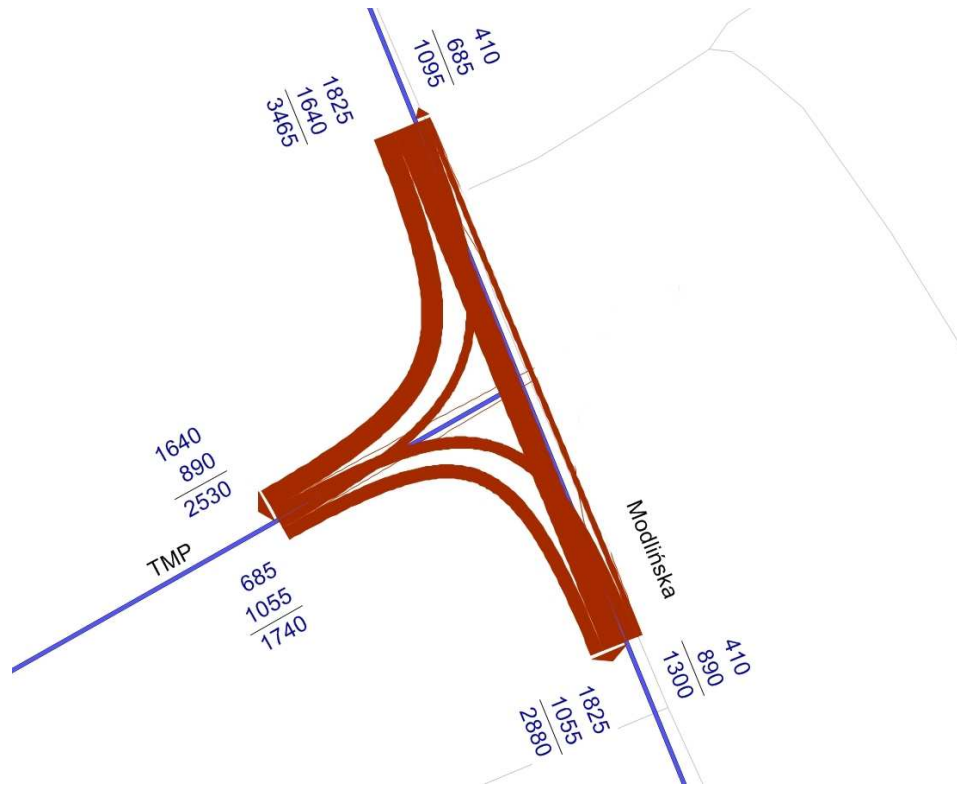
**W4.E2.POR** Rys. 6.50 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).



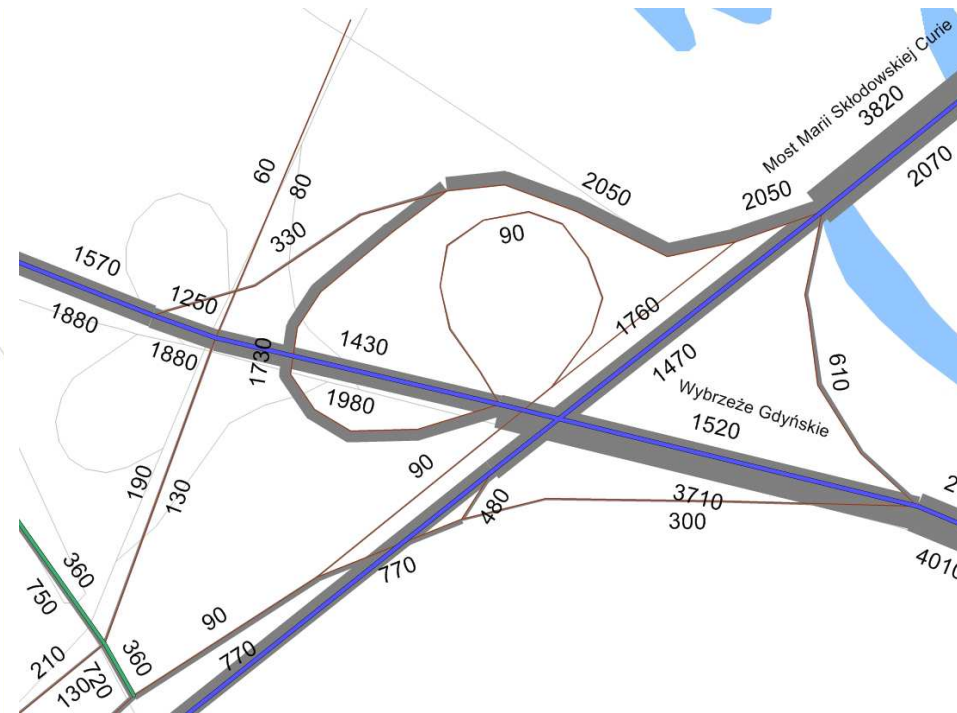


**W4.E2.POR** Rys. 6.51 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W3 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





**W4.E2.POR** Rys. 6.52 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



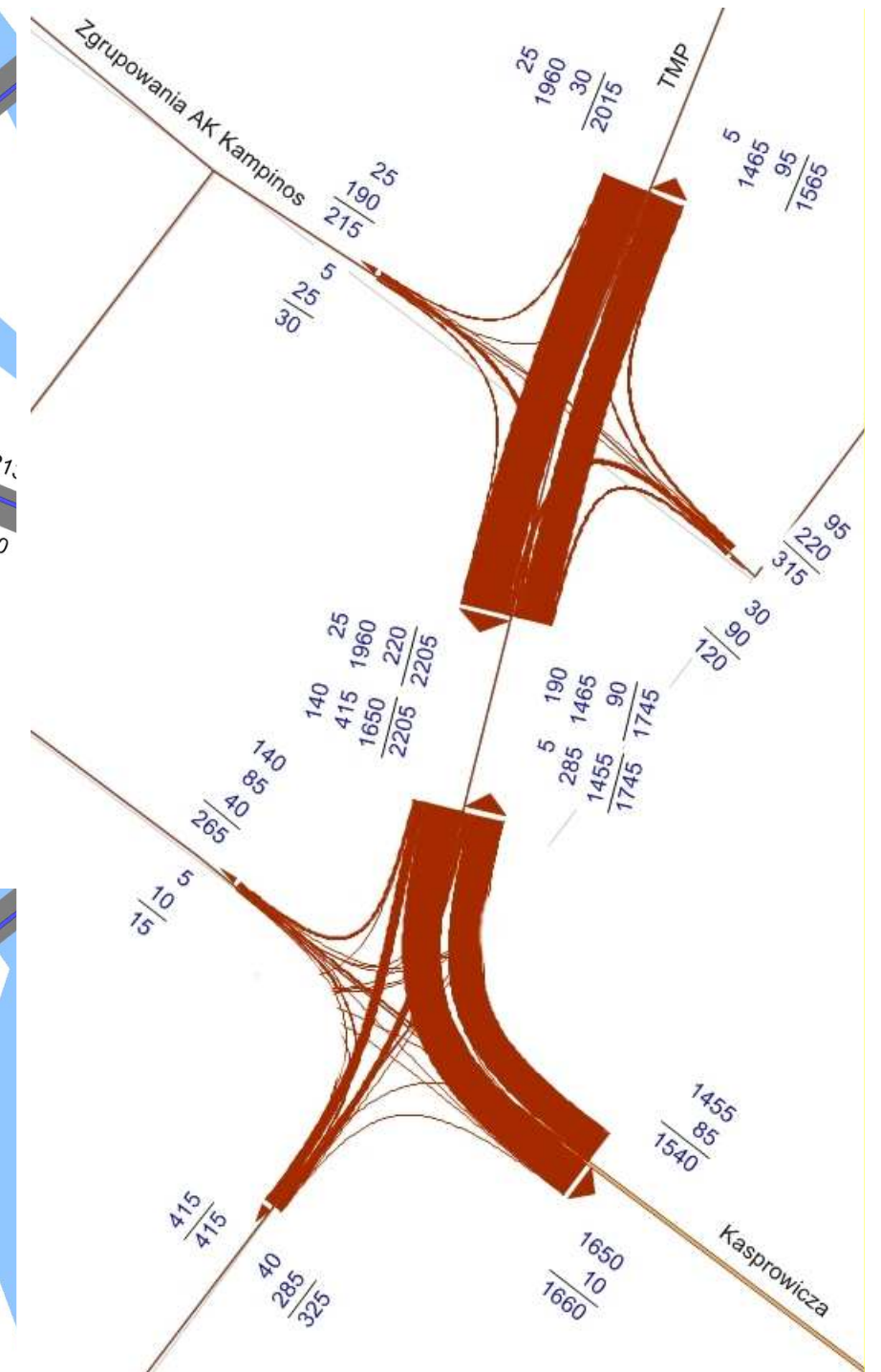
**W4.E2.POR** Rys. 6.53 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E2.POR** Rys. 6.55 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E2.POR** Rys. 6.56 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E2.POR** Rys. 6.54 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprówicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



### 6.2.2.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 4, dla etapu 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W4.E2.POP** Rys. 6.57 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E2.POP** Rys. 6.58 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E2.POP** Rys. 6.59 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W3 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E2.POP** Rys. 6.60 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E2.POP** Rys. 6.61 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E2.POP** Rys. 6.62 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E2.POP** Rys. 6.63 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E2.POP** Rys. 6.64 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

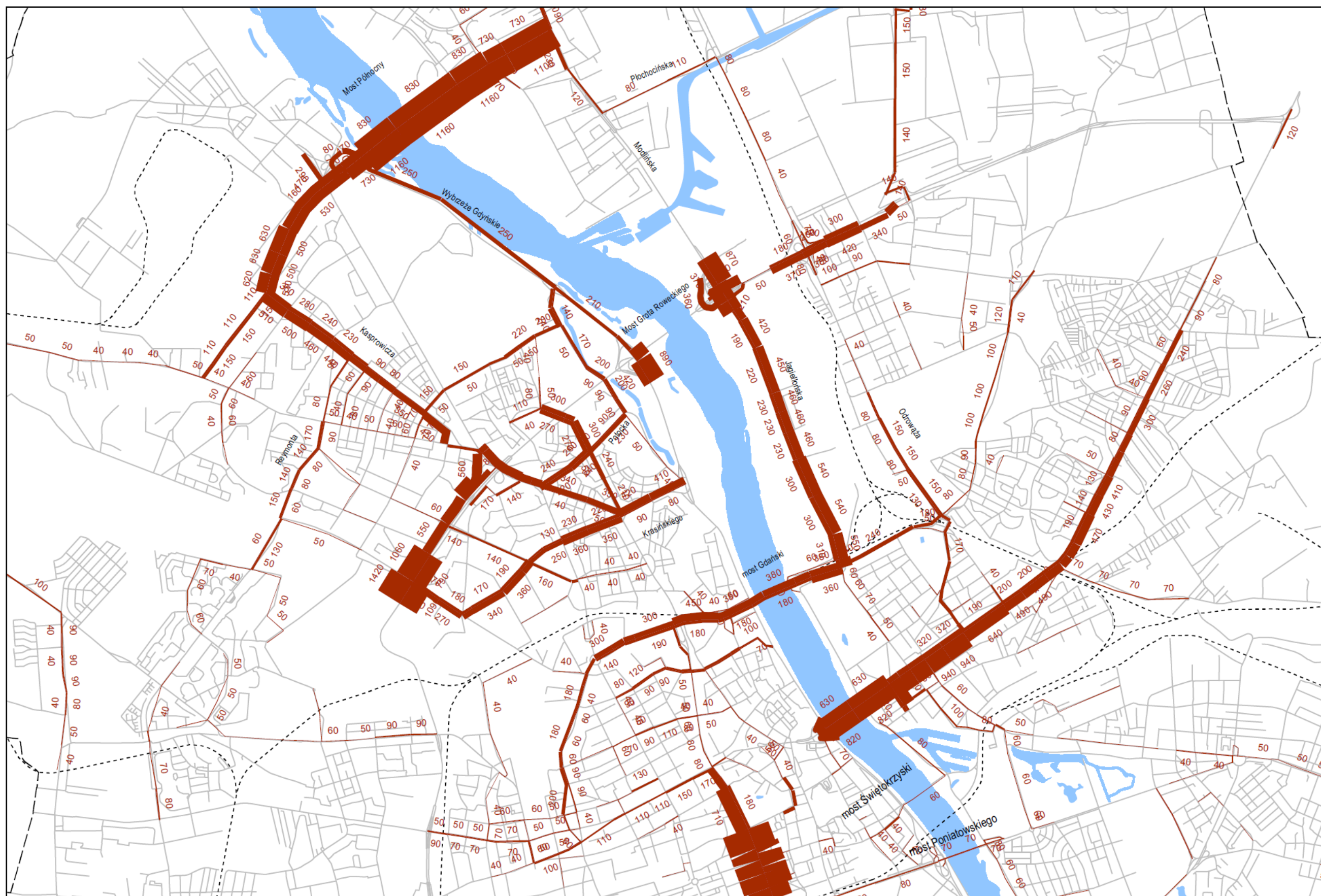
*W4.E2.POP – wariant 4, etap 2, szczyt popołudniowy*





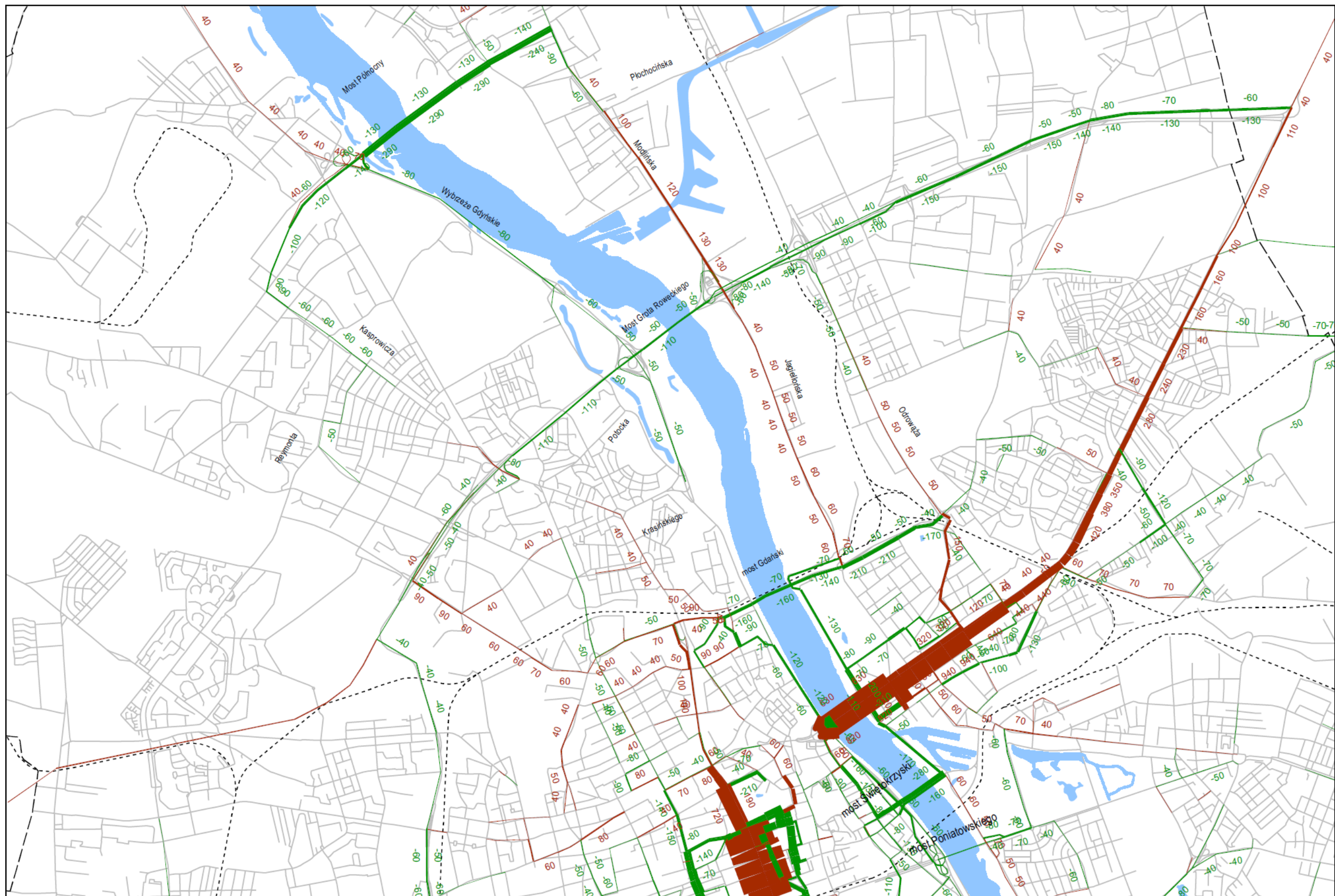
W4.E2.POP Rys. 6.57 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





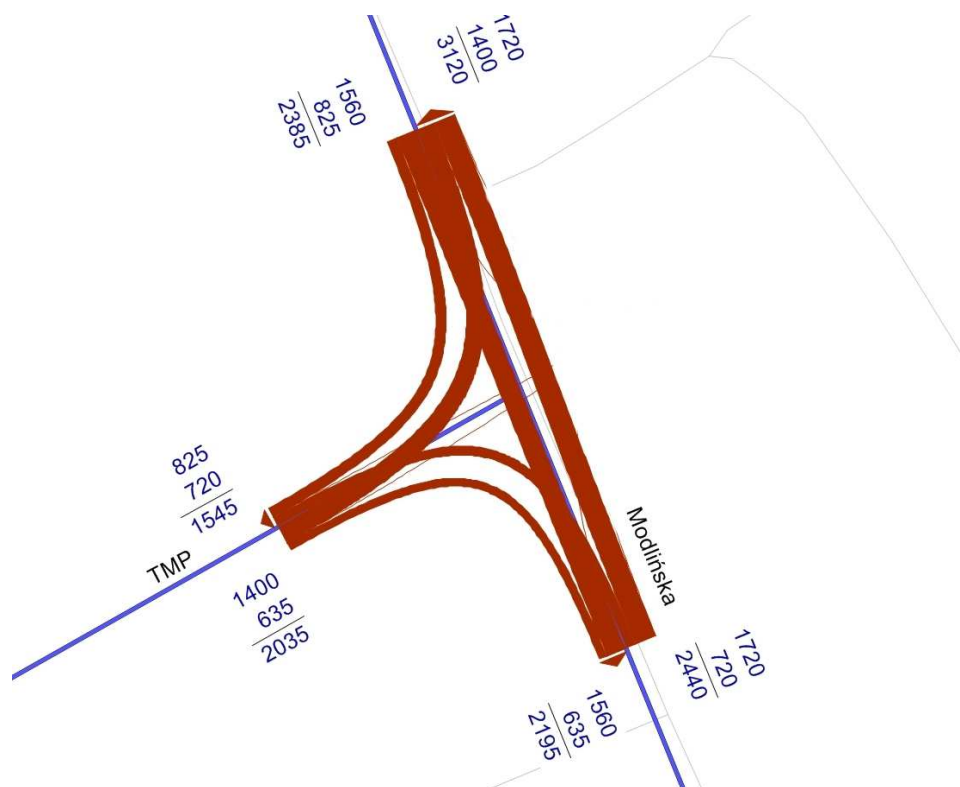
**W4.E2.POP** Rys. 6.58 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 2 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).



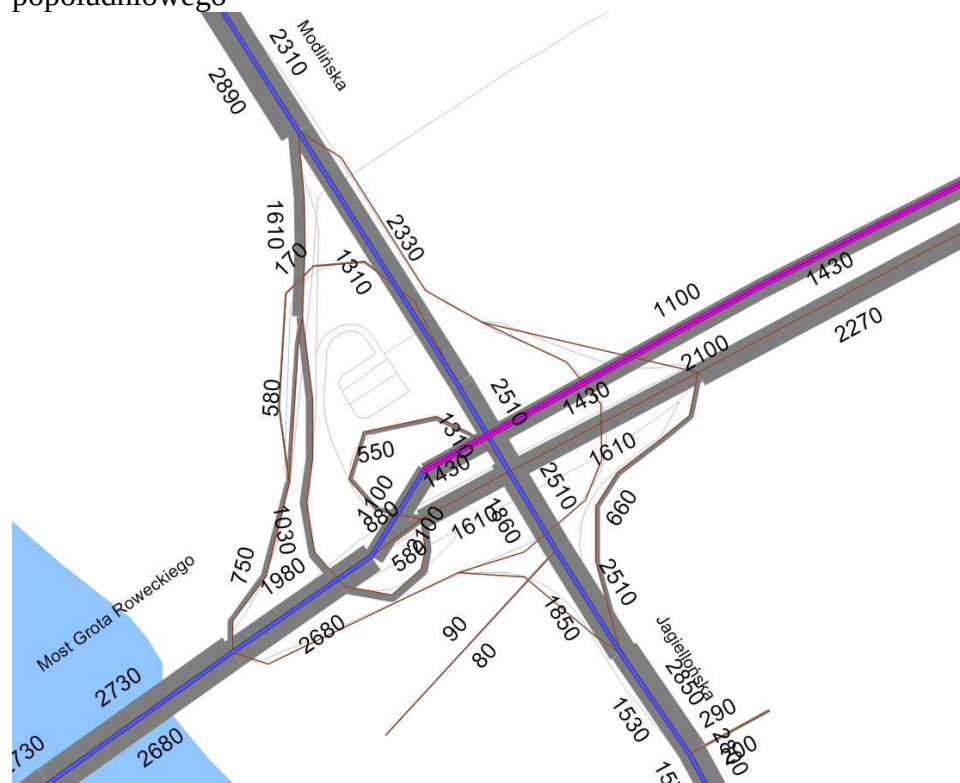


**W4.E2.POP** Rys. 6.59 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W3 w etapie 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).

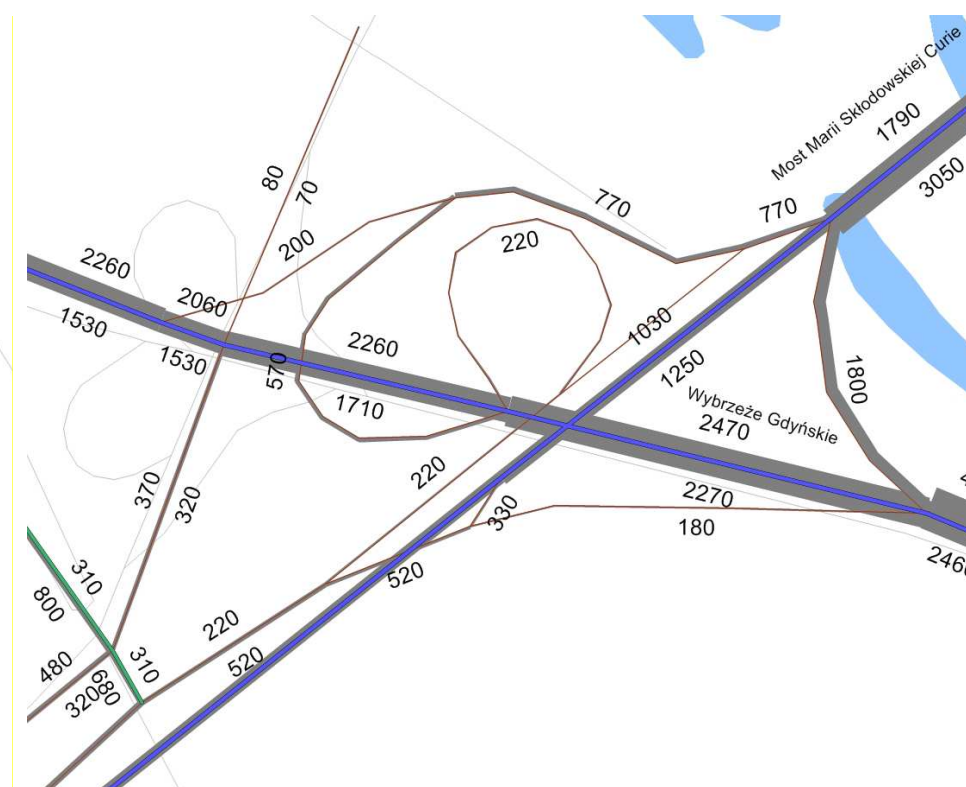




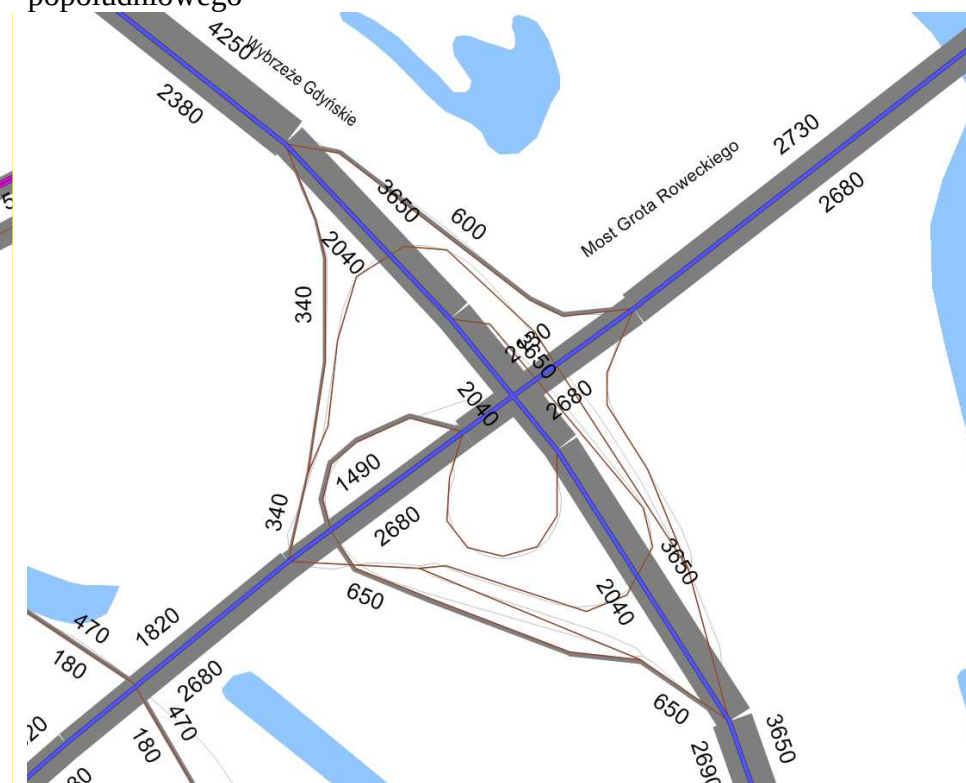
**W4.E2.POP** Rys. 6.60 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



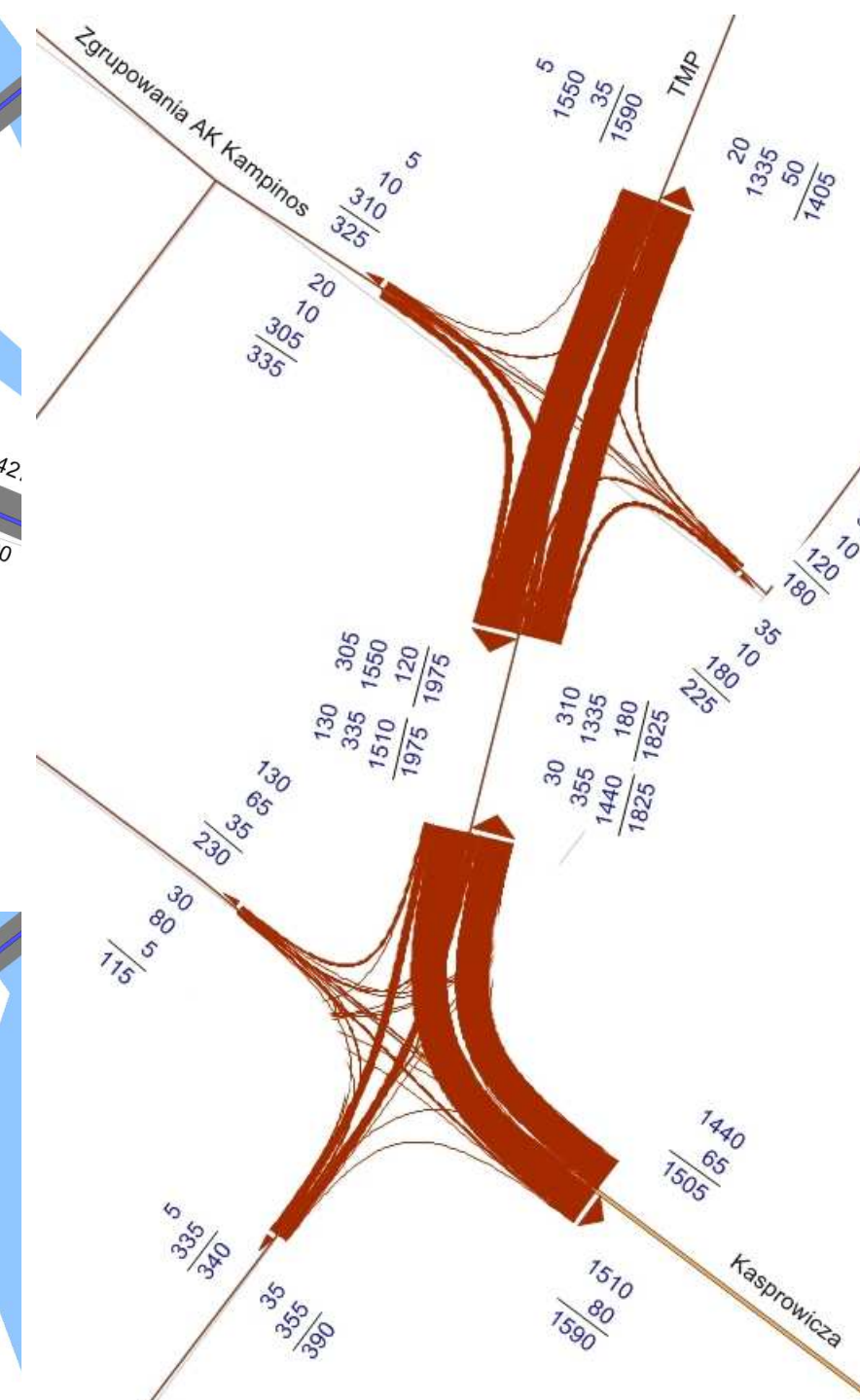
**W4.E2.POP** Rys. 6.63 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E2.POP** Rys. 6.61 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E2.POP** Rys. 6.64 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grotu Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E2.POP** Rys. 6.62 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicz z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 2 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



### 6.2.3 Etap 3

#### 6.2.3.1 Szczyt poranny

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 4, dla etapu 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu porannego**, przedstawiono na:

- **W4.E3.POR** Rys. 6.65 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E3.POR** Rys. 6.66 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 3 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E3.POR** Rys. 6.67 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W2 w etapie 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).
- **W4.E3.POR** Rys. 6.68 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E3.POR** Rys. 6.69 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E3.POR** Rys. 6.70 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego
- **W4.E3.POR** Rys. 6.71 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.
- **W4.E3.POR** Rys. 6.72 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego

*W4.E3.POR – wariant 4, etap 3, szczyt poranny*





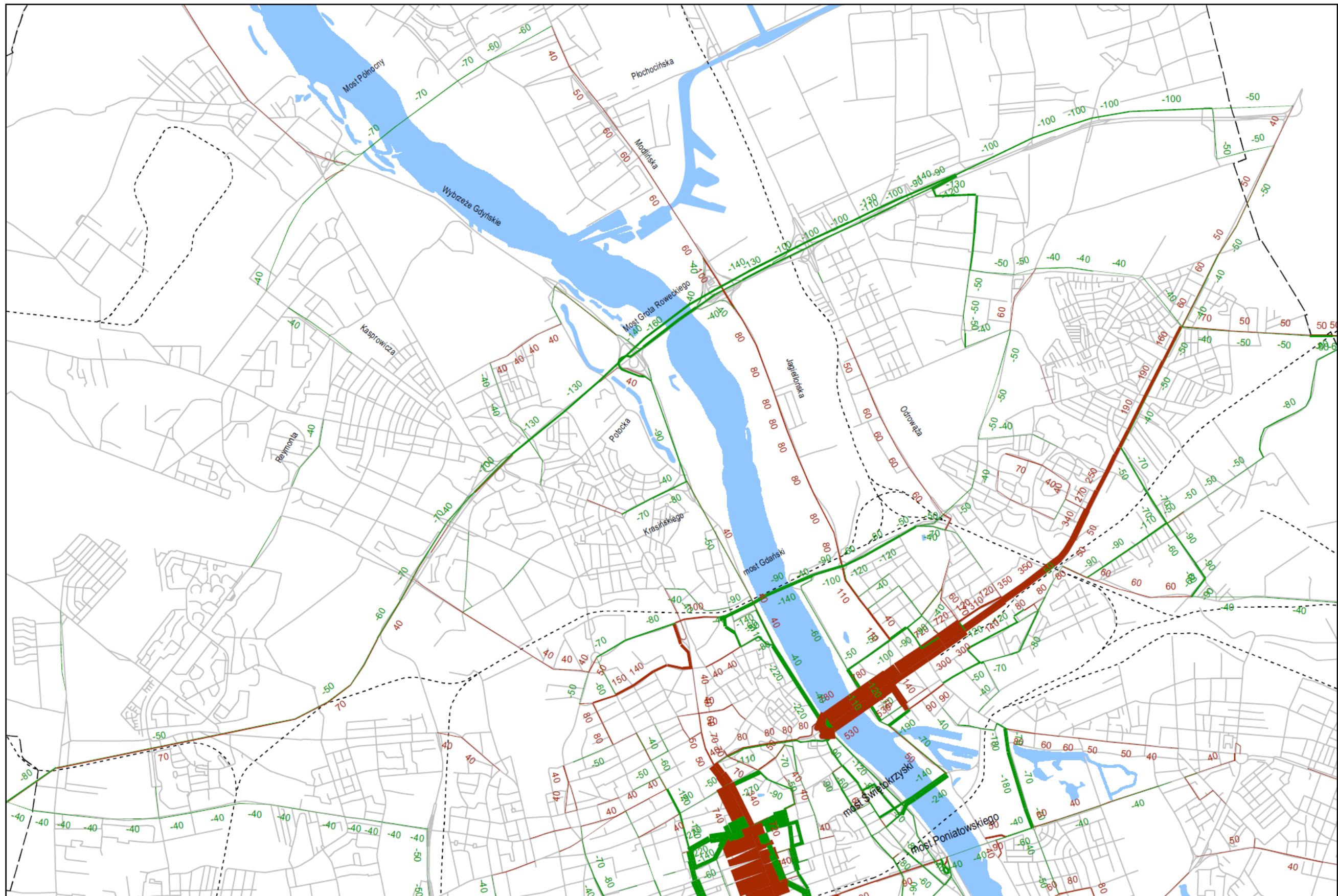
W4.E3.POR Rys. 6.65 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





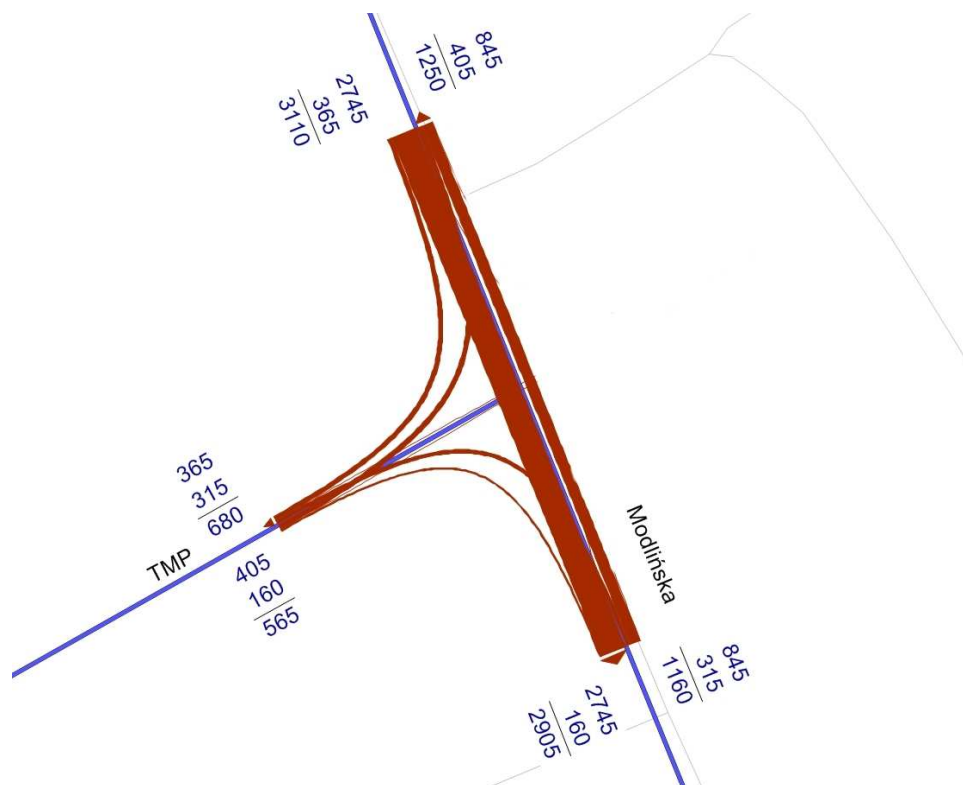
**W4.E3.POR** Rys. 6.66 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 3 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).



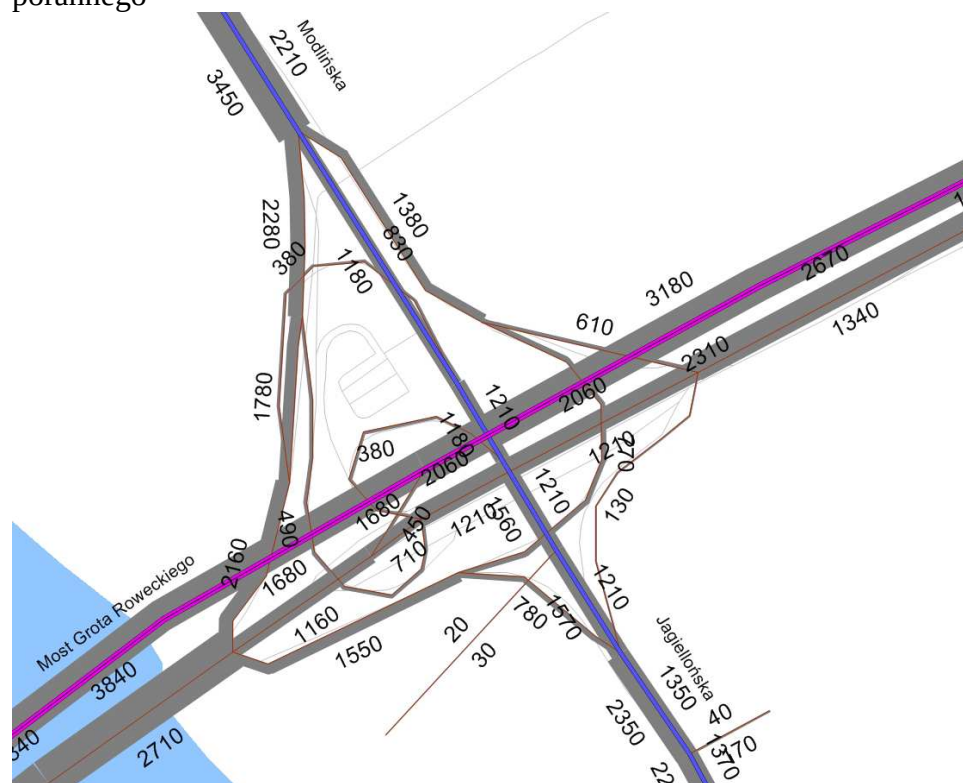


**W4.E3.POR** Rys. 6.67 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W2 w etapie 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu porannego).





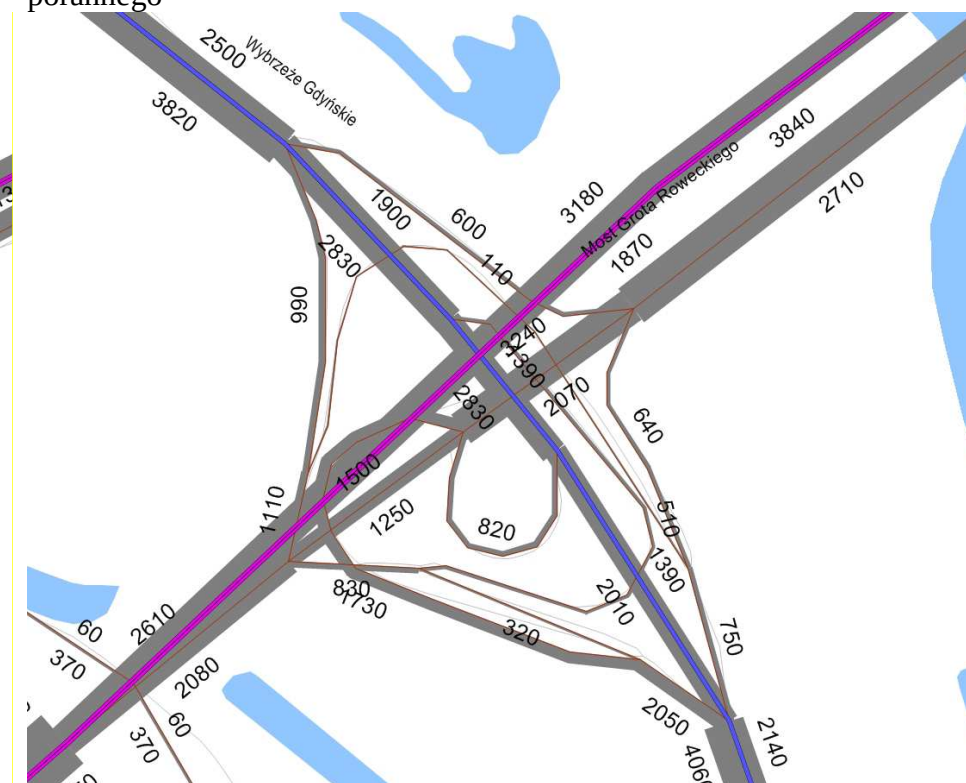
**W4.E3.POR** Rys. 6.68 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E3.POR** Rys. 6.71 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego.



**W4.E3.POR** Rys. 6.69 Kartogram ruchu w węzle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E3.POR** Rys. 6.72 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grotą Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



**W4.E3.POR** Rys. 6.70 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicz z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu porannego



### 6.2.3.2 Szczyt popołudniowy

Wyniki analiz ruchu wykonanych **dla wariantu 4, dla etapu 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, dla roku 2013-2014, dla godziny szczytu popołudniowego**, przedstawiono na:

- **W4.E3.POP** Rys. 6.73 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E3.POP** Rys. 6.74 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 3 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E3.POP** Rys. 6.75 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W2 w etapie 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).
- **W4.E3.POP** Rys. 6.76 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E3.POP** Rys. 6.77 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E3.POP** Rys. 6.78 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasrowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E3.POP** Rys. 6.79 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego
- **W4.E3.POP** Rys. 6.80 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego

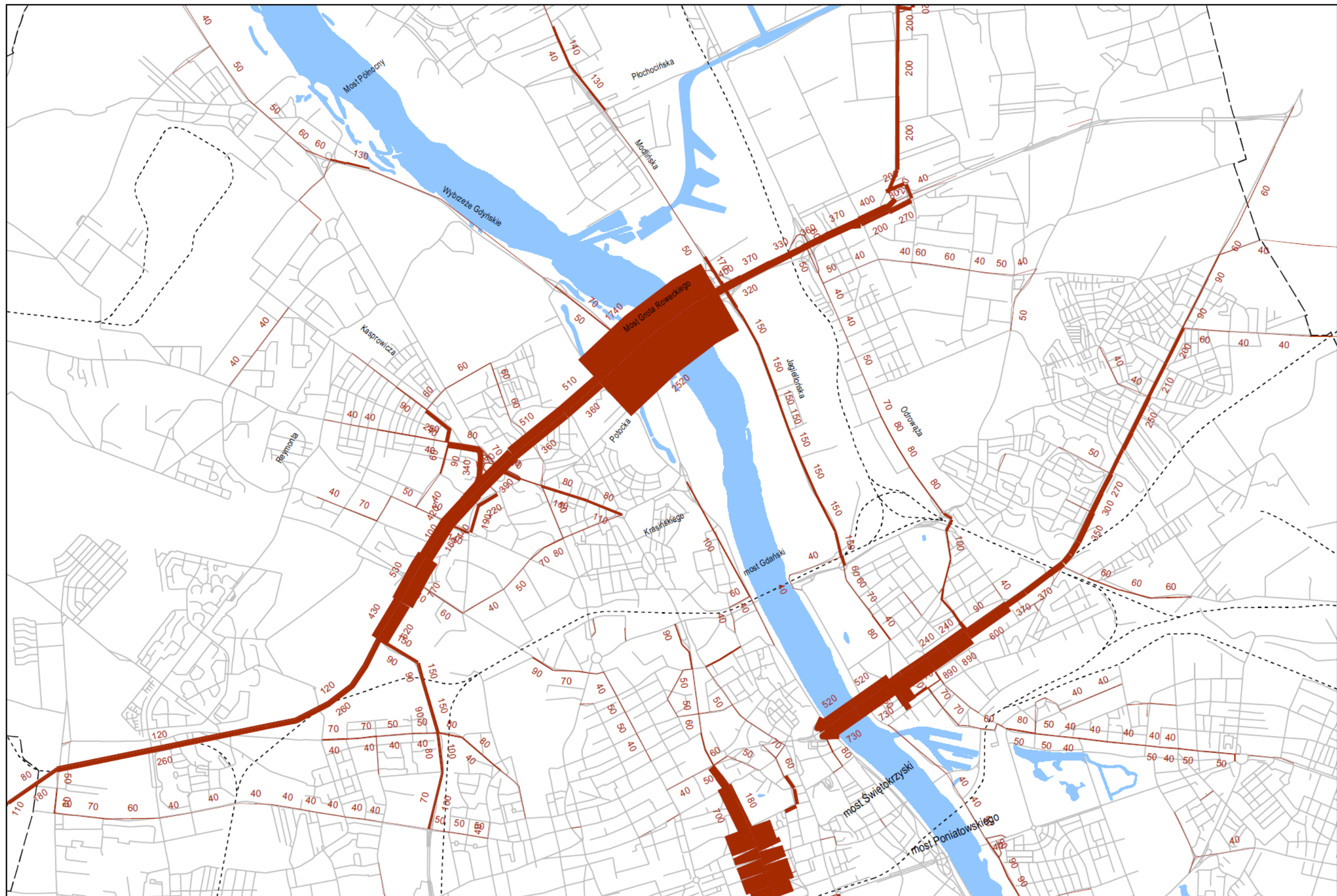
*W4.E3.POP – wariant 4, etap 3, szczyt popołudniowy*





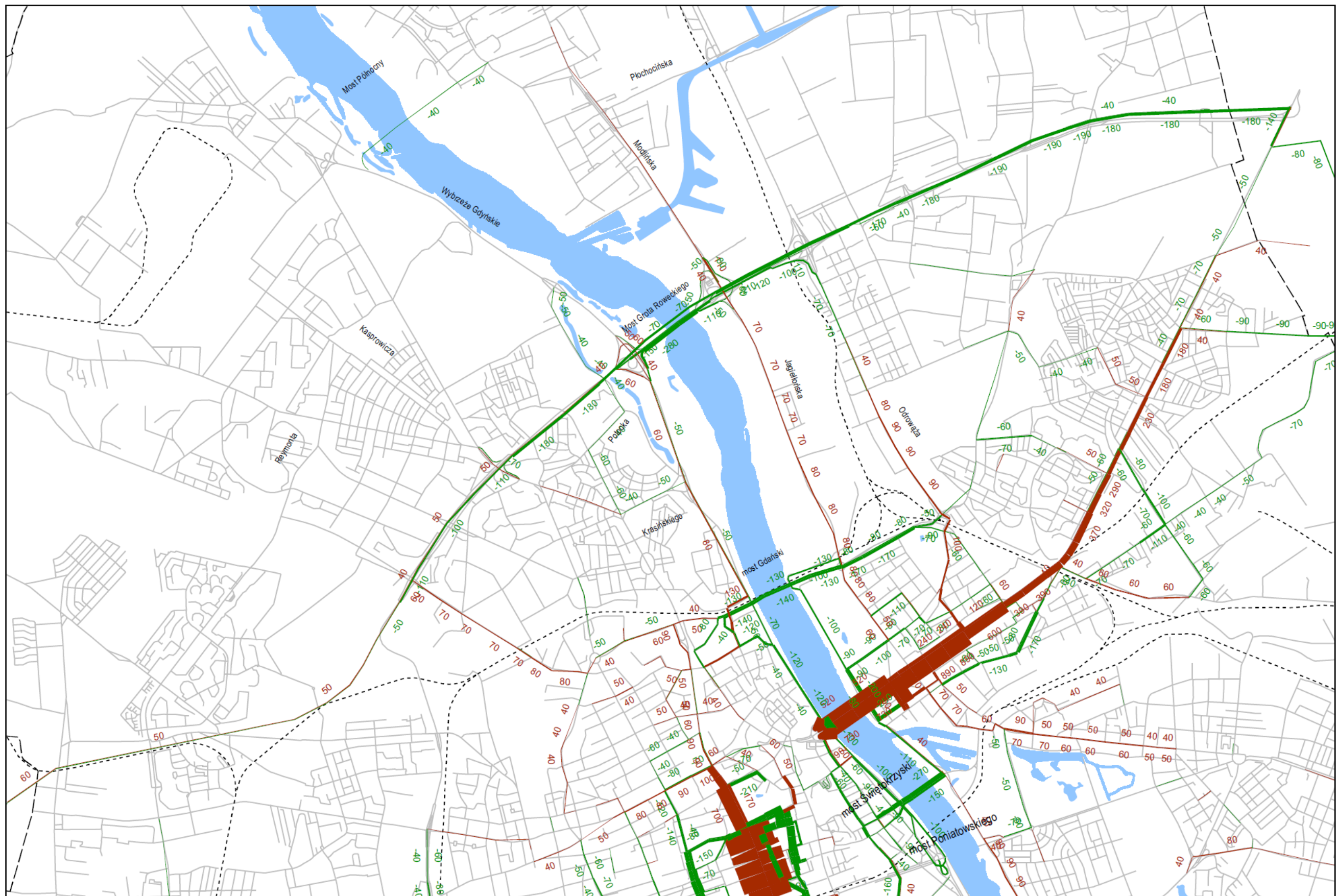
W4.E3.POP Rys. 6.73 Prognoza natężenia ruchu w północnej części Warszawy, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).





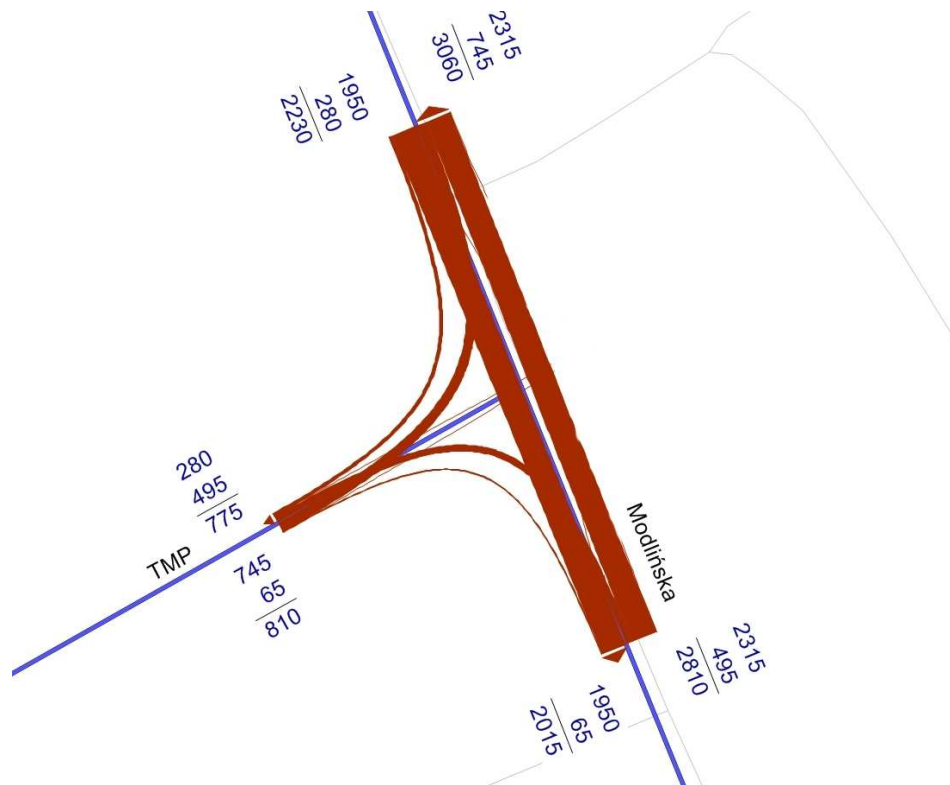
**W4.E3.POP** Rys. 6.74 Prognoza natężenia ruchu przekierowanego w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości, Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wariant 4, etap 3 - rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).



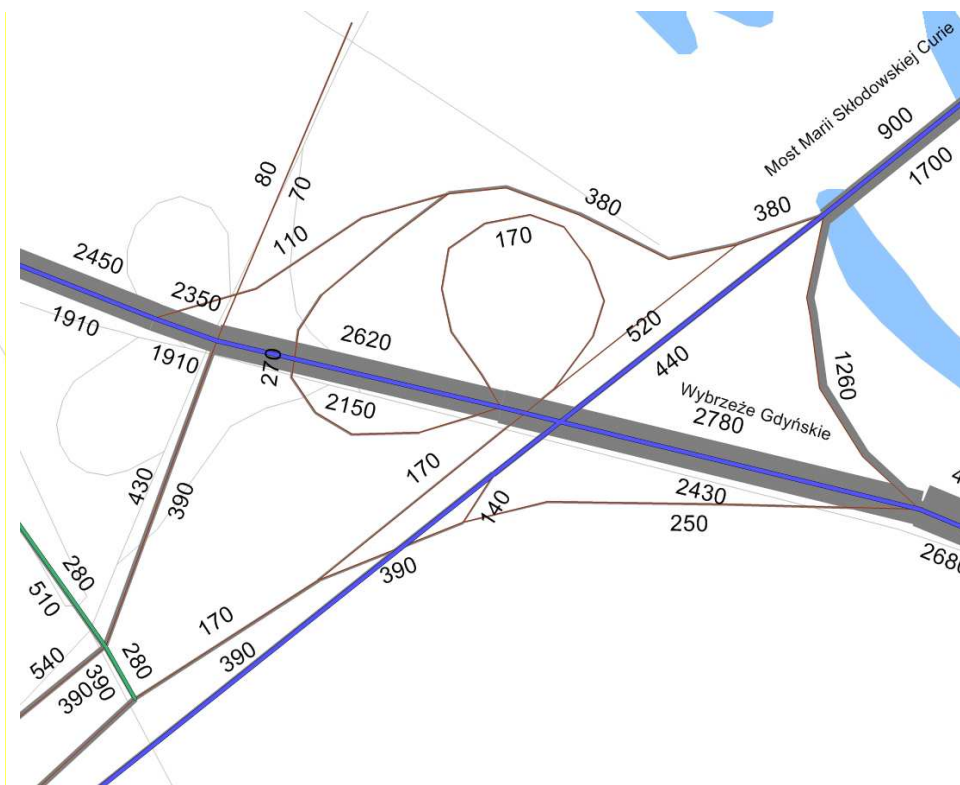


**W4.E3.POP** Rys. 6.75 Różnice w natężeniach ruchu pomiędzy wariantem W4 i W2 w etapie 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, rok 2013-2014 (pojazdy/godzinę szczytu popołudniowego).

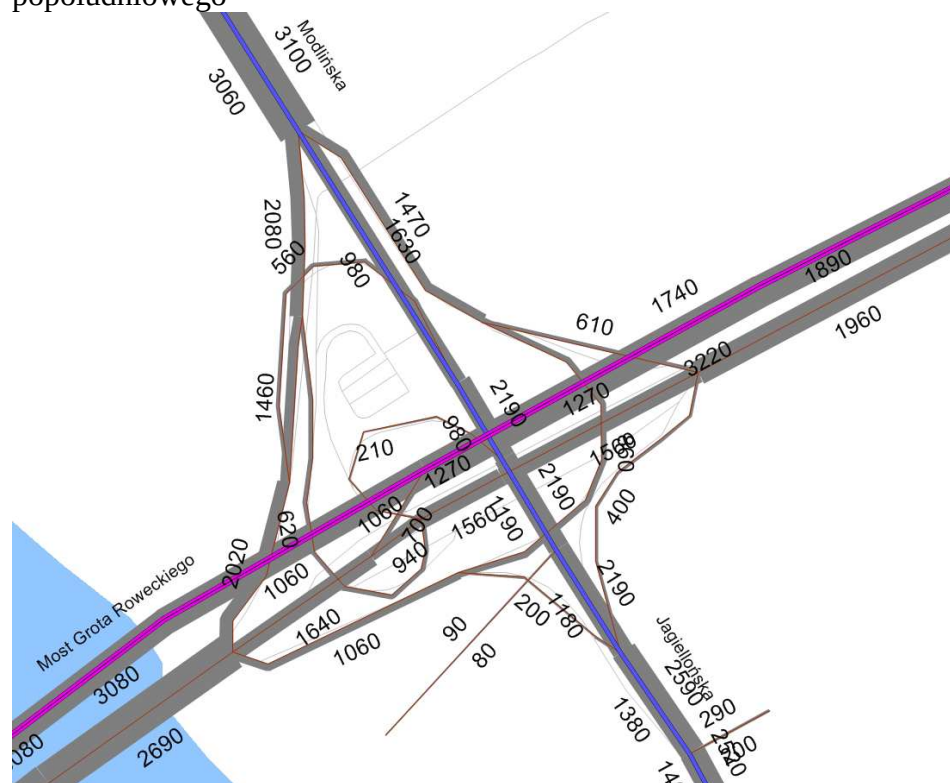




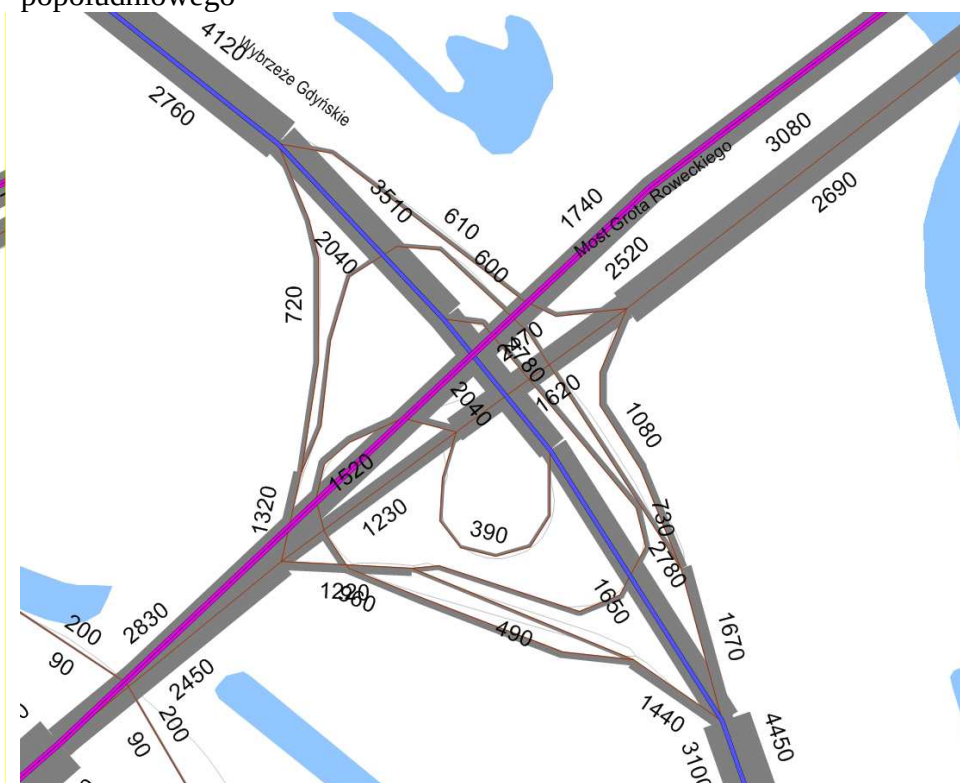
**W4.E3.POP** Rys. 6.76 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Modlińskiej z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E3.POP** Rys. 6.77 Kartogram ruchu w węźle Mostu Marii Skłodowskiej Curie z ul. Wybrzeże Gdynińskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E3.POP** Rys. 6.79 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Modlińską, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E3.POP** Rys. 6.80 Kartogram ruchu w węźle Mostu Grota Roweckiego z ul. Wybrzeże Gdynińskie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



**W4.E3.POP** Rys. 6.78 Kartogram ruchu na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z Trasą Mostu Marii Skłodowskiej Curie, wariant 4, etap 3 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8, godzina szczytu popołudniowego



## 7 PODSUMOWANIE PROGNOZ RUCHU

Zestawienie natężeń w przekrojach ulic w poszczególnych wariantach organizacji ruchu (W0, W1, W2, W3 i W4), w trakcie przebudowy Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska - węzeł Modlińska wraz z mostem Grota-Roweckiego przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabl. 7.1. Zestawienie natężeń w przekrojach mostowych, w północnej części Warszawy, w poszczególnych wariantach analizy - szczyt poranny, rok 2013-2014.

| Most                          | W0    | Etap 1 |      |      |      | Etap2 |      |      |      | Etap 3 |       |       |
|-------------------------------|-------|--------|------|------|------|-------|------|------|------|--------|-------|-------|
|                               |       | W1     | W2   | W3   | W4   | W1    | W2   | W3   | W4   | W1     | W2    | W3    |
| Most Marii Skłodowskiej-Cuire | 3400  | 6870   | 6660 | 6860 | 6610 | 6200  | 6310 | 6320 | 5890 | 2670   | 2670  | 2600  |
| Most Grota Roweckiego         | 10590 | 4970   | 4800 | 4940 | 4860 | 5770  | 5710 | 5690 | 5600 | 11910  | 11940 | 11590 |
| Most Gdański                  | 3340  | 4380   | 4410 | 4340 | 4130 | 4240  | 4240 | 4240 | 4030 | 3200   | 3190  | 2960  |

Tabl. 7.2. Zestawienie natężeń w przekrojach mostowych w poszczególnych wariantach analizy - szczyt popołudniowy, rok 2013-2014.

| Most                          | W0   | Etap 1 |      |      |      | Etap2 |      |      |      | Etap 3 |       |       |
|-------------------------------|------|--------|------|------|------|-------|------|------|------|--------|-------|-------|
|                               |      | W1     | W2   | W3   | W4   | W1    | W2   | W3   | W4   | W1     | W2    | W3    |
| Most Marii Skłodowskiej-Cuire | 2850 | 5860   | 5830 | 6010 | 5570 | 5160  | 5250 | 5260 | 4840 | 2640   | 2640  | 2600  |
| Most Grota Roweckiego         | 9790 | 4570   | 4600 | 4550 | 4450 | 5630  | 5570 | 5570 | 5420 | 10520  | 10530 | 10030 |
| Most Gdański                  | 3680 | 4570   | 4610 | 4530 | 4310 | 4500  | 4480 | 4470 | 4240 | 3420   | 3410  | 3140  |

Tabl. 7.3. Zestawienie natężeń na podstawowych odcinkach ulic - szczyt poranny, rok 2013-2014.

| Ulica             | Odcinek                          | W0   | Etap 1 |      |      |      | Etap2 |      |      |      | Etap 3 |      |      |
|-------------------|----------------------------------|------|--------|------|------|------|-------|------|------|------|--------|------|------|
|                   |                                  |      | W1     | W2   | W3   | W4   | W1    | W2   | W3   | W4   | W1     | W2   | W3   |
| Wybrzeże Gdyńskie | Gr. Miasta – TMP                 | 4690 | 4500   | 4500 | 4530 | 4520 | 4560  | 4570 | 4570 | 4560 | 4770   | 4780 | 4800 |
| Wybrzeże Gdyńskie | TMP – most Grota – Roweckiego    | 6210 | 6410   | 6720 | 6730 | 6640 | 6170  | 6060 | 6070 | 6140 | 6390   | 6400 | 6410 |
| Wybrzeże Gdyńskie | Trasa AK – ul. Krasińskiego      | 6310 | 5560   | 5930 | 5910 | 5780 | 6050  | 6110 | 6130 | 5980 | 6280   | 6310 | 6200 |
| Wybrzeże Gdyńskie | ul. Krasińskiego – most Gdański  | 6700 | 6370   | 6470 | 6470 | 6460 | 6260  | 6280 | 6260 | 6220 | 6690   | 6690 | 6670 |
| TMP               | węzeł Marymoncka – węzeł Młociny | 2310 | 3790   | 3610 | 3690 | 3630 | 3660  | 3610 | 3670 | 3580 | 2130   | 2140 | 2130 |
| TMP               | węzeł Świdrska - Modlińska       | 1960 | 5250   | 5040 | 5190 | 4940 | 4560  | 4670 | 4680 | 4260 | 1310   | 1300 | 1240 |
| Kasprowicza       | Nocznickiego - Oczapowskiego     | 2210 | 3340   | 3250 | 3280 | 3240 | 3290  | 3260 | 3290 | 3200 | 1970   | 1960 | 1950 |
| Kasprowicza       | Oczapowskiego - Żeromskiego      | 1750 | 1880   | 1930 | 1870 | 1880 | 2030  | 2040 | 2060 | 2060 | 1830   | 1790 | 1800 |
| Krasińskiego      | Wybrzeże Gdyńskie – pl. Wilsona  | 2330 | 2810   | 2870 | 2850 | 2860 | 2860  | 2870 | 2850 | 2780 | 2300   | 2310 | 2210 |
| Trasa AK          | Wybrzeże Gdyńskie - Marymoncka   | 8620 | 4680   | 4540 | 4650 | 4560 | 4280  | 4340 | 4310 | 4260 | 9820   | 9860 | 9740 |
| Trasa AK          | Modlińska - Marywilska           | 9010 | 6580   | 6650 | 7020 | 6940 | 6870  | 6930 | 6940 | 6780 | 9750   | 9790 | 9500 |
| Trasa AK          | Marywilska - Łabiszyńska         | 7020 | 5750   | 5860 | 5760 | 5670 | 6040  | 5980 | 5960 | 5790 | 7850   | 7890 | 7640 |
| Trasa AK          | Łabiszyńska - Głębocka           | 6370 | 5210   | 5330 | 5300 | 5220 | 5530  | 5530 | 5530 | 5300 | 6630   | 6630 | 6510 |
| Modlińska         | TMP – Trasa AK                   | 5560 | 4830   | 4630 | 4060 | 4120 | 4520  | 4630 | 4630 | 4660 | 5290   | 5300 | 5350 |
| Jagiellońska      | Trasa AK – rondo Starzyńskiego   | 3500 | 3910   | 3690 | 3570 | 3700 | 4380  | 4120 | 4150 | 4130 | 3420   | 3440 | 3510 |
| Marywilska        | Płochocińska – Trasa AK          | 1600 | 1660   | 1700 | 1670 | 1670 | 1500  | 1460 | 1450 | 1460 | 1640   | 1630 | 1640 |
| Wysockiego        | Trasa AK – Budowlana             | 2510 | 2190   | 2230 | 2200 | 2170 | 2100  | 2120 | 2140 | 2110 | 2450   | 2440 | 2400 |
| Odrowąza          | Budowlana – Rondo Żaba           | 1380 | 1660   | 1640 | 1570 | 1640 | 1670  | 1670 | 1660 | 1710 | 1340   | 1340 | 1400 |
| Starzyńskiego     | Rondo Żaba – Rondo Starzyńskiego | 3290 | 3990   | 3730 | 3810 | 3610 | 3670  | 3690 | 3680 | 3460 | 3150   | 3140 | 2970 |



Tabl. 7.4. Zestawienie natężeń na podstawowych odcinkach ulic - szczyt popołudniowy, rok 2013-2014.

| Ulica             | Odcinek                          | W0   | Etap 1 |      |      |      | Etap2 |      |      |      | Etap 3 |      |      |
|-------------------|----------------------------------|------|--------|------|------|------|-------|------|------|------|--------|------|------|
|                   |                                  |      | W1     | W2   | W3   | W4   | W1    | W2   | W3   | W4   | W1     | W2   | W3   |
| Wybrzeże Gdyńskie | Gr. Miasta – TMP                 | 5080 | 4840   | 4830 | 4830 | 4860 | 4840  | 4850 | 4850 | 4900 | 5150   | 5150 | 5150 |
| Wybrzeże Gdyńskie | TMP – most Grota – Roweckiego    | 6670 | 6770   | 7050 | 7030 | 6990 | 6710  | 6810 | 6830 | 6730 | 6750   | 6750 | 6720 |
| Wybrzeże Gdyńskie | Trasa AK – ul. Krasińskiego      | 7660 | 6420   | 6810 | 6820 | 6620 | 6070  | 6430 | 6450 | 6340 | 7540   | 7550 | 7550 |
| Wybrzeże Gdyńskie | ul. Krasińskiego – most Gdański  | 7210 | 6810   | 6970 | 6940 | 6810 | 6890  | 6910 | 6910 | 6890 | 7240   | 7220 | 7250 |
| TMP               | węzeł Marymoncka – węzeł Młociny | 1870 | 3230   | 2970 | 3190 | 3060 | 2940  | 3110 | 3120 | 3000 | 1790   | 1790 | 1780 |
| TMP               | węzeł Świderska - Modlińska      | 1760 | 4530   | 4480 | 4640 | 4220 | 3840  | 3960 | 3960 | 3580 | 1620   | 1620 | 1580 |
| Kasprowicza       | Nocznickiego - Oczapowskiego     | 2240 | 3280   | 3190 | 3230 | 3160 | 3210  | 3190 | 3190 | 3100 | 2150   | 2140 | 2150 |
| Kasprowicza       | Oczapowskiego - Żeromskiego      | 1890 | 2120   | 2000 | 2090 | 2080 | 2170  | 2260 | 2270 | 2270 | 1990   | 1990 | 1990 |
| Krasińskiego      | Wybrzeże Gdyńskie – pl. Wilsona  | 2460 | 2960   | 2940 | 2940 | 2970 | 2970  | 3000 | 2990 | 2970 | 2350   | 2350 | 2290 |
| Trasa AK          | Wybrzeże Gdyńskie - Marymoncka   | 8670 | 4030   | 4140 | 4080 | 4060 | 4650  | 4630 | 4620 | 4510 | 9660   | 9690 | 9540 |
| Trasa AK          | Modlińska - Marywilska           | 8620 | 6640   | 6340 | 7010 | 6880 | 6990  | 7170 | 7160 | 6910 | 9190   | 9190 | 8800 |
| Trasa AK          | Marywilska - Łabiszyńska         | 6490 | 5510   | 5450 | 5690 | 5570 | 5750  | 5770 | 5760 | 5540 | 7090   | 7090 | 6840 |
| Trasa AK          | Łabiszyńska - Głębocka           | 5820 | 4990   | 4970 | 5070 | 4920 | 5270  | 5300 | 5300 | 5090 | 5980   | 5980 | 5780 |
| Modlińska         | TMP – Trasa AK                   | 6150 | 4860   | 4830 | 4510 | 4520 | 5160  | 5190 | 5190 | 5300 | 6110   | 6110 | 6160 |
| Jagiellońska      | Trasa AK – rondo Starzyńskiego   | 3710 | 4710   | 3970 | 4120 | 4230 | 4450  | 4300 | 4300 | 4380 | 3810   | 3820 | 3890 |
| Marywilska        | Płochocińska – Trasa AK          | 1650 | 1720   | 1690 | 1720 | 1760 | 1680  | 1620 | 1620 | 1630 | 1610   | 1610 | 1620 |
| Wysockiego        | Trasa AK – Budowlana             | 2550 | 2260   | 2300 | 2280 | 2210 | 2380  | 2490 | 2490 | 2400 | 2630   | 2630 | 2530 |
| Odrowąza          | Budowlana – Rondo Żaba           | 1380 | 1740   | 1760 | 1690 | 1790 | 1680  | 1620 | 1620 | 1660 | 1380   | 1380 | 1480 |
| Starzyńskiego     | Rondo Żaba – Rondo Starzyńskiego | 3630 | 4060   | 4060 | 3920 | 3660 | 4050  | 3990 | 4000 | 3730 | 3440   | 3440 | 3190 |

Tabl. 7.5. Zestawienie prac przewozowych w poszczególnych wariantach analizy.

| Wariant | szczyt poranny   |           |                          |        | szczyt popołudniowy |           |                          |        |
|---------|------------------|-----------|--------------------------|--------|---------------------|-----------|--------------------------|--------|
|         | prace przewozowe |           | różnica w stosunku do W0 |        | prace przewozowe    |           | różnica w stosunku do W0 |        |
|         | poj*h            | poj*km    | poj*h                    | poj*km | poj*h               | poj*km    | poj*h                    | poj*km |
| W0      | 82 370           | 2 363 566 |                          |        | 82 253              | 2 438 311 |                          |        |
| W1 E1   | 86 491           | 2 369 297 | 4 121                    | 5 731  | 85 341              | 2 440 941 | 3 088                    | 2 630  |
| W2 E1   | 86 614           | 2 370 500 | 4 244                    | 6 934  | 85 258              | 2 440 048 | 3 005                    | 1 737  |
| W3 E1   | 86 216           | 2 368 606 | 3 846                    | 5 040  | 85 097              | 2 440 394 | 2 844                    | 2 083  |
| W4 E1   | 83 976           | 2 361 507 | 1 606                    | -2 059 | 83 322              | 2 433 920 | 1 069                    | -4 391 |
| W1 E2   | 86 356           | 2 369 077 | 3 986                    | 5 511  | 84 709              | 2 438 647 | 2 456                    | 336    |
| W2 E2   | 86 079           | 2 368 433 | 3 709                    | 4 867  | 84 438              | 2 438 704 | 2 185                    | 393    |
| W3 E2   | 86 086           | 2 368 738 | 3 716                    | 5 172  | 84 443              | 2 438 720 | 2 190                    | 409    |
| W4 E2   | 83 801           | 2 361 832 | 1 431                    | -1 734 | 82 452              | 2 433 764 | 199                      | -4 547 |
| W1 E3   | 81 151           | 2 367 748 | -1 219                   | 4 182  | 81 433              | 2 442 493 | -820                     | 4 182  |
| W2 E3   | 81 122           | 2 368 060 | -1 248                   | 4 494  | 81 443              | 2 442 440 | -810                     | 4 129  |
| W4 E3   | 79 732           | 2 362 730 | -2 638                   | -836   | 80 043              | 2 437 913 | -2 210                   | -398   |



Analizując wyniki prognoz ruchu należy zauważyć że:

- W wariantie 3 wprowadzone zmiany (zapewnienie przejazdu dwoma pasami ruchu Trasy AK ze wschodu od strony Marek w kierunku na most Grota-Roweckiego i uruchomienie łącznicy zjazdowej poprowadzonej przez pętlę autobusową na kierunku wschód-południe) wpływają na poprawienie warunków ruchu zwłaszcza w Etapie 1 przebudowy Trasy S8,
- Otworzenie dla ruchu indywidualnego Mostu Śląsko-Dąbrowskiego, przywrócenie ruchu w ciągu ul. Marszałkowskiej przez skrzyżowanie z ul. Świętokrzyską oraz otworzenie dodatkowego skrętu w lewo z ul. Słomińskiego w ul. Andersa (na wysokości dw. Gdańskiego) jest korzystne i wpływa na zmniejszenie pracy przewozowej we wszystkich etapach przebudowy Trasy S8.

O sprawności układu w czasie przebudowy Trasy S8 zadecydują w głównej mierze przepustowości tras alternatywnych:

- Trasy Mostu Marii Skłodowskiej Curie w tym:
  1. skrzyżowanie ulicy Modlińskiej z trasą mostową – prognozowane relacje skątne do 1900 poj/h,
  2. skrzyżowanie ulicy Kasprowicza z trasą mostową – prognozowana relacje w lewo z trasy mostowej w ul. Kasprowicza do 1700 poj/h,
  3. węzeł trasy mostu z Wisłostradą – prognozowane natężenia na łącznicach do 2300 poj/h.
- Trasy Mostu Gdańskiego w tym:
  1. węzła Żaba,
  2. rondo Starzyńskiego,
  3. Skrzyżowania z ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową i Szymanowską,
  4. Rondo „Radosław”.



## 8 WNIOSKI

### 8.1 Zasięg wpływu zmian w organizacji ruchu na terenie Warszawy

Na podstawie wykonanych prognoz natężenia ruchu przekierowanego, w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu i ograniczeniami przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, wyznaczono 8 następujących obszarów wpływu tych zmian:

- obszar I, rejon Trasy Mostu Północnego,
- obszar II, rejon południowych Bielan,
- obszar III, rejon północnego Żoliborza,
- obszar IV, południowa Białołęka, rejon ul. Marywilskiej,
- obszar V, rejon Żerania i Bródna,
- obszar VI, rejon centrum Pragi Północ oraz mostu Świętokrzyskiego,
- obszar VII, rejon północnego Śródmieścia oraz
- obszar VIII, Wola rejon ul. Okopowej.

#### **W odniesieniu do etapu 1 zmian w organizacji ruchu, w szczycie porannym:**

- **w obszarze I** (rejon Trasy Mostu Północnego):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - Trasie Mostu Północnego, na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Kasprowicza,
    - ul. Pułkowej, na odcinku bezpośrednio w pobliżu węzła z Trasą Mostu Północnego,
    - ul. Wybrzeże Gdyńskie, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do rejonu węzła z al. Armii Krajowej,
    - ul. Klasyków, na odcinku od ul. Czołowej do ul. Modlińskiej oraz
    - ul. Modlińskiej, na odcinku od ul. Klasyków do ul. Płochocińskiej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Myśliborska, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do rejonu ul. Piechockiej,
    - ciąg ulic Szynowa – Kołacińska, na odcinku od ul. Klasyków do ul. Modlińskiej,
    - ul. Modlińska, na odcinku na północ od ul. Klasyków,
    - oraz w niewielkim stopniu na ul. Światowida, na odcinku pomiędzy ul. Myśliborską a ul. Milenijną;
- **w obszarze II** (rejon południowych Bielan):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Kasprowicza, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do al. Zjednoczenia,
    - ul. Nocznickiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ciągu al. Reymonta – ul. Powstańców Śląskich, na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Maczka,
    - ul. Maczka, w rejonie węzła z al. Armii Krajowej,
    - ul. Podleśnej, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Gwiaździstej,
    - ciągu ulic Podczaszyńskiego - Perzyńskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Broniewskiego oraz
    - ul. Duracza, na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Broniewskiego,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:



- ul. Kasprowicza, na odcinku od al. Zjednoczenia do ul. Podleśnej,
- ul. Sokratesa na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
- ciąg Oczapowskiego - al. Reymonta, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
- al. Zjednoczenia, na odcinku od ul. Kasprowicza, do ul. Żeromskiego,
- ul. Jastrzębskiego, na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Broniewskiego,
- ul. Maczka, na odcinku od ul. Powstańców Śląskich do al. Armii Krajowej,
- ul. Broniewskiego, na odcinku od ul. Duracza do al. Armii Krajowej,
- ul. Conrada, na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Powstańców Śląskich,
- ul. Przybyszewskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Żeromskiego,
- ciąg ul. Żeromskiego i Wólczyńskiej, na zachód od ul. Przybyszewskiego,
- ul. Rudnickiego, pomiędzy Maczka a Kochanowskiego oraz
- ul. Kochanowskiego pomiędzy Rudnickiego a Galla Anonima;
  
- **w obszarze III** (rejon północnego Żoliborza):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - al. Armii Krajowej, na odcinku od ul. Powązkowskiej do ul. Broniewskiego,
    - ul. Wybrzeże Gdyńskie, w rejonie węzła z al. Armii Krajowej oraz na odcinku pomiędzy ul. Gwiazdzystą a al. Armii Krajowej,
    - ul. Mickiewicza, na odcinku od ul. Klaudyny do ul. Potockiej,
    - ul. Potockiej, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Słowackiego,
    - ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie do ul. Popiełuszki,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Słowackiego, na odcinku od ul. Potockiej do pl. Wilsona,
    - ul. Potocka, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Gwiazdzistej,
    - ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Popiełuszki do ul. Powązkowskiej,
    - ul. Gwiazdzista, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie (węzeł na północ od al. Armii Krajowej) do ul. Krasińskiego,
    - al. Armii Krajowej, w rejonie ul. Żelazowskiej,
    - ul. Włociańska, pomiędzy Żelazowską a Słowackiego,
    - ul. Mickiewicza, pomiędzy ul. Potocką a pl. Wilsona,
    - oraz mniejszy na ul. Broniewskiego, pomiędzy al. Armii Krajowej a pl. Grunwaldzkim, Powązkowskiej, pomiędzy Krasińskiego a al. Armii Krajowej, Przasnyka, pomiędzy Elbląską a Duchnicką, ul. Rudzkiej oraz Klaudyny, pomiędzy Mickiewicza a Podleśną;
  
- **w obszarze IV** (południowa Białołęka, rejon u. Marywilskiej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Modlińskiej, w rejonie węzła z Trasą Toruńską,
    - Trasie Toruńskiej, na odcinku od Marywilskiej do ul. Annopol oraz na
    - ul. Marywilskiej, na odcinku od ul. Odlewniczej do ul. Płochocińskiej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Marywilska, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Odlewniczej,
    - ul. Odlewnicza, na odcinku od ul. Marywilskiej do ul. Annopol,
    - ul. Annopol, na odcinku od ul. Odlewniczej do Trasy Toruńskiej,



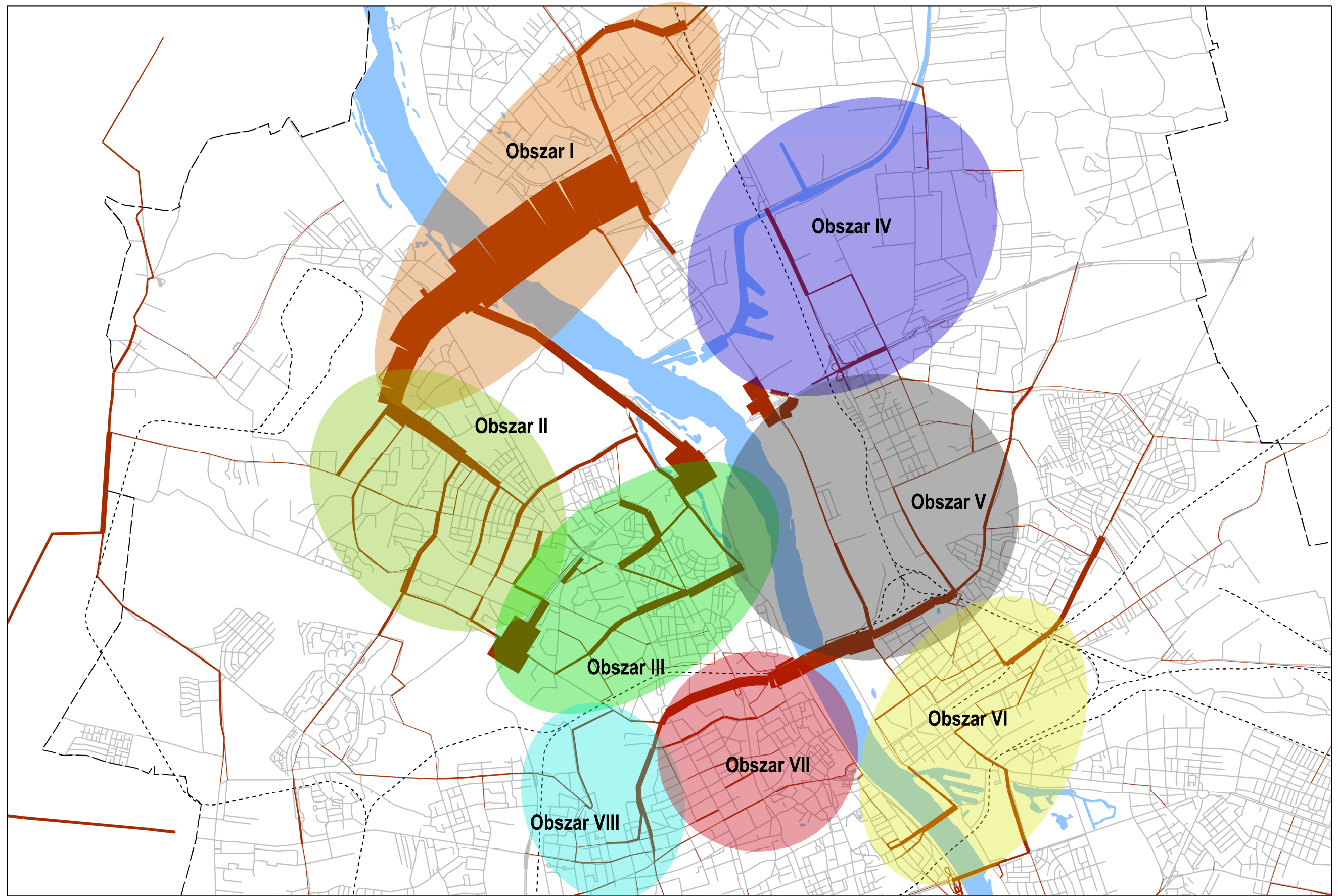
- ul. Białolecka, na odcinku od ul. Juranda ze Spychowa do ul. Płochocińskiej oraz
- na odcinku ul. Juranda ze Spychowa, pomiędzy ul. Twórczą a ul. Ostródką;
  
- **w obszarze V** (rejon Żerania i Bródna):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Starzyńskiego, na odcinku od ronda Żaba do mostu Gdańskiego oraz most Gdański,
    - ul. Jagiellońskiej, na odcinku od ul. Batalionu Platerówek do ronda Starzyńskiego,
    - ul. Św. Wincentego, na odcinku od ronda Żaba do ul. Kondratowicza oraz
    - ul. Odrowąża, na odcinku od ul. Budowlanej do ronda Żaba,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Jagiellońska, na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Batalionu Platerówek,
    - ul. Rembielińska, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Wyszogrodzkiej,
    - ul. Wyszogrodzka, pomiędzy ul. Rembielińską a ul. Chodecką,
    - ul. Kondratowicza, na odcinku od ul. Rembielińskiej do ul. Łabiszyńskiej oraz ciąg Kondratowicza – Młodzieńcza od ul. Chodeckiej do ul. Radzymińskiej,
    - ul. Głębocka, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Św. Wincentego,
    - ul. Chodecka, na odcinku od ul. Wyszogrodzkiej do ul. Matki Teresy z Kalkuty,
    - ul. Bazylińska, pomiędzy ul. Wysockiego a Rembielińską,
    - ul. Matki Teresy z Kalkuty, pomiędzy ul. Odrowąża a ul. Św. Wincentego oraz
    - ul. Wysockiego w rejonie Trasy Toruńskiej i na odcinku pomiędzy ul. Bartniczą a Budowlaną;
  
- **w obszarze VI** (rejon centrum Pragi Północ oraz mostu Świętokrzyskiego):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - moście Świętokrzyskim oraz ulicach Zajęcza i Tamka, na odcinku pomiędzy mostem a ul. Dobrą,
    - ciągu ulic: Radzymińska – al. Solidarności, na odcinku od ul. Kraśnickiej do ul. Szwedzkiej oraz
    - al. Zielenieckiej, na odcinku od ul. Targowej do al. Józefa Poniatowskiego,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Targowa, na odcinku od ul. Żąbkowskiej do al. Zielenieckiej,
    - ul. Wybrzeże Szczecińskie od ul. Okrzei do mostu Świętokrzyskiego,
    - al. Poniatowskiego, od al. Zielenieckiej wraz z mostem Poniatowskiego,
    - ciąg ulic: Radzymińska – Żąbkowska, na odcinku od ul. Wołomińskiej do ul. Targowej,
    - ul. Szwedzka, na odcinku od al. Solidarności do ul. Starzyńskiego,
    - ul. Ratuszowa, na odcinku od ul. Inżynierskiej do ul. Wybrzeże Helskie,
    - ul. Jagiellońska, na odcinku od ul. Starzyńskiego do ul. Ratuszowej,
    - ciąg ulic Inżynierska – Stalowa, na odcinku od ul. Szwedzkiej do ul. Ratuszowej,
    - ciąg ulic Wileńska – Inżynierska, pomiędzy ul. Szwedzką a ul. Ratuszową,
    - ciąg Wybrzeże Helskie – Wybrzeże Szczecińskie, pomiędzy ul. Ratuszową a ul. Okrzei,
    - ul. Szanajcy, pomiędzy ul. Jagiellońską a ul. Namysłowską,
    - ul. Namysłowska, pomiędzy ul. Szanajcy a ul. Ratuszową,
    - ul. 11 Listopada, pomiędzy ul. Bródnowską a ul. Ratuszową oraz



- ciąg Białostocka – Markowska.
  
- **obszarze VII** (rejon północnego Śródmieścia):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Słomińskiego, na odcinku od mostu Gdańskiego do ronda Zgrupowania AK „Radosław” oraz
    - ciągu ulic: Muranowska – Stawki, na odcinku od ul. Bonifraterskiej do ul. Okopowej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Konwiktorska, na odcinku od Zakroczymskiej do Bonifraterskiej,
    - ciąg ulic: Międzyparkowa – Bonifraterska, od ul. Słomińskiego do ul. Konwiktorskiej,
    - ul. Nowolipki, na odcinku od ul. Andersa do ul. Karmelickiej,
    - ul. Nowolipie, na odcinku od ul. Jana Pawła II do ul. Smoczej,
    - ciąg ulic Świętojerska - Anielewicza, na odcinku od ul. Bonifraterskiej do ul. Smoczej,
    - al. Solidarności, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdańskie do ul. Okopowej,
    - ul. Smocza, na odcinku od ul. Anielewicza do ul. Stawki,
    - ciągu ulic: Krajewskiego – Zajęczka, na odcinku od ul. Słomińskiego do ul. Mickiewicza,
    - ciąg ulic Wybrzeże Gdańskie – Wybrzeże Gdyńskie, na odcinku od ul. Gwiaździstej do ul. Sanguszki;
  
- **obszarze VIII** (Wola rejon ul. Okopowej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Okopowej, na odcinku od ronda Zgrupowania AK „Radosław” do al. Solidarności,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Powązkowska, na odcinku od ul. Tatarskiej do ul. Okopowej,
    - ciąg ulic: Tatarska – J. Ostroroga, na odcinku od ul. Powązkowskiej do ul. Obozowej,
    - ul. Żytnia, od ul. Młynarskiej do ul. Okopowej,
    - ciąg Leszno – Górczewska, od ul. Płockiej do ul. Okopowej,
    - ul. Obozowa.

Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu na tle natężeń ruchu przekierowanego, w etapie 1, w szczycie porannym przedstawiono na rys. 8.1.





Rys. 8.1 Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu i ograniczeń przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, etap 1, szczyt poranny.



**W odniesieniu do etapu 1 zmian w organizacji ruchu, w szczycie popołudniowym:**

- **w obszarze I** (rejon Trasy Mostu Północnego):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - Trasie Mostu Północnego, na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Kasprowicza,
    - ul. Pułkowej, na odcinku bezpośrednio w pobliżu węzła z Trasą Mostu Północnego,
    - ul. Wybrzeże Gdyńskie, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do ul. Gwiaździstej,
    - ul. Klasyków, na odcinku od ul. Czołowej do ul. Modlińskiej oraz
    - ul. Modlińskiej, na odcinku od ul. Klasyków do Trasy Mostu Północnego,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic Szynowa – Kołacińska, na odcinku od ul. Klasyków do ul. Modlińskiej,
    - ul. Myśluborska, na odcinku od ul. Światowida do ul. Piechockiej.
  
- **w obszarze II** (rejon południowych Bielán):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Kasprowicza, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do ul. Reymonta,
    - ul. Nocznickiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ciągu al. Reymonta – ul. Powstańców Śląskich, na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Maczka oraz
    - ul. Maczka, w rejonie węzła z al. Armii Krajowej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Kasprowicza, na odcinku od ul. Reymonta do ul. A. Sacharowa,
    - ul. Sokratesa na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ciąg Oczapowskiego - al. Reymonta, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ul. Przybyszewskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza, do ul. Żeromskiego,
    - ul. Conrada, na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Powstańców Śląskich,
    - al. Zjednoczenia, na odcinku od ul. Kasprowicza, do ul. Żeromskiego,
    - ul. Jastrzębskiego, na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Broniewskiego,
    - ul. Broniewskiego, na odcinku od al. Reymonta do al. Armii Krajowej,
    - ciąg ulic Podczaszyńskiego - Perzyńskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Broniewskiego,
    - ul. Podleśna, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Gwiaździstej,
    - ul. Żeromskiego, na odcinku od ul. Marymonckiej do ul. Sacharowa oraz ciągu ulic: Żeromskiego – Wólczyńska, na odcinku na zachód od al. Zjednoczenia,
    - ciąg ulic: Sacharowa-Duracza, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Broniewskiego,
    - ul. Maczka, na odcinku od ul. Powstańców Śląskich do al. Armii Krajowej,
    - ul. Rudnickiego, na odcinku od ul. Maczka do ul. Broniewskiego;
  
- **w obszarze III** (rejon północnego Żoliborza):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - al. Armii Krajowej, na odcinku od ul. Powązkowskiej do ul. Broniewskiego,
    - ul. Wybrzeże Gdyńskie, w rejonie węzła z al. Armii Krajowej,
    - ul. Słowackiego, na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Włociańskiej (rejon węzła z al. Armii Krajowej),



- ul. Mickiewicza, na odcinku od ul. Klaudyny do pl. Wilsona,
- ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie do ul. Popiełuszki,
- ul. Potockiej, na odcinku od ul. Gwiaździstej do ul. Słowackiego,
- pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
  - al. Armii Krajowej, na odcinku od ul. Broniewskiego ul. Żelazowskiej,
  - ul. Słowackiego, na odcinku od ul. Włociańskiej do pl. Wilsona,
  - ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Popiełuszki do ul. Powązkowskiej,
  - ul. Gwiaździsta, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie (węzeł na północ od al. Armii Krajowej) do ul. Krasińskiego,
  - ul. Powązkowska, na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Broniewskiego oraz w mniejszym stopniu na odcinku, na południe od ul. Broniewskiego,
  - ul. Klaudyny, na odcinku od ul. Podleśnej do ul. Mickiewicza,
  - ul. Rudzka, na odcinku od ul. Hłaski do ul. Mickiewicza,
  - ul. Włociańska, pomiędzy Żelazowską a Słowackiego,
  - ul. Elbląska, na odcinku od ul. Przasnyska do ul. Krasińskiego oraz
  - ciąg: Popiełuszki – al. Wojska Polskiego – Mickiewicza, na odcinku od ul. Krasińskiego do ul. Zajęczka;
- **w obszarze IV** (południowa Białołęka, rejon ul. Marywilskiej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - Trasie Toruńskiej, na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Białołęckiej,
    - ul. Modlińskiej, w rejonie węzła z Trasą Toruńską,
    - ul. Marywilskiej, na odcinku od ul. Odlewniczej do ul. Płochocińskiej oraz
    - ul. Białołęckiej, na odcinku od ul. Płochocińskiej do ul. Juranda ze Spychowa,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Marywilska, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Odlewniczej,
    - ul. Odlewnicza, na odcinku od ul. Marywilskiej do ul. Annopol,
    - ul. Annopol, na odcinku od ul. Odlewniczej do Trasy Toruńskiej,
    - ul. Białołęcka, na odcinku od ul. Juranda ze Spychowa do Trasy Toruńskiej,
    - oraz w niewielkim stopniu na ul. Płochocińskiej, na odcinku na zachód od ul. Marywilskiej oraz ul. Juranda ze Spychowa, na odcinku na wschód od ul. Białołęckiej;
- **w obszarze V** (rejon Żerania i Bródna):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Jagiellońskiej, na odcinku od ul. Batalionu Platerówek do ul. Starzyńskiego,
    - ul. Starzyńskiego, na odcinku od ul. Jagiellońskiej do mostu Gdańskiego oraz moście Gdańskim,
    - ul. Starzyńskiego, na odcinku od ul. Odrowąża do ul. Jagiellońskiej oraz
    - ul. Odrowąża, na odcinku od ul. Budowlanej do ronda Żaba,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Jagiellońska, na odcinku od ul. Batalionu Platerówek do al. Armii Krajowej,
    - ul. Wysockiego, na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Budowlanej,
    - ul. Św. Wincentego, na odcinku od ul. Kondratowicza do ronda Żaba,
    - ul. Bazylińska, na odcinku od ul. Wysockiego do ul. Rembielińskiej,



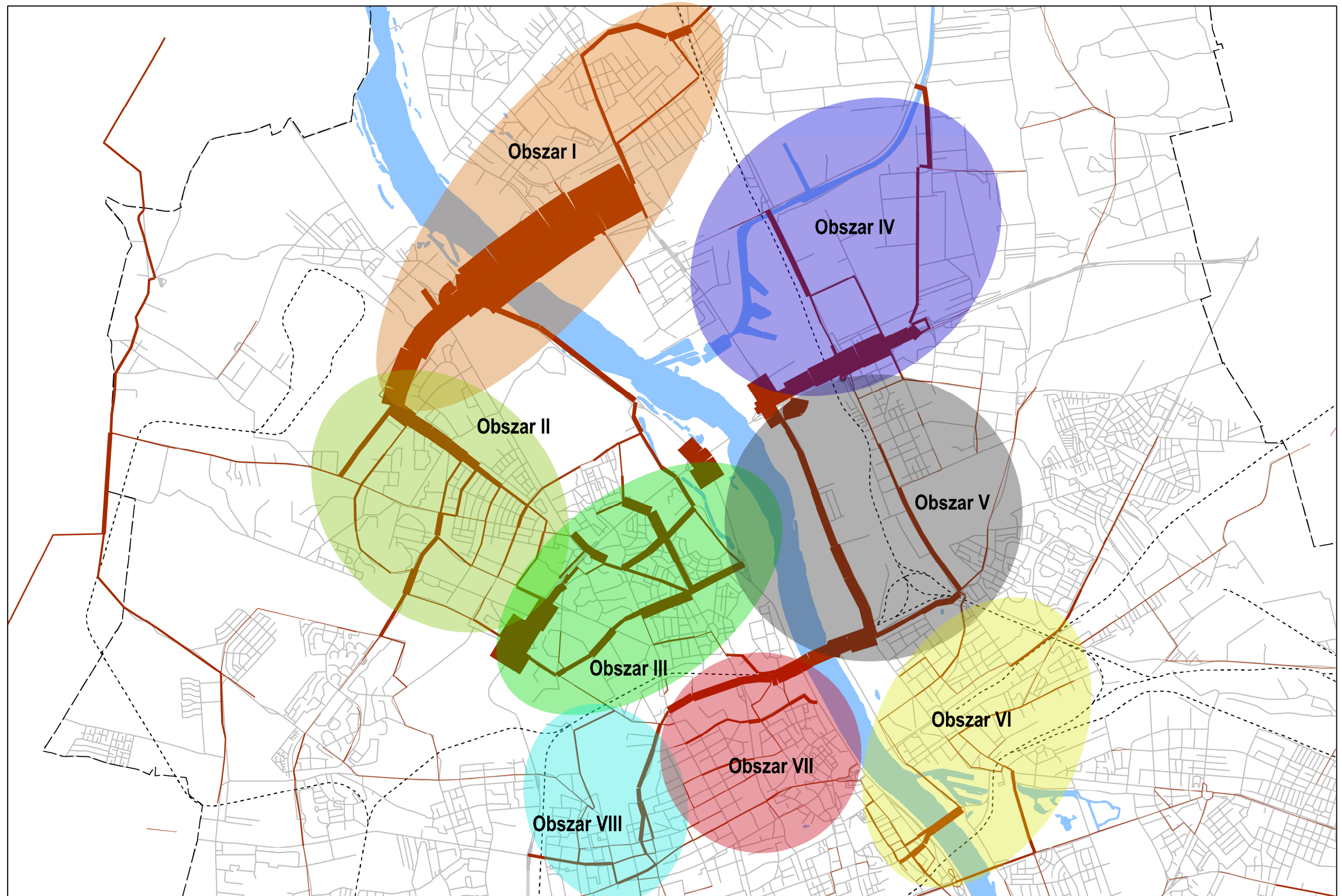
- ul. Kondratowicza, na odcinku od ul. Rembielińskiej do ul. Chodeckiej,
- ul. Chodecka, na odcinku od ul. Kondratowicza do ul. Matki Teresy z Kalkuty,
- ul. Rembielińska, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Kondratowicza oraz
- w niewielkim stopniu ul. Matki Teresy z Kalkuty;
  
- **w obszarze VI** (rejon centrum Pragi Północ oraz mostu Świętokrzyskiego):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - moście Świętokrzyskim oraz ulicach Zajęcza i Tamka, na odcinku pomiędzy mostem a ul. Dobrą oraz
    - al. Zielenieckiej, na odcinku od ul. Targowej do al. Józefa Poniatowskiego,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic: Radzymińska – al. Solidarności, na odcinku od ul. Młodzieńczej do ul. Szwedzkiej,
    - ciąg ulic: 11 Listopada – Ratuszowa, na odcinku od ronda Żaba do ul. Wybrzeże Helskie,
    - ciąg ulic: Inżynierska – Dąbrowszczaków – pl. Hallera, na odcinku od ul. Ratuszowej do ul. Jagiellońskiej,
    - ciąg ulic: Wybrzeże Helskie – Wybrzeże Szczecińskie, na odcinku od ul. Ratuszowej do mostu Świętokrzyskiego,
    - ul. Targowa, na odcinku od ul. Żąbkowskiej do al. Zielenieckiej,
    - ciąg ulic Jagiellońska – Zamoyskiego, na odcinku od ul. Kłopotowskiego do ul. Targowej,
    - ciąg ulic: Okrzei – Żąbkowska, na odcinku od ul. Jagiellońskiej do ul. Otwockiej,
    - ciąg ulic: Wileńska – Inżynierska, pomiędzy ul. Szwedzką a ul. Ratuszową,
    - al. Poniatowskiego wraz z mostem Poniatowskiego, od al. Zielenieckiej do ul. Solec;
  
- **w obszarze VII** (rejon północnego Śródmieścia):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Słomińskiego, na odcinku od mostu Gdańskiego do ronda Zgrupowania AK „Radosław”,
    - ciągu ulic: Sanguszeki – Konwiktorska - Muranowska – Stawki, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdańskie do al. Jana Pawła II oraz
    - ciągu ulic: Krajewskiego – Zajęczka, na odcinku od ul. Słomińskiego do ul. Mickiewicza,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic: Międzyparkowa – Bonifraterska, od ul. Słomińskiego do ul. Świętojerskiej,
    - ul. Zakroczymska, na odcinku od ul. Słomińskiego do ul. Konwiktorskiej,
    - ciąg ulic Świętojerska - Anielewicza, na odcinku od ul. Bonifraterskiej do ul. Smoczej,
    - ul. Nowolipki, na odcinku od ul. Andersa do ul. Smoczej,
    - ul. Smocza, na odcinku od ul. Anielewicza do ul. Nowolipki,
    - al. Solidarności, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdańskie do ul. Okopowej;
  
- **w obszarze VIII** (Wola rejon ul. Okopowej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Okopowej, na odcinku od ronda Zgrupowania AK „Radosław” do al. Solidarności oraz
    - ul. Górczewskiej, na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Młynarskiej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - al. Solidarności, na odcinku od ul. Okopowej do ul. Młynarskiej,



- ul. Młynarska, na odcinku od al. Solidarności do ul. Górczewskiej,
- ul. Leszno, na odcinku od ul. Młynarskiej do ul. Okopowej,
- ul. Powązkowska,
- ciąg ulic: Tatarska – J. Ostroroga, na odcinku od ul. Powązkowskiej do ul. Obozowej,
- ul. Płocka, na odcinku od ul. Obozowej do ul. Górczewskiej,
- ul. Żytnia, na odcinku od ul. Płockiej do ul. Okopowej,
- ul. Obozowa.

Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu na tle natężeń ruchu przekierowanego, w etapie 1, w szczycie popołudniowym przedstawiono na rys. 8.2.





Rys. 8.2 Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu i ograniczeń przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, etap 1, szczyt popołudniowy.



**W odniesieniu do etapu 2 zmian w organizacji ruchu, w szczycie porannym:**

- **w obszarze I** (rejon Trasy Mostu Północnego):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - Trasie Mostu Północnego, na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Kasprowicza,
    - ul. Pułkowej, na odcinku bezpośrednio w pobliżu węzła z Trasą Mostu Północnego,
    - ul. Klasyków, na odcinku od ul. Czołowej do ul. Modlińskiej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic Szynowa – Kołacińska, na odcinku od ul. Klasyków do ul. Modlińskiej,
    - ul. Modlińska, na odcinku od ul. Klasyków do ul. Ekspresowej oraz
    - ul. Myśliborska, na odcinku od ul. Światowida do ul. Piechockiej,
    - ul. Światowida, na odcinku od ul. Myśliborskiej do ul. Milenijnej,
    - ul. Świderska, w rejonie Trasy Mostu Północnego,
    - oraz w niewielkim stopniu ul. Światowida, na odcinku na północ od ul. Mehoffera;
  
- **w obszarze II** (rejon południowych Bielan):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Kasprowicza, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do ul. Sacharowa,
    - ul. Podleśnej, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Klaudyny,
    - ul. Nocznickiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ciągu al. Reymonta – ul. Powstańców Śląskich, na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Maczka oraz
    - ul. Maczka, w rejonie węzła a al. Armii Krajowej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Sokratesa na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ciąg Oczapowskiego - al. Reymonta, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ul. Podczaszyńskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Żeromskiego,
    - ul. Sacharowa, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Żeromskiego,
    - ul. Maczka, na odcinku od ul. Powstańców Śląskich do al. Armii Krajowej,
    - ul. Broniewskiego, na odcinku od ul. Perzyńskiego do al. Armii Krajowej,
    - ul. Wólczyńska, na odcinku na zachód od al. Reymonta,
    - ul. Conrada, na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Powstańców Śląskich,
    - ul. Perzyńskiego, na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Broniewskiego,
    - ul. Żeromskiego, na odcinku od ul. Sacharowa do ul. Marymonckiej,
    - ul. Przybyszewskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Żeromskiego oraz
    - al. Zjednoczenia, na odcinku od ul. Kasprowicza, do ul. Żeromskiego,
    - ul. Kochanowskiego pomiędzy al. Reymonta a ul. Galla Anonima,
    - oraz w niewielkim stopniu na krótkich odcinkach ulic Galla Anonima i Jastrzębskiego oraz ul. Rudnickiego, pomiędzy ul. Broniewskiego a ul. Maczka;
  
- **w obszarze III** (rejon północnego Żoliborza):
  - największy wpływ stwierdzono na:



- al. Armii Krajowej, w rejonie węzłów z ulicami Maczka/Powązkowska oraz na odcinku pomiędzy ul. Broniewskiego a ul. Marymoncką (wraz z węzłem),
- ul. Wybrzeże Gdyńskie, na odcinku od ul. Gwiazdzystej do rejonu węzła z al. Armii Krajowej (odcinek po południowej stronie węzła),
- ul. Mickiewicza, na odcinku od ul. Klaudyny do ul. Potockiej,
- ul. Potockiej, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Słowackiego,
- ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie do ul. Popiełuszki,
- ul. Powązkowskiej, w rejonie węzła z al. Armii Krajowej,
- pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
  - ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Popiełuszki do ul. Powązkowskiej,
  - ul. Powązkowska, pomiędzy al. Armii Krajowej a ul. Krasińskiego,
  - ul. Potocka, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Gwiazdzystej,
  - ul. Wybrzeże Gdyńskie, na odcinku od południowej strony z węzłem z al. Armii Krajowej do ul. Krasińskiego,
  - ul. Gwiazdzista, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie (węzeł na północ od al. Armii Krajowej) do ul. Krasińskiego,
  - ul. Rudzka, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Łomiańskiej,
  - al. Armii Krajowej, w rejonie ul. Żelazowskiej,
  - ul. Włociańska, na odcinku pomiędzy ul. Żelazowską a ul. Słowackiego,
  - ciąg: ul. Popiełuszki – al. Jana Pawła II, na odcinku na południe od ul. Krasińskiego,
  - ul. Elbląska, pomiędzy ul. Przasnyską a Krasińskiego,
  - ciąg Przasnyska – Rydygiera, pomiędzy ul. Krasińskiego a al. Jana Pawła II,
  - ul. Klaudyny, pomiędzy ul. Mickiewicza a Podleśną;
- **w obszarze IV** (południowa Białołęka, rejon u. Marywilskiej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Modlińskiej, w rejonie węzła z Trasą Toruńską,
    - Trasie Toruńskiej, na odcinku od Marywilskiej do ul. Białołęckiej,
    - ul. Marywilskiej, na odcinku od ul. Odlewniczej do ul. Płochocińskiej oraz
    - ul. Białołęckiej, na odcinku od ul. Płochocińskiej do ul. Juranda ze Spychowa,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Białołęcka, na odcinku od ul. Juranda ze Spychowa do Trasy Toruńskiej,
    - ul. Odlewnicza, na odcinku od ul. Marywilskiej do ul. Annopol,
    - ul. Annopol, na odcinku od ul. Odlewniczej do Trasy Toruńskiej,
    - ul. Marywilska, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Odlewniczej oraz na odcinku od ul. Płochocińskiej do ul. Czołowej,
    - ul. Płochocińska, na odcinku od ul. Marywilskiej do ul. Modlińskiej,
    - Trasa Toruńska, na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Marywilskiej,
    - oraz w niewielkim stopniu na ul. Płochocińskiej, na wschód od ul. Modlińskiej oraz na ul. Juranda ze Spychowa, na wschód od ul. Białołęckiej;
- **w obszarze V** (rejon Żerania i Bródna):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Jagiellońskiej, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Starzyńskiego,
    - ul. Starzyńskiego, na odcinku od ronda Żaba do mostu Gdańskiego oraz most Gdański oraz



- ul. Odrowąża, na odcinku od ul. Budowlanej do ronda Żaba,
- pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
  - ul. Wysockiego, na odcinku od ul. Bazylińskiej do ul. Budowlanej,
  - ul. Św. Wincentego, na odcinku od ul. Głębockiej do ronda Żaba,
  - ul. Głębocka, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Św. Wincentego,
  - ul. Rembielińska, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Kondratowicza,
  - ul. Kondratowicza, na odcinku od ul. Rembielińskiej do ul. Łabiszyńskiej,
  - ul. Chodecka, na odcinku od ul. Kondratowicza do ul. Matki Teresy z Kalkuty;
- **w obszarze VI** (rejon centrum Pragi Północ oraz mostu Świętokrzyskiego):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - moście Świętokrzyskim oraz ulicach Zajęcza i Tamka, na odcinku pomiędzy mostem a ul. Dobrą,
    - ul. Wybrzeże Szczecińskie, na odcinku od ul. Okrzei do mostu Świętokrzyskiego,
    - ul. Targowej, na odcinku od ul. Ząbkowskiej do al. Zielenieckiej,
    - al. Zielenieckiej, na odcinku od ul. Targowej do al. Józefa Poniatowskiego,
    - ciągu ulic: Radzymińska – al. Solidarności, na odcinku od ul. Kraśnickiej do ul. Szwedzkiej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic: Radzymińska – Ząbkowska, na odcinku od ul. Naczelnikowskiej do ul. Targowej,
    - ciąg ulic Wybrzeże Helskie – Wybrzeże Szczecińskie, na odcinku od ul. Ratuszowej do ul. Okrzei,
    - ul. Ratuszowa, na odcinku od ul. Targowej do ul. Wybrzeże Helskie,
    - ul. Wileńska, na odcinku od ul. Szwedzkiej do ul. Inżynierskiej,
    - ul. Szwedzka, na odcinku od al. Solidarności do ul. Stalowej,
    - ul. Jagiellońska, na odcinku od ul. Starzyńskiego do ul. Ratuszowej,
    - ul. Szanajcy, na odcinku od ul. Jagiellońskiej do ul. Namysłowskiej,
    - ciąg ulic: Dąbrowszczaków – Inżynierska, na odcinku od ul. Szanajcy do ul. Wileńskiej,
    - ul. Namysłowska, na odcinku od ul. Szanajcy do ul. Ratuszowej,
    - ul. Strzelecka, na odcinku od ul. Szwedzkiej do ul. 11 Listopada,
    - ul. 11 Listopada, na odcinku od ul. Bródnowskiej do ul. Ratuszowej,
    - al. Poniatowskiego, od al. Zielenieckiej wraz z mostem Poniatowskiego;
- **obszarze VII** (rejon północnego Śródmieścia):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Słomińskiego, na odcinku od mostu Gdańskiego do ronda Zgrupowania AK „Radosław” oraz
    - ciągu ulic: Sanguszeki – Konwiktorska - Muranowska – Stawki, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdańskie do al. Jana Pawła II,
    - al. Jana Pawła II, na odcinku od ronda Zgrupowania AK „Radosław” do ul. Stawki,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - al. Solidarności, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdańskie do ul. Okopowej,
    - ul. Stawki, pomiędzy al. Jana Pawła II, a ul. Smoczą,
    - ul. Nowolipie, na odcinku od ul. Jana Pawła II do ul. Smoczej,



- ciąg ulic Świętojerska - Anielewicza, na odcinku od ul. Bonifraterskiej do al. Jana Pawła II,
- al. Jana Pawła II, na odcinku od ul. Stawki do pl. Mirowskiego,
- ul. Andersa, na odcinku od ul. Słomińskiego do ul. Stawki,
- ciąg ulic: Międzyparkowa – Bonifraterska, od ul. Słomińskiego do ul. Konwiktorskiej,
- ciągu ulic: Krajewskiego – Zajęczka, na odcinku od ul. Słomińskiego do ul. Mickiewicza;
  
- **obszarze VIII** (Wola rejon ul. Okopowej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Okopowej, na odcinku od ronda Zgrupowania AK „Radosław” do al. Solidarności oraz
    - ul. Powązkowskiej, na odcinku od ul. Krasińskiego do ul. Okopowej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic: Tatarska – J. Ostroroga, na odcinku od ul. Powązkowskiej do ul. Obozowej,
    - ul. Płocka, na odcinku od ul. Obozowej do ul. Górczewskiej,
    - ul. Obozowa.

Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu na tle natężeń ruchu przekserowanego, w etapie 2, w szczycie porannym przedstawiono na rys. 8.3.





Rys. 8.3 Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu i ograniczeń przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, etap 2, szczyt poranny.



**W odniesieniu do etapu 2 zmian w organizacji ruchu, w szczycie popołudniowym:**

- **w obszarze I** (rejon Trasy Mostu Północnego):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - Trasie Mostu Północnego, na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Kasprowicza,
    - ul. Pułkowej, na odcinku bezpośrednio w pobliżu węzła z Trasą Mostu Północnego,
    - ul. Wybrzeże Gdyńskie, na odcinku pomiędzy Trasą Mostu Północnego a Gwiaździstą,
    - ul. Klasyków, na odcinku od ul. Czołowej do ul. Modlińskiej oraz
    - ul. Modlińskiej, na odcinku od ul. Klasyków do ul. Płochocińskiej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic Szynowa – Kołacińska, na odcinku od ul. Klasyków do ul. Modlińskiej,
    - ul. Myśluborska, na odcinku od TMP do ul. Piechockiej;
  
- **w obszarze II** (rejon południowych Bielan):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Kasprowicza, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do ul. Sacharowa,
    - ul. Sacharowa, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Żeromskiego,
    - ul. Nocznickiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ciągu al. Reymonta – ul. Powstańców Śląskich, na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Maczka,
    - ul. Maczka, w rejonie węzła a al. Armii Krajowej oraz
    - ul. Podleśnej, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Gwiaździstej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg Oczapowskiego - al. Reymonta, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Wólczyńskiej,
    - ul. Przybyszewskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Żeromskiego,
    - al. Zjednoczenia, na odcinku od ul. Kasprowicza, do ul. Żeromskiego,
    - ul. Podczaszyńskiego, na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Żeromskiego,
    - ul. Żeromskiego, na odcinku od Reymonta do ul. Podczaszyńskiego oraz na odcinku od ul. Sacharowa do ul. Marymonckiej,
    - ciąg Sokratesa – Conrada, na odcinku od ul. Tołstoja do rejonu ul. Reymonta,
    - ul. Perzyńskiego, na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Broniewskiego,
    - ul. Broniewskiego, na odcinku od ul. Perzyńskiego do al. Armii Krajowej,
    - ul. Kochanowskiego, pomiędzy Galla Anonima a Rudnickiego,
    - ul. Wólczyńska, na zachód od Sokratesa,
    - oraz w niewielkim stopniu ul. Maczka, pomiędzy ul. Powstańców Śląskich a Rudnickiego, ul. Broniewskiego pomiędzy al. Reymonta a Jarzębskiego oraz ul. Jarzębskiego, w rejonie ul. Broniewskiego;
  
- **w obszarze III** (rejon północnego Żoliborza):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - al. Armii Krajowej, na odcinku od węzła z ul. Powązkowską do węzła z ul. Marymoncką/Słowackiego,
    - ul. Wybrzeże Gdyńskie, w rejonie węzła z al. Armii Krajowej,
    - ul. Mickiewicza, na odcinku od ul. Klaudyny do ul. Potockiej,
    - ul. Słowackiego, na odcinku od ul. Marymonckiej do ul. Potockiej,



- ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie do ul. Popiełuszki oraz pomiędzy ul. Broniewskiego i Powązkowską,
- ul. Potockiej, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Słowackiego,
- ul. Powązkowskiej, w rejonie węzła z al. Armii Krajowej,
- pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
  - ul. Potocka, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Gwiaździstej,
  - ul. Krasińskiego, na odcinku od ul. Popiełuszki do ul. Broniewskiego,
  - ul. Powązkowska, pomiędzy al. Armii Krajowej a ul. Krasińskiego,
  - ul. Mickiewicza, na odcinku pomiędzy ul. Potocką a pl. Wilsona,
  - ul. Słowackiego, na odcinku pomiędzy ul. Potocką a pl. Wilsona,
  - ul. Gwiaździsta, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdyńskie (węzeł na północ od al. Armii Krajowej) do ul. Potockiej oraz w mniejszym stopniu na odcinku pomiędzy ul. Potocką a ul. Krasińskiego,
  - ul. Broniewskiego, na odcinku od al. Armii Krajowej do pl. Grunwaldzkiego,
  - ul. Rudzka, na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Łomiańskiej,
  - ul. Włociańska, na odcinku pomiędzy ul. Żelazowską a ul. Słowackiego,
  - ul. Klaudyny pomiędzy ul. Mickiewicza a ul. Podleśną,
  - oraz w niewielkim stopniu ciąg Przasnyska – Rydygiera, pomiędzy ul. Krasińskiego a rejonem al. Jana Pawła II;
- **w obszarze IV** (południowa Białołęka, rejon ul. Marywilskiej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Modlińskiej, w rejonie węzła z Trasą Toruńską,
    - Trasie Toruńskiej, na odcinku od Modlińskiej do ul. Białołęckiej,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Białołęcka, na odcinku od ul. Płochocińskiej do Trasy Toruńskiej,
    - ul. Marywilska w rejonie węzła z Trasą Toruńską oraz na odcinku od ul. Odlewniczej do ul. Płochocińskiej,
    - ul. Płochocińska pomiędzy ul. Marywilską a ul. Modlińską;
- **w obszarze V** (rejon Żerania i Bródna):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Jagiellońskiej, na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Starzyńskiego,
    - ul. Starzyńskiego, na odcinku od ronda Żaba do mostu Gdańskiego oraz moście Gdańskim oraz
    - ul. Odrowąża, na odcinku od ul. Budowlanej do ronda Żaba,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Św. Wincentego, na odcinku od ul. Kondratowicza do ronda Żaba,
    - ul. Kondratowicza, na odcinku od ul. Rembielińskiej do ul. Łabiszyńskiej,
    - ul. Bazylińska, na odcinku od ul. Rembielińskiej do ul. Wysockiego,
    - na ul. Wysockiego, na odcinku od ul. Bartniczej do ul. Budowlanej,
    - oraz w najmniejszym stopniu na ulicach: Matki Teresy z Kalkuty, pomiędzy Wysockiego a Rembielińską ul. Chodeckiej, na odcinku od ul. Kondratowicza do ul. Matki Teresy z Kalkuty, krótkich odcinkach ul. Rembielińskiej oraz Kondratowicza w rejonie ul. Św. Wincentego;
- **w obszarze VI** (rejon centrum Pragi Północ oraz mostu Świętokrzyskiego):
  - największy wpływ stwierdzono na:



- moście Świętokrzyskim oraz ulicach Zajęcza i Tamka, na odcinku pomiędzy mostem a ul. Dobrą,
- ciągu ulic: Radzymińska – al. Solidarności, na odcinku od ul. Kraśnickiej do ul. Szwedzkiej oraz
- al. Zielenieckiej, na odcinku od ul. Targowej do al. Józefa Poniatowskiego,
- pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
  - ul. Wybrzeże Szczecińskie, na odcinku od ul. Okrzei do mostu Świętokrzyskiego oraz w mniejszym stopniu pomiędzy ul. Okrzei a ul. Ratuszową,
  - ul. Targowa, na odcinku od ul. Żąbkowskiej do al. Zielenieckiej,
  - al. Poniatowskiego, na odcinku od al. Zielenieckiej wraz z mostem Poniatowskiego;
  - ul. Ratuszowa, na odcinku od ul. Targowej do ul. Wybrzeże Helskie,
  - ul. Jagiellońska, na odcinku od ul. Starzyńskiego do ul. Ratuszowej,
  - ciąg: al. Solidarności – Rzeszotarskiej – Wileńska – Targowa, pomiędzy ul. Szwedzką a ul. Ratuszową,
  - ciąg ulic: Żąbkowska - Okrzei, na odcinku od ul. Radzymińskiej do ul. Jagiellońskiej,
  - ul. Kłopotowskiego, na odcinku pomiędzy ul. Jagiellońską a Wybrzeże Szczecińskie,
  - ul. Szwedzka, na odcinku od al. Solidarności do ul. Strzeleckiej,
  - oraz w najmniejszym stopniu: ciąg ul. Jagiellońska – Zamoyskiego, na odcinku pomiędzy ul. Okrzei i Targową, ul. Radzymińska, na odcinku pomiędzy ul. Naczelnikowską a ul. Żąbkowską oraz ul. Kawęczyńska, na odcinku pomiędzy ul. Żąbkowską a ul. Otwocką;
- **obszarze VII** (rejon północnego Śródmieścia):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Słomińskiego, na odcinku od mostu Gdańskiego do ronda Zgrupowania AK „Radosław” oraz
    - ciągu ulic: Sanguszeki – Konwiktorska - Muranowska – Stawki, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdańskie do al. Jana Pawła II,
    - ciągu Szymanowska – Zakroczymska, na odcinku pomiędzy ul. Słomińskiego a ul. Sanguszeki,
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ciąg ulic: Międzyparkowa – Bonifraterska, od ul. Słomińskiego do ul. Konwiktorskiej,
    - ciąg ulic Świętojerska - Anielewicz, na odcinku od ul. Bonifraterskiej do ul. Smoczej,
    - al. Solidarności, na odcinku od ul. Wybrzeże Gdańskie do ul. Żelaznej,
    - ciąg pl. Krasińskich – Miodowa, na odcinku od ul. Świętojerskiej do rejonu ul. Koziej,
    - ul. Smocza, od ul. Stawki do ul. Nowolipki,
    - ul. Nowolipie, na odcinku od ul. Jana Pawła II do ul. Żelaznej,
    - ul. Żelazna, od Nowolipie do al. Solidarności,
    - łącznica w węźle ul. Andersa z ul. Słomińskiego,
    - ul. Krajewskiego , na odcinku pomiędzy ul. Zajęzka a ul. Słomińskiego;
- **obszarze VIII** (Wola rejon ul. Okopowej):
  - największy wpływ stwierdzono na:
    - ul. Okopowej, na odcinku od ronda Zgrupowania AK „Radosław” do ul. Żytniej oraz
  - pozostałe odcinki ulic, na których zidentyfikowano wpływ zmian w organizacji ruchu, w tym obszarze to:
    - ul. Okopowa, na odcinku pomiędzy ul. Żytnią a al. Solidarności,
    - ul. Górczewska, pomiędzy ul. Okopową a al. Armii Krajowej,
    - ul. Wolska, pomiędzy ul. Okopową a al. Armii Krajowej,
    - ciąg ulic: Tatarska – J. Ostroroga, na odcinku od ul. Powązkowskiej do ul. Obozowej,



- ul. Powązkowskiej, na odcinku od ul. Piaskowej do ul. Okopowej,
- ciąg Żytnia - ul. Płocka, na odcinku od ul. Okopowej do ul. Górczewskiej.

Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu na tle natężeń ruchu przekserowanego, w etapie 2, w szczycie popołudniowym przedstawiono na rys. 8.4.





Rys. 8.4 Obszary wpływu zmian w organizacji ruchu i ograniczeń przepustowości Trasy S8, na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska, etap 2, szczyt popołudniowy.



8.2 Zasięg wpływu zmian w organizacji ruchu z punktu widzenia wprowadzenia oznakowania drogowskiego informującego o prowadzonym remoncie, poza granicami Warszawy

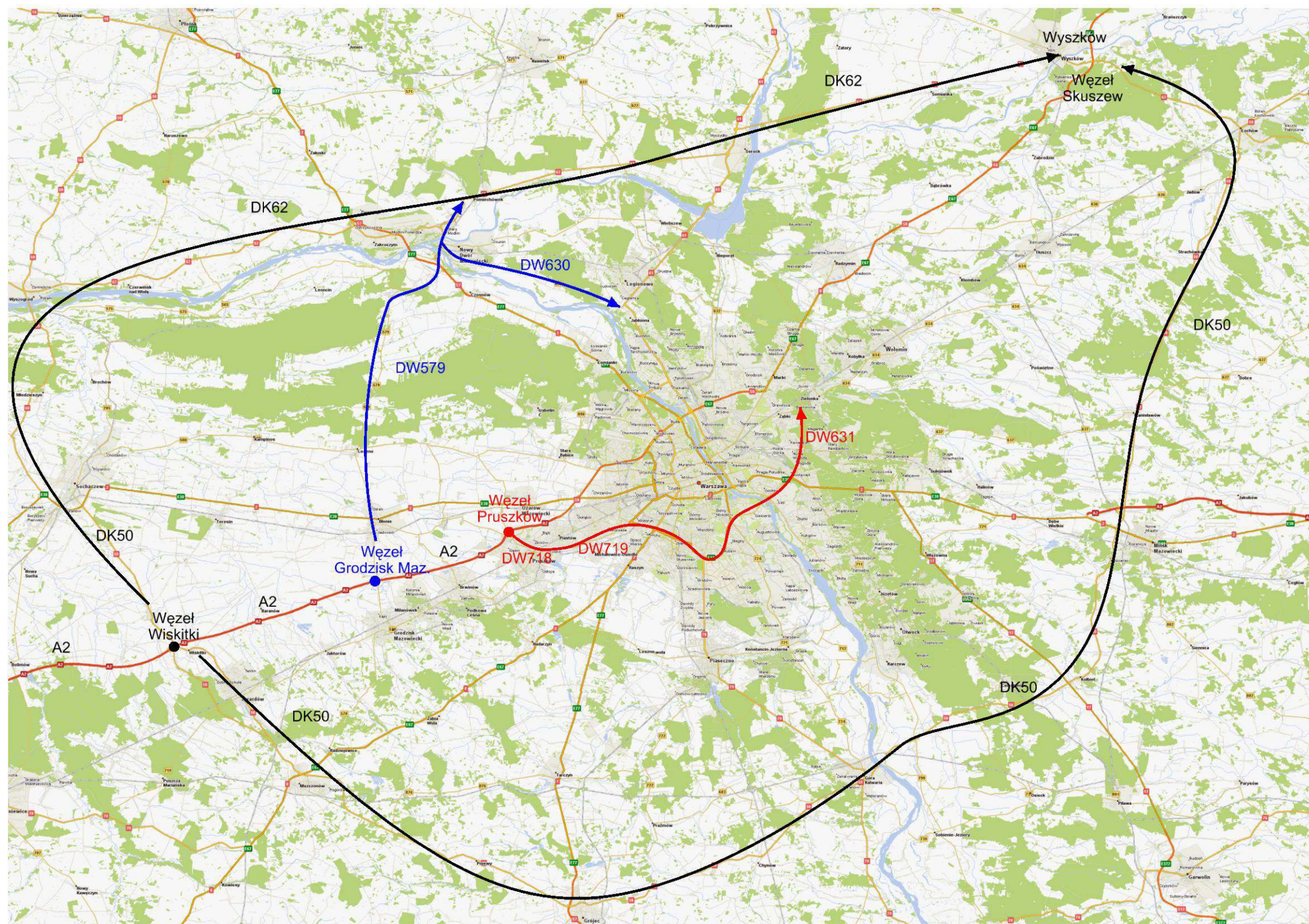
Ze względu na fakt, iż trasa S8 odgrywa także ważną rolę w obsłudze także ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy, jest uzasadnione aby w okresie ograniczenia jej przepustowości wynikającej z planowanego remontu, dążyć do przekierowania części ruchu na drogi alternatywne, przebiegające poza granicami Warszawy. Układ proponowanych objazdów związanych z powiązaniem z autostradą A2 (i DK2), drogą ekspresową S7 (DK7), drogą ekspresową S8 (DK8) oraz drogą krajową nr 61 przedstawiono w tabl. 8.1 i na rys. 8.5 - rys. 8.8.

Należy podkreślić, że drogą, która może odciążyć modernizowany odcinek S8 jest przede wszystkim tzw. obwodnica aglomeracji warszawskiej (drogi krajowe nr 50 i 62), która już dziś jest wykorzystywana do obwodowego prowadzenia ruchu ciężarowego względem Warszawy. Jako układ wspomagający przekierowanie ruchu wskazane jest wykorzystanie także dróg wojewódzkich: DW579, DW630, DW631, DW632, DW718 i DW718.

Tabl. 8.1 Propozycje miejsc zlokalizowania tablic drogowskich, z rekomendowanym przekierowaniem ruchu

| L.p. | Skrzyżowanie/Węzeł        | Wskazanie rekomendowanego kierunku ruchu                                                                                              |
|------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1    | Węzeł Wiskitki, A2        | Objazd w kierunku Gdańska i Białegostoku poprzez DK50 i DK62.                                                                         |
| 2    | Węzeł Grodzisk Maz., A2   | Objazd w kierunku Gdańska i Białegostoku poprzez DW579 i DK62 oraz do Legionowa poprzez DW579 i DW630.                                |
| 3    | Węzeł Pruszków, A2        | Objazd w kierunku: Białegostoku Zielonki, Wołomina i Radzymina poprzez DW718, DW719, most Siekierski i DW631.                         |
| 4    | Skrzyżowanie DK7 z DK50   | Objazd w kierunku Krakowa i Sandomierza poprzez DK50.                                                                                 |
| 5    | Skrzyżowanie S7 z DK62    | Objazd w kierunku Krakowa, Sandomierza i Białegostoku poprzez DK62 i DK50 oraz w kierunku Radzymina oraz Marek poprzez DW630 i DW632. |
| 6    | Skrzyżowanie S7 z DW579   | Objazd w kierunku Pruszkowa poprzez DW579                                                                                             |
| 7    | Węzeł Skuszew , S8        | Objazd w kierunku Gdańska, Torunia, Poznania, Wrocławia i Krakowa poprzez DK62 i DK50.                                                |
| 8    | Skrzyżowanie DK8 z DW631  | Objazd w kierunku: Gdańska, Torunia. Poznania, Wrocławia, Krakowa i Pruszkowa poprzez DW631, most Siekierski, DW719 i DW718.          |
| 9    | Skrzyżowanie DK8 z DW632  | Objazd w kierunku Gdańska, Poznania i Nowego Dworu Maz. poprzez DW632 i DW630.                                                        |
| 10   | Skrzyżowanie DK61 z DK62  | Objazd w kierunku Poznania, Wrocławia poprzez DK62 i DK50.                                                                            |
| 11   | Skrzyżowanie DK61 z DW632 | Objazd w kierunku Sandomierza, Krakowa, Marek poprzez DW632, DW631 i most Siekierski.                                                 |
| 12   | Skrzyżowanie DK61 z DW630 | Objazd w kierunku Poznania, Wrocławia i Pruszkowa poprzez DW630 i DW579.                                                              |





Rys. 8.5. Proponowane objazdy wyprowadzające ruch tranzytowy z autostrady A2 poza granice Warszawy.

#### Autostrada A2:

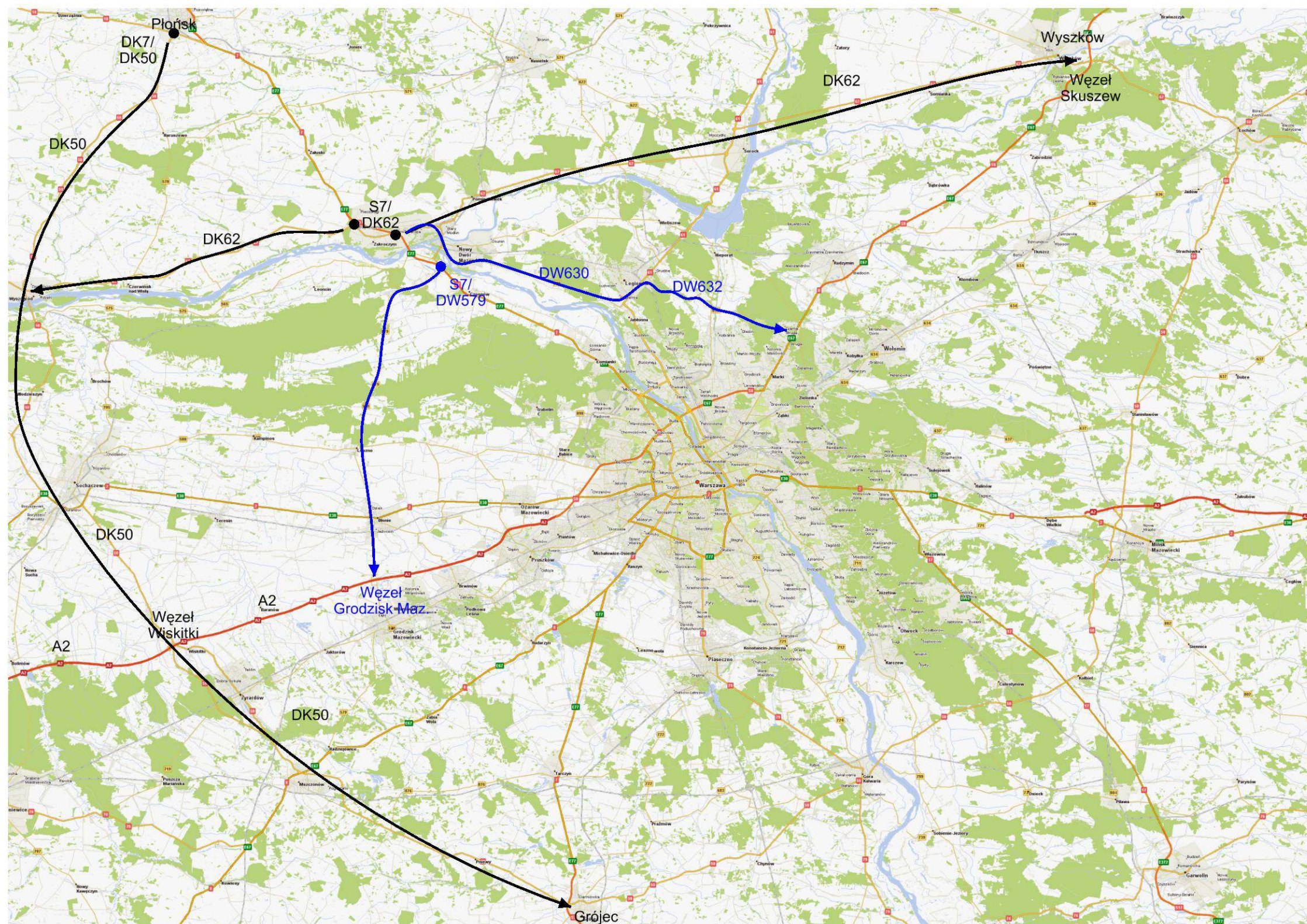
Węzeł Wiskitki –  
Objazd w kierunku Gdańska i  
Białegostoku poprzez DK50 i DK62.

Węzeł Grodzisk Maz. –  
Objazd w kierunku Gdańska i  
Białegostoku poprzez DW579 i DK62  
oraz do Legionowa poprzez DW579 i  
DW630.

Węzeł Pruszków –  
Objazd w kierunku: Białegostoku  
Zielonki, Wołomina i Radzymina  
poprzez DW718, DW719, most  
Siekierski i DW631.

Dla DK2 należy przyjąć te same kierunki wyprowadzenia ruchu tranzytowego.





Rys. 8.6. Proponowane objazdy wyprowadzające ruch tranzytowy z drogi krajowej nr 7 poza granice Warszawy

#### Droga krajowa nr 7:

Skrzyżowanie DK7 z DK50 –  
Objazd w kierunku Krakowa i  
Sandomierza poprzez DK50.

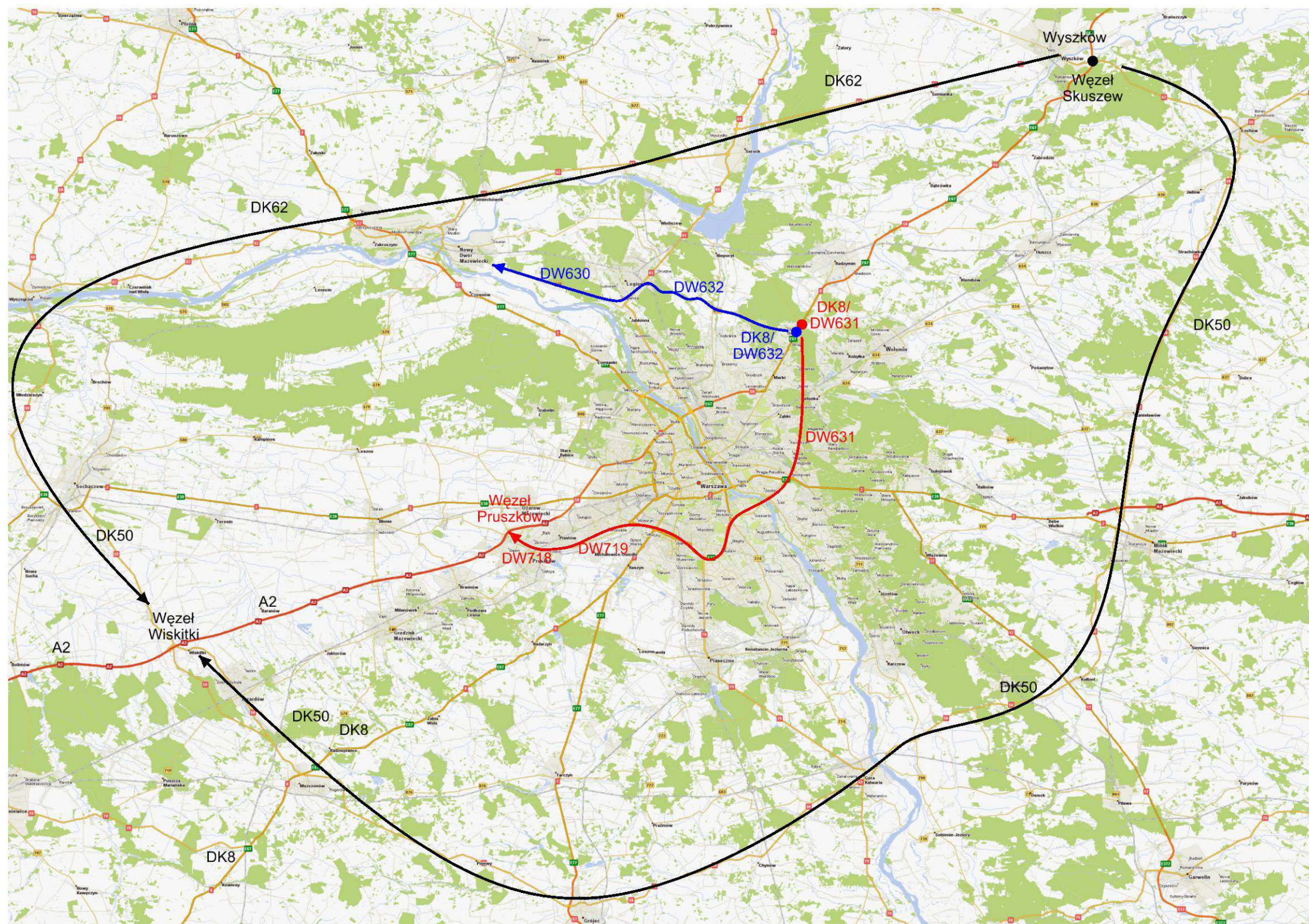
Skrzyżowanie S7 z DK62 –  
Objazd w kierunku Krakowa i  
Sandomierza poprzez DK62 i DK50.

Skrzyżowanie S7 z DK62 –  
Objazd w kierunku Białegostoku  
poprzez DK62.

Skrzyżowanie S7 z DK62 –  
Objazd w kierunku Radzymina, Marek  
poprzez DW630 i DW632.

Skrzyżowanie DK7 z DW579 –  
Objazd w kierunku Pruszkowa poprzez  
DW579.





Rys. 8.7. Proponowane objazdy wyprowadzające ruch tranzytowy z drogi ekspresowej S8 poza granice Warszawy

### Droga ekspresowa S8/ droga krajowa nr 8:

#### Węzeł Skuszew –

Objazd w kierunku Gdańska, Torunia, Poznania, Wrocławia i Krakowa poprzez DK62 i DK50.

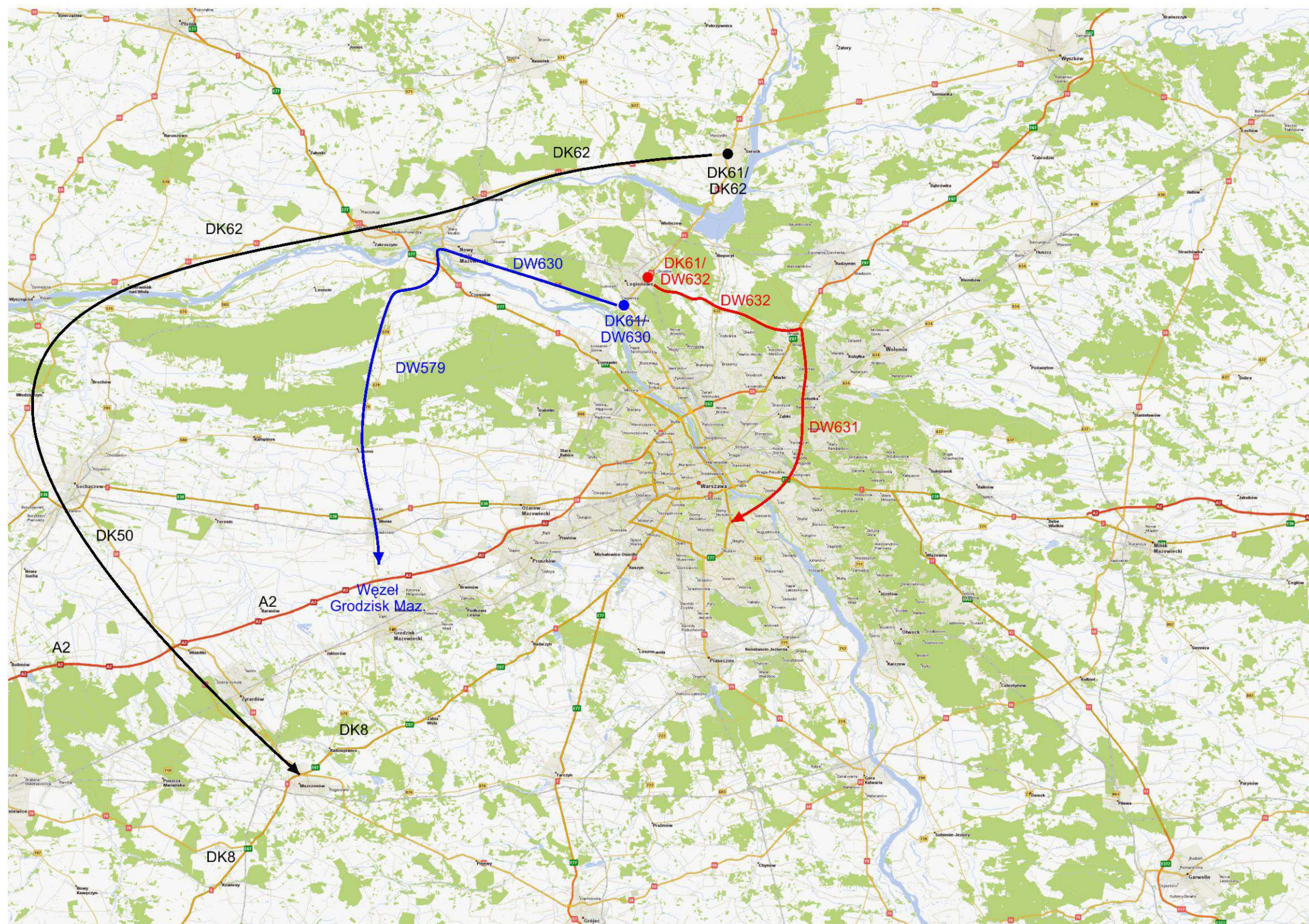
#### Skrzyżowanie DK8 z DW631 –

Objazd w kierunku: Gdańska, Torunia, Poznania, Wrocławia, Krakowa i Pruszkowa poprzez DW631, most Siekierski, DW719 i DW718.

#### Skrzyżowanie DK8 z DW632 –

Objazd w kierunku Gdańska, Poznania i Nowego Dworu Maz. poprzez DW632 i DW630.





Rys. 8.8. Proponowane objazdy wyprowadzające ruch tranzytowy z drogi krajowej nr 61 poza granice Warszawy

#### Droga krajowa nr 61:

Skrzyżowanie DK61 z DK62 –  
Objazd w kierunku Poznania,  
Wrocławia poprzez DK62 i DK50.

Skrzyżowanie DK61 z DW632 –  
Objazd w kierunku Sandomierza,  
Krakowa, Marek poprzez DW632,  
DW631 i most Siekierski.

Skrzyżowanie DK61 z DW630 –  
Objazd w kierunku Poznania,  
Wrocławia i Pruszkowa poprzez  
DW630 i DW579.



8.3 Najbardziej niekorzystny wpływ na układ drogowy

Najbardziej niekorzystny wpływ przebudowy trasy S8 na warunki ruchu wystąpi w etapach 1 poszczególnych wariantów analizy, w których planowane są największe ograniczenia przepustowości Mostu Grota (4 pasy ruchu, gdy w etapie 2 – 5 pasów ruchu). Różnice w pracach przewozowych pomiędzy etapami 1 i 2 dla wariantu 3 wynoszą: w szczycie porannym 130 pojazd-godzin, a w szczycie popołudniowym 654 pojazd-godzin, co w skali miesiąca daje różnicę (rozumianą jako straty czasu użytkowników) na poziomie 82 tys. godzin.

W związku z powyższym należy dążyć do koordynacji zamknięć łącznic w węźle z Wisłostradą i w węźle z ul. Marymoncką, w dwóch pierwszych etapach przebudowy. Zapewni to obsługę ruchu w kierunku ze wschodu na północ i południe we wszystkich etapach przebudowy.

Najlepsze warunki ruchu będą występować w etapie 3 przebudowy trasy S8, co wynika z zakończenia do tego czasu przebudowy ulic głównych, w tym mostu i wynikającej z tego faktu zwiększonej przepustowości głównego ciągu drogowego.

8.4 Preferowany wariant etapowania robót

W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że **najbardziej korzystny będzie wariant 4 organizacji ruchu na czas przebudowy Trasy S8**, biorąc pod uwagę warunki ruchu w mieście. W tabeli poniżej przedstawiono zmiany w organizacji ruchu wprowadzone w wariantcie 4 w stosunku do wariantu przedstawionego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (wariant 1).

Tabl. 8.2 Zmiany w organizacji ruchu proponowane w wariantcie 4 w stosunku do wariantu 1.

|                                               | Etap 1                                                                                                                                                                   | Etap 2                                              | Etap 3                                               |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Węzeł Powązkowska                             | Bez zmian                                                                                                                                                                | Bez zmian                                           | Bez zmian                                            |
| Węzeł Broniewskiego                           | Zapewnienie przekroju 2+2 na jezdniach głównych S8                                                                                                                       | Zapewnienie przekroju 2+2 na jezdniach głównych S8  | Bez zmian                                            |
| Węzeł Marymoncka                              | Bez zmian                                                                                                                                                                | Bez zmian                                           | Ruch jednokierunkowy na ul. Żelazowskiej w stronę S8 |
| Hłaski i Gdańska,<br>Mickiewicza, Gwiaździsta | Bez zmian                                                                                                                                                                | Bez zmian                                           |                                                      |
| Węzeł Wisłostrada                             | Zapewnienie istniejącego przekroju na Wisłostradzie                                                                                                                      | Zapewnienie istniejącego przekroju na Wisłostradzie |                                                      |
| Węzeł Modlińska                               | Wprowadzenie 2 zawrotek na ul Jagiellońskiej,<br>Udostępnienie łącznicy do pętli autobusowej komunikacji indywidualnej – ruch jednokierunkowy zjazd z wiaduktu trasy S8. | Wprowadzenie 2 zawrotek na ul Jagiellońskiej        |                                                      |

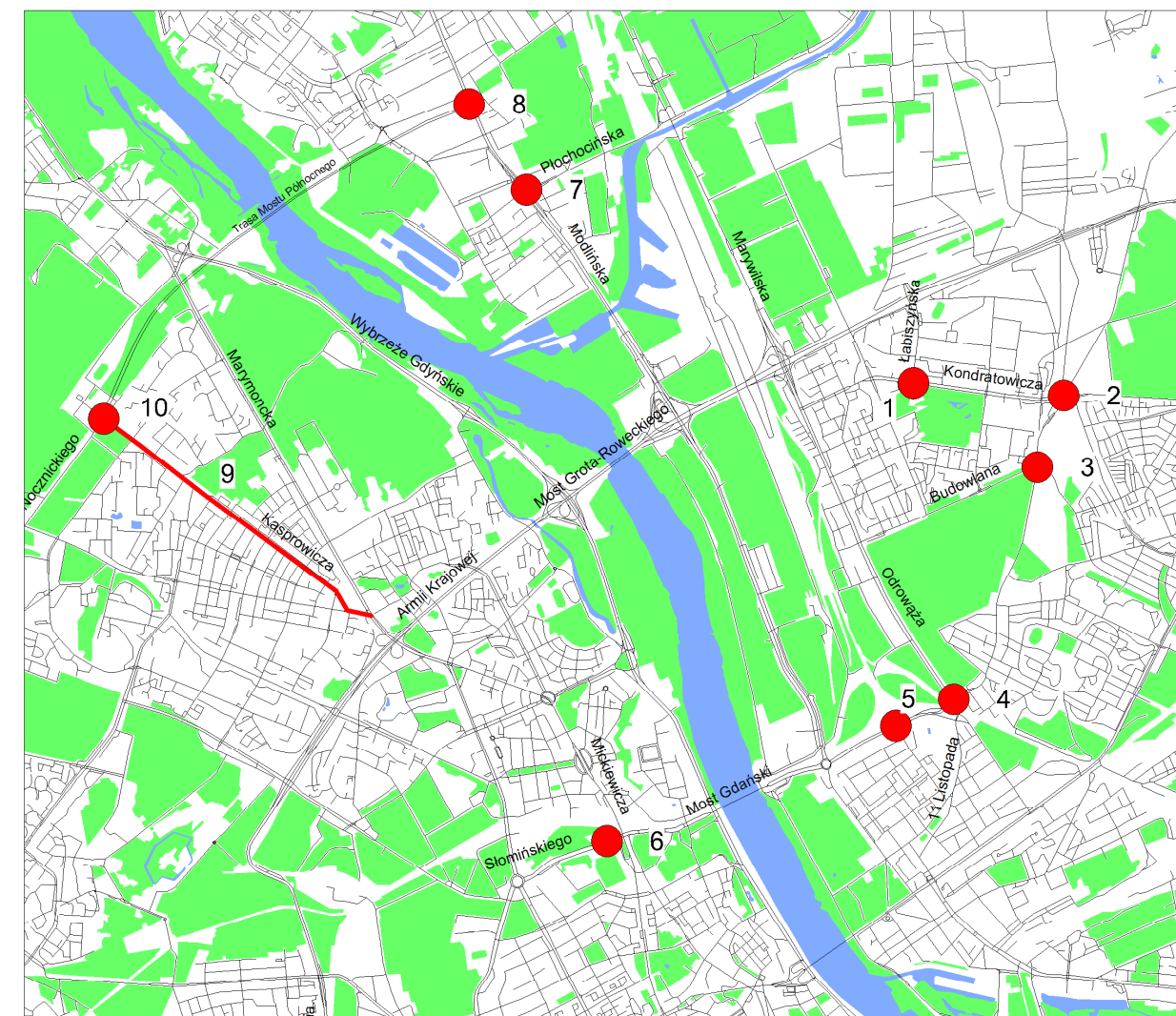
- Wariant 4 uwzględnia zmiany w dostępności wybranych ulic w centrum Warszawy w tym:
- przywrócenie przejezdności ciągu ulicy Marszałkowskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Świętokrzyską,
  - otworenie dla ruchu indywidualnego mostu Śląsko-Dąbrowskiego z wyłączeniem estakad na wysokości starego Miasta,
  - uruchomienie relacji skrętu w lewo na ulicy Słomińskiego na wysokości dw. Gdańskiego, w kierunku do ul. Andersa. – kierunek wschód południe.



## 8.5 Zalecenia dla skrzyżowań/ulic, znajdujących się poza przebudowywaną Trasą S8, dla których należałoby wprowadzić korekty relacji skrętnych, ilości pasów, kierunków ruchu, zmian programów sygnalizacji świetlnej w celu uzyskania maksymalnej drożności układu komunikacyjnego

Biorąc pod uwagę spodziewane przeniesienie się ruchu z modernizowanej Trasy AK na pozostały układ drogowy, zwłaszcza w obrębie wytypowanych 8 obszarów wpływu, rekomenduje się rozważenie następujących zmian organizacji ruchu w celu uzyskania maksymalnej drożności układu komunikacyjnego:

1. **Skrzyżowanie ul. Kondratowicza/Łabiszyńska** – zwiększenie przepustowości skrętu w lewo z ul. Kondratowicza w ul. Łabiszyńską z rozważeniem wydzielenia podfazy dla pojazdów skręcających w lewo i ew. wydzielenie pasa (środkowego) wyłącznie dla autobusów skręcających w lewo (na przystanek autobusowy zlokalizowany na wylocie ul. Łabiszyńskiej).
2. **Skrzyżowanie ul. Kondratowicza/Wincentego/Głębocka** - zwiększenie przepustowości skrętu w lewo z ul. Wincentego w ul. Kondratowicza z rozważeniem wydzielania podfazy dla pojazdów skręcających w lewo (od strony południowej).
3. **Skrzyżowanie ul. Wincentego z ul. Matki Teresy z Kalkuty** – zwiększenie przepustowości skrętu w lewo z ul. Wincentego w ul. Matki Teresy z Kalkuty z rozważeniem wydzielania podfazy dla pojazdów skręcających w lewo (od strony południowej).
4. **Węzeł Żaba** – zwiększenie przepustowości skrętu w prawo z ul. Odrowąża w ul. Starzyńskiego, poprzez dopuszczenie możliwości skrętu w prawo także z pasa środkowego (pas do jazdy na wprost i w prawo)
5. **Skrzyżowanie ul. Starzyńskiego z ul. Namysłowską** – maksymalne skrócenie czasu otwarcia wlotu ul. Namysłowskiej (i światła zielonego na przejściu dla pieszych) w celu wydłużenia światła zielonego dla ciągu ul. Starzyńskiego.
6. **Ul. Słomińskiego na wysokości Dw. Gdańskiego** – dodanie możliwości skrętu w lewo w kierunku ul. Dawidowskiego i dalej w kierunku ul. Andersa. Rozwiązanie to byłoby uzupełnieniem możliwości skrętu w ul. Międzyparkową, wprowadzającą ruchu w oś ul. Bonifraterskiej. Wymagana instalacja sygnalizacji świetlnej.
7. **Skrzyżowanie ul. Modlińskiej z ul. Płochocińską** – zwiększenie przepustowości skrętu w lewo z ul. Modlińskiej w ul. Płochocińską (głównie ze względu na szczyt popołudniowy), poprzez przyznanie jej pierwszeństwa przejazdu (na skrzyżowaniu pod estakadami ul. Modlińskiej)
8. **Skrzyżowanie u. Modlińskiej i TMP** – rozważenie możliwości zwiększenia przepustowości skrętu w lewo z ul. Modlińskiej (wlot południowy) na TMP (ew. wydłużenie sygnału zielonego przy zachowaniu obecnego układu pasów ruchu)
9. **Ul. Kasprówicza** – zwiększenie przepustowości ulicy, poprzez likwidację możliwości parkowania na prawych pasach jezdni.
10. **Skrzyżowanie ul. Kasprówicza i TMP** – zwiększenie przepustowości i minimalizacja strat czasu na skręcie w lewo z TMP w ul. Kasprówicza oraz na skręcie w prawo z ul. Kasprówicza w TMP (zwiększenie udziału światła zielonego dla tych relacji).



Rys. 8.9 Elementy układu drogowego, gdzie zalecana jest korekta organizacji ruchu.

## 8.6 Określenie miejsc, w których należałoby wprowadzić zmienną w czasie dnia organizację ruchu

W wyniku przeprowadzonych analiz, w bezpośrednim sąsiedztwie trasy S8 nie zidentyfikowano możliwości zastosowania przekrojów drogowych na których warto byłoby wprowadzać zmienną w ciągu dnia organizację ruchu (w rozumieniu zmiennej liczby pasów ruchu). Natomiast do rozważenia jest wprowadzenie zmiennej liczby pasów ruchu w ul. Wybrzeże Że Heskich, na odcinku od węzła w rejonie mostu Gdańskiego do rejonu węzła z Mostem Śląsko-Dąbrowskim. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na uzyskanie w szczycie porannym dwóch pasów ruchu w kierunku południowym, a w szczycie popołudniowym w kierunku północnym.



## 8.7 Wskazanie miejsc w których należałoby wprowadzić dodatkowe pasy autobusowe

Biorąc pod uwagę spodziewane przeciążenie układu drogowego w związku z modernizacją Trasy AK w odniesieniu do transportu zbiorowego rekomenduje się:

1. Ograniczenie planowania przebiegu linii autobusowych w obszarze bezpośrednio przylegającym do modernizowanego odcinka, w tym przebiegu linii mostem Grota-Roweckiego (co najwyżej linie przebiegające wzdłuż modernizowanej trasy, bez wykonywania skrętów w obrębie węzłów na obu krańcach mostu). Obsługa transportem zbiorowym powinna być realizowana z wykorzystaniem TMP (do węzła Młociny) i ul. Modlińskiej - Jagiellońską do centrum Pragi.
2. Zwiększenie wykorzystania tras tramwajowych w obszarze Targówka/Bródna w podróżach do centrum miasta, w związku ze spodziewanym pogorszeniem warunków ruchu autobusowego wzdłuż ciągu ulicy Wincentego (niekorzystny wpływ na komunikację autobusową).
3. Rozważenie możliwości wprowadzenia wydzielonego pasa autobusowego na ul. Modlińskiej na odcinku dojazdowym do ronda Starzyńskiego.
4. Rozważenie możliwości wprowadzenia wydzielonego (krótkiego) pasa autobusowego na skrzyżowaniu ul. Kondratowicza/Łabiszyńska na skřęcie w lewo z ul. Kondratowicza w Łabiszyńską .

## 8.8 Propozycje innych rozwiązań, które mogą poprawić drożność komunikacyjną ulic.

Zakres wpływu modernizacji Trasy AK w związku z przenoszonym się ruchem na pozostały układ drogowy, a w szczególności obciążenie dojazdów do Mostu Marii Skłodowskiej-Curie, oraz Mostu Gdańskiego (węzeł Żaba, rondo Starzyńskiego, rejon skrzyżowania z ul. Międzyparkową) uzasadnia **rozważenie możliwości uruchomienia tymczasowej przeprawy mostowej przez Wisłę, w śladzie przyszłej Trasy Krasińskiego, spinającej ul. Jagiellońską i Wybrzeże Gdyńskie**. Rozwiązanie takie obniżyłoby stopień uciążliwości związany z ww. trasami mostowymi oraz zmniejszyłoby obciążenie ruchem układu drogowego Bielana. Byłoby także równoznaczne z możliwością odstąpienia od wykonywania większej części korekt rekomendowanych w niniejszym opracowaniu.

Można oczekiwać, że przeniesienie się ruchu na most tymczasowy (o przekroju 2x2) byłoby większe niż w przypadku pozostałych dwóch mostów stanowiących alternatywę dla Mostu Grota-Roweckiego (tj. Mostu Marii Skłodowskiej - Curie i Gdańskiego). W takim przypadku szczególnej ochrony przed napływem wzmożonego ruchu wymagałby teren Żoliborza a zwłaszcza rejon pl. Wilsona (np. poprzez wprowadzenie wyłącznie relacji skrętu w prawo i w lewo z mostu tymczasowego w ul. Wybrzeże Gdyńskie).

Wprowadzenie mostu tymczasowego byłoby także korzystne (bezpieczne dla funkcjonowania miasta) na wypadek wystąpienia awarii, lub większych zakłóceń związanych z remontem Mostu Grota –Roweckiego.