

Biuro Konsultacyjno Projektowe Inżynierii Transportu
"Dro-System"

Izabela Oskarbska

80-041 GDAŃSK ul. Dywizji Wołyńskiej 33A/8 tel. 600 465 312 NIP: 957-053-35-77

nr konta:16 1090 1098 0000 0001 0270 5603

**Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej
wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii
kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi
w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa
wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką
z ul. Warszawską” w mieście Pruszków**

Autorzy opracowania:
mgr Izabela Oskarbska
inż. Grzegorz Oskarbski
mgr inż. Jacek Zarembski
mgr inż. Tomasz Marcinkowski
mgr inż. Krystian Mowiński

Gdańsk, październik 2017

Spis Treści:

1. WSTĘP	6
1.1. Cel opracowania	6
2. ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO	7
2.1. Dane ogólne	7
2.1.1. Układ przestrzenny i dane demograficzne.....	7
2.1.2. Układ dróg i ulic	9
2.1.3. Transport zbiorowy	11
2.2. Ruch uliczny	12
2.2.1. Natężenie ruchu	12
3. PROGNOZY RUCHU	25
3.1. Założenia	25
3.1.1. Planowany system transportu	25
3.1.2. Prognozy zmian	25
3.1.3. Prognozy ruchu	26
3.1.4. Analizy rozkładu wartości natężeń ruchu i struktury rodzajowej pojazdów.....	44
4. PODSUMOWANIE	63

Spis Rysunków:

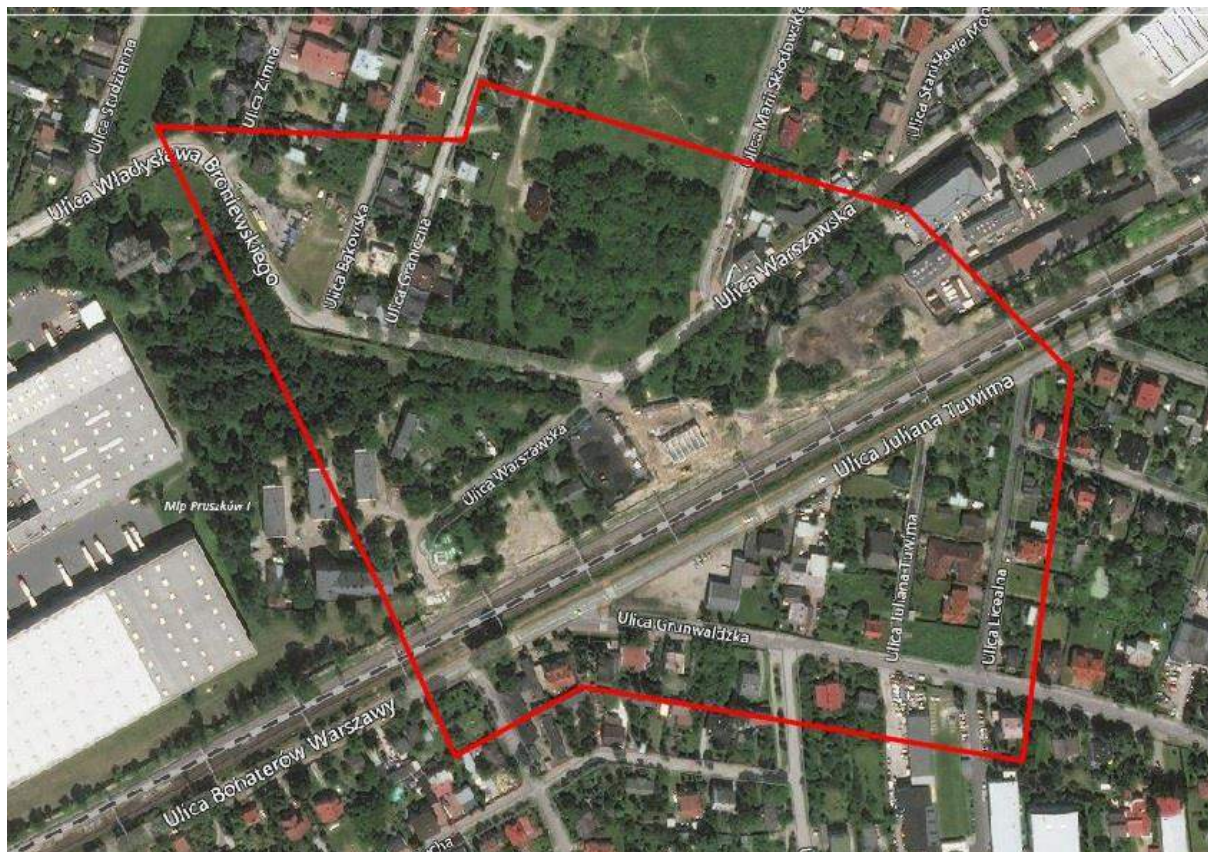
Rys. 1. Lokalizacja analizowanego obszaru.....	6
Rys. 2 Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekroju ul. Poznańskiej (wiadukt nad linią kolejową)	14
Rys. 3 Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekroju ul. Okulickiego (wiadukt nad linią kolejową)	16
21	
Rys. 4 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2017	21
Rys. 5 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2017	22
Rys. 6 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2017	23
Rys. 7 Planowana koncepcja budowy wiaduktu.....	27
Rys. 8 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2020- wariant W0	29
Rys. 9 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2020- wariant W0.....	30
Rys. 10 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2020 – wariant W0.....	31
Rys. 11 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2020- wariant W1	32
Rys. 12 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2020- wariant W1	33
Rys. 13 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2020 – wariant W1.....	34
Rys. 14 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2030- wariant W0	35
Rys. 15 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2030- wariant W0	36
Rys. 16 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2030 – wariant W0.....	37
Rys. 17 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2030- wariant W1	38
Rys. 18 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2030- wariant W1	39
Rys. 19 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2030 – wariant W1.....	40
Rys. 20 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2030- wariant W2	41
Rys. 21 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2030- wariant W2	42
Rys. 22 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2030 – wariant W2.....	43

Spis Tablic:

Tablica 1. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekroju ul. Poznańskiej (wiadukt nad linią kolejową)	13
Tablica 2. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekroju ul. Okulickiego (wiadukt nad linią kolejową)	15
Tablica 3. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Warszawska – Wojska Polskiego w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	17
Tablica 4. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Tysiąclecia-Dworcowa w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	17
Tablica 5. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Tysiąclecia-Al. Jerozolimskie-Piastowska w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	18
Tablica 6. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Prusa-Al. Jerozolimskie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	18
Tablica 7. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Poznańska-Prusa w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	19
Tablica 8. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Poznańska-Batalionów Chłopskich w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	19
Tablica 9. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Partyzantów-Al. Jerozolimskie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	20
Tablica 10. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Batalionów Chłopskich - Kurca w godzinach szczytu porannego i popołudniowego	20
Tabela 11 Oszacowana zmiana wskaźników ruchliwości udziału poszczególnych środków transportu w podróżach do roku 2030	26
Tabela 12 Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru	44
Tabela 13 Zbiorcze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	46
Tabela 14 Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi	46
Tabela 15 Średnioroczna dobowo praca przewozowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	46
Tabela 16 Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych	47
Tabela 17 Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru	47
Tabela 18 Zbiorcze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	49
Tabela 19 Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi	49

Tabela 20 Średnioroczna dobową pracę przewozową potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	49
Tabela 21 Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych	50
Tabela 22 Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru	50
Tabela 23 Zbiórce średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	52
Tabela 24 Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi	52
Tabela 25 Średnioroczna dobową pracę przewozową potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	52
Tabela 26 Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych	53
Tabela 27 Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru	53
Tabela 28 Zbiórce średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	55
Tabela 29 Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi	55
Tabela 30 Średnioroczna dobową pracę przewozową potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	55
Tabela 31 Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych	56
Tabela 32 Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru	56
Tabela 33 Zbiórce średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	58
Tabela 34 Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi	58
Tabela 35 Średnioroczna dobową pracę przewozową potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	58
Tabela 36 Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych	59
Tabela 37 Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru	59
Tabela 38 Zbiórce średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	61
Tabela 39 Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi	61
Tabela 40 Średnioroczna dobową pracę przewozową potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru	61
Tabela 41 Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych	62

Celem jest wykonanie prognoz ruchu do opracowania: pt „Koncepcja połączenia drogowego nad torami PKP w rejonie ulic: od północy: ul. Broniewskiego, ul. Warszawska; od południa ul. Główna, ul. Leszczynowa, ul. Grunwaldzka” w mieście Pruszków. Obszar objęty analizami przedstawiano na rys. 1.



6

2. ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1. Dane ogólne

W opracowaniu prognoz posłużono się założeniami odnośnie zmian demograficznych społeczno-ekonomicznych, rozwoju sieci transportu zbiorowego i podstawowej sieci ulicznej oraz zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz prognoz zawartych w opracowaniach:

[1] „Koncepcja połączenia drogowego pod lub nad torami PKP w rejonie ulic: Od północy: ul. Broniewskiego, ul. Warszawska, Od południa: ul. Główna, ul. Leszczynowa, ul. Grunwaldzka” Raport – III etap z 2010 roku - opracowanie wykonane na zlecenie Miasta Pruszków przez konsorcjum firm MMR Projekt s.c. z siedzibą na ul. Mandarynki 4/30, 02-796 Warszawa i Proway z siedzibą na ul. Vivaldiego 56/3, 52-129 Wrocław.

[2] „Plan sieci dróg powiatowych powiatu pruszkowskiego na lata 2017-2030”, Starostwo Powiatowe w Pruszkowie, rok 2017.

[3] „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Pruszków” Gmina Miasto Pruszków, 2013 rok.

W celu kalibracji modelu ruchu dla stanu istniejącego wykonano pomiary ruchu na skrzyżowaniach i przekrojach w obszarze analizy i obszarze sąsiadującym.

[4] OpenStreetMap

2.1.1. Układ przestrzenny i dane demograficzne

W opracowaniu uwzględniono obszar miasta Pruszków, który jest częścią powiatu pruszkowskiego. Powiat pruszkowski zajmuje obszar o powierzchni prawie 25 tys. ha i jest najmniejszym powiatem ziemskim w województwie mazowieckim. Z kolei najmniejszymi jednostkami powiatu są gminy miejskie. Powierzchnia Pruszkowa wynosi 19,19 km². Największą część Pruszkowa zajmują tereny mieszkaniowe - 50%, tereny przemysłowe – 15% oraz tereny rolne i niefunkcjonalne – 29,1%. Tereny zabudowy biurowej stanowią tylko 0,1%, zabudowy handlowej - 3,8%, a parków 2,0%. Wg. danych GUS powiat pruszkowski na koniec roku 2015 liczył 160776 mieszkańców. Liczba ta wzrastała w latach 2010-2015. Analizując szczegółowe dane w gminach powiatu pruszkowskiego, stwierdza się, że niemal wszystkie zanotowały wzrost liczby ludności. Jedynie w gminie Piastów, w przeciągu okresu 2010-2015 spadła ona o 45 osób. Największy przyrost miał miejsce w mieście Pruszków, a następnie w gminach Brwinów i Nadarzyn. W całym powiecie w przeciągu 6 lat przybyło 6 846 mieszkańców. Widoczny jest trend starzenia się społeczeństwa – w ciągu ostatnich lat, to właśnie grupa w wieku poprodukcyjnym zanotowała największy wzrost. Jednocześnie można zauważyć mniej dynamiczny niż w przypadku grupy osób w wieku poprodukcyjnym, wzrost liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym. Wg. prognoz GUS, liczba ludności powiatu będzie wzrastać (z największą dynamiką w grupie osób w wieku produkcyjnym) i w 2020 roku wyniesie ok. 170500 osób a w 2030 roku 174 tys. mieszkańców. Wg. danych GUS liczba podmiotów gospodarczych sukcesywnie wzrasta w ciągu ostatnich lat i w roku 2016 wyniosła 27 624 jednostki. Zdecydowana większość podmiotów gospodarczych ma swoje siedziby w gminie Pruszków. W roku

2012 w Pruszkowie zarejestrowanych było 8 640 podmiotów gospodarczych i ich liczba rośnie. W ostatnich pięciu latach wzrost ten wyniósł prawie 10%. W województwie mazowieckim w tym samym czasie nastąpił wzrost na poziomie 8%. Dominującą rolę (ok. 80% sektora prywatnego) odgrywają osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Spółki handlowe, mające duże znaczenie dla gospodarki miasta, stanowią ok. 10% podmiotów prywatnych. Systematycznie rośnie także liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających powyżej 10 osób. W Pruszkowie jest takich podmiotów 323, w tym: 62 zatrudniające powyżej 50 osób, 6 zatrudniających powyżej 250 osób i jeden zatrudniający powyżej >1000 osób. W Pruszkowie występuje różnorodny przemysł, m.in. zakłady farmaceutyczne (Herbapol) i kosmetyczne (LOreal), a także centra logistyczne (np. Millennium Logistic Park) i jeden z największych w Polsce kolejowych terminali kontenerowych. Rozwija się także budownictwo (powstają nowe osiedla mieszkaniowe), handel i usługi. Wśród dużych zakładów należy wymienić: Daewoo Electronics Manufacturing Poland, Mitsui, Nice, Gorenje, Electrolux, Lek, TRW Automotive. Na terenie gminy znajduje się 9 dużych obiektów handlowych (m.in. Dragon, Lidl, Alma i Carrefour Express). Na terenie powiatu działalność prowadzi także IKEA, Man, DAF, 3M, Iveco i wiele innych. W mieście siedziby mają 24 banki.

Pruszków jest przede wszystkim ośrodkiem mieszkaniowym i przemysłowo-usługowym, a także ośrodkiem sportu i rekreacji. Korzystne położenie miasta, m.in. bliskość tras międzynarodowych i krajowych, międzynarodowego Lotniska Chopina, kolejowego terminalu kontenerowego, są czynnikami dynamizującymi jego rozwój. Pruszków jest ośrodkiem sportu i rekreacji południowo-zachodniej części aglomeracji warszawskiej. Infrastruktura obejmuje: halę sportową "Znicz", Stadion piłkarski, Olimpijski Tor Kolarski " BGŻ Arena", Aqua Park "Kapry", cztery parki (w tym park Potulickich z unikatowym układem przestrzennym), zaplecze naukowo-dydaktyczne w postaci: 18 przedszkoli, 8 szkół podstawowych, 7 gimnazjów, 7 szkół średnich, Wyższej Szkoły Kultury Fizycznej i Turystyki i 1 szkoły policealnej. Na terenie miasta znajdują się 3 szpitale.

W 2016 roku stopa bezrobocia w powiecie wyniosła 5,5% i jest to najniższa wartość w ciągu ostatnich lat (w latach 2010-2016 stopa bezrobocia w powiecie pruszkowskim wynosiła od 5,5 – 8,5%, przy czym w ostatnich latach obserwuje się trend malejący). Warszawa jest ośrodkiem pracy dla ponad 79% osób pracujących zamieszkujących powiat pruszkowski (według danych na 2011 rok). Stopa bezrobocia (procent bezrobotnych w grupie ludności w wieku produkcyjnym) w Pruszkowie w roku 2010 wyniosła 4,6%. Jest to wartość dość niska odnosząc ją do danych dla całego powiatu pruszkowskiego (6,8%), województwa mazowieckiego (9,7%), czy całego kraju (12,4%).

Analizowany obszar położony jest na granicy dwóch rejonów:

- Żbików i Bąki – położone na północ od linii kolejowej i na zachód od drogi nr 718. Północną część zajmują głównie tereny rolne i nieliczna zabudowa jednorodzinna. Natomiast południowa część zabudowana jest głównie domami jednorodzinnymi, a częściowo także kamienicami (w okolicy ul. 3 Maja i ul. Narodowej). W ostatnich latach w tym obszarze powstały nowe osiedla wielorodzinne m.in. w okolicach ul. Granicznej i ul. Korczaka (obszar rozwojowy). Znajduje się tu również duży obszar poprzemysłowy tworzący obecnie centrum logistyczne.

- Malichy i Tworki – osiedla zabudowy jednorodzinnej

W rejonie planowanego przejazdu przez tory, zarówno po północnej i południowej stronie torów PKP, teren przeznaczony jest pod zabudowę mieszkaniową i pod funkcję

wytwórczą, handlową lub magazynową. Po stronie północnej dominują obszary przemysłowe zainwestowane. W analizowanym obszarze dominuje niska zabudowa. Centrum Logistyczne MLP Pruszków 1 oraz Szpital Kolejowy obsługiwane od DW 718. Planowane połączenie przyczyni się do wzrostu ruchu międzydzielnicowego i zewnętrznego (w przypadku krytycznych warunków ruchu na podstawowym układzie ulicznym), aczkolwiek wzrost tego ruchu będzie ograniczony przepustowością połączeń lokalnych oraz ograniczeniami dopuszczalnego tonażu. Połączenie nad torami realizowane będzie wraz dowiązaniem do planowanego układu komunikacyjnego obszaru Żbików – Bąki. Budowa wiaduktu posłuży do powiązań lokalnych w rejonie od strony półn.: ul. Broniewskiego, ul. Warszawskiej z ulicami od strony połd. czyli z ul. Główną, ul. Leszczynową i ul. Grunwaldzką.

Według danych Starostwa Pruszkowskiego (Wydział Komunikacji) w Pruszkowie było zarejestrowanych 31 921 tys. samochodów (stan na dzień 16.10.2013). Oznacza to wskaźnik motoryzacji, który wynosił ok. 540 sam/1000 mieszkańców. Wysoki wskaźnik motoryzacji oznacza dużą dostępność samochodów, co z punktu widzenia zarządzania systemem transportowym jest niekorzystne. Stan taki zwiększa bowiem wymagania w stosunku do organizacji transportu zbiorowego i jego konkurencyjności na etapie podejmowania decyzji o odbywaniu podróży.

2.1.2. Układ dróg i ulic

Przez powiat pruszkowski przebiegają następujące drogi:

- krajowe:

DK nr 2

Autostrada A2 (Warszawa – Poznań – Berlin) z węzłem „Pruszków”, który poprzez DW nr 718, zapewnia powiązanie z wewnętrznym układem drogowym miasta Pruszkowa. Na niektórych odcinkach droga uzyskała status autostrady (A2) i w takim charakterze przebiega przez gminy Brwinów i Pruszków. Natomiast na odcinku służącym, jako Południowa Obwodnica Warszawy ma status drogi ekspresowej – S2 przebiega przez gminy Piastów, Michałowice i Raszyn w jednym ciągu z drogą ekspresową S8.

Ponadto w pobliżu Pruszkowa przebiegają drogi krajowe

DK nr 7

W obszarze powiatu przebiega przez gminę Raszyn łącząc się z drogą S8 i tworząc swoistą obwodnicę Raszyna. Dzieli z nią bieg aż do drogi S2.

DK nr 8

Przebiega częściowo przez gminy Nadarzyn i Raszyn, gdzie w biegu zmienia status na drogę ekspresową (S8).

- wojewódzkie:

DW nr 701

Na długości niemal 11 km łączy Józefów z Ożarowem Mazowieckim. W powiecie pruszkowskim przecina DW nr 718. Zapewnia połączenie z innymi miejscowościami zlokalizowanymi w bezpośredniej bliskości Pruszkowa, w kierunku północno-zachodnim; na terenie miasta droga ta przebiega ulicami: Ożarowską, Żbikowską i Domaniewską.

DW nr 718

Wychodząc z Pruszkowa, z drogi wojewódzkiej nr 719, biegnie w stronę Borzęcina Dużego. Przebiega w osi północ-południe i zapewniająca połączenie miasta z

autostradą A2 poprzez węzeł „Pruszków”, zlokalizowany w północnej części miasta oraz z drogą krajową nr 2; na terenie miasta droga ta przebiega ulicami: 3 Maja i Poznańską

DW nr 719

Przebiega przez Pruszków, dochodząc do gminy Puszcza Mariańska. Przebiega w osi północny wschód – południowy zachód, zapewniająca bezpośrednie połączenie drogowe z Warszawą (Al. Jerozolimskie); droga ta zapewnia również połączenie miasta z drogą krajową nr 8 (poprzez ciąg DW 719-720); na terenie miasta droga ta przebiega ulicami: Grodziską, Al. Wojska Polskiego, Al. Jerozolimskimi,

DW nr 760

To odcinek o długości ok. 2 km w gminie Pruszków. Łączy stację kolejową Pruszków z drogą wojewódzką 718 (ulica Waryńskiego).

Poza obszarem Pruszkowa przebiegają drogi wojewódzkie

DW nr 720

Rozpoczyna się w Nadarzynie i kończy w mieście Błonie. Łączy także drogi krajowe nr 2 i nr 8.

DW nr 721

Łączy Nadarzyn z gminą Wiązowna. W większości znajduje się na terenie gminy Raszyn i stanowi połączenie dróg krajowych nr 7 i nr 8.

- drogi powiatowe:

Długość dróg powiatowych na obszarze powiatu wynosi prawie 167 km, w tym na obszarze Pruszkowa prawie 22 km.

Uzupełniającą sieć dróg stanowią drogi gminne.

Analizowany obszar ograniczają drogi autostrada A2, droga ekspresowa S2 oraz drogi wojewódzkie DW 719, DW 718.

W rejonie projektowanego połączenia nad lub pod linią kolejową, w stanie istniejącym jest następujący układ ulic:

- po południowo-wschodniej stronie torów PKP równolegle do nich przebiega ulica Bohaterów Warszawy. Ulica Grunwaldzka, prostopadła do ul. Bohaterów Warszawy prowadzi ruch w kierunku drogi wojewódzkiej nr 719. Do wyżej wymienionych ulicy podłączony jest układ ulic lokalnych i dojazdowych (Główna, Leszczynowa, Licealna)
- po stronie północnej torów PKP przebiega ulica Broniewskiego łącząca się w kierunku zachodnim z ulicą Poznańską (drogą wojewódzką nr 718) a w kierunku wschodnim przebiega na teren gminy Piastów. Do ważniejszych ciągów komunikacyjnych można zaliczyć również ulicę Warszawską.

2.1.3. Transport zbiorowy

System transportu zbiorowego w Pruszkowie składa się z dwóch podsystemów: komunikacji szynowej (kolej i WKD) oraz komunikacji autobusowej.

Centralną część Pruszkowa przecinają tory kolejowe linii nr 1 z Warszawy Centralnej do Katowic (międzynarodowy korytarz transportowy E65) oraz linii nr 447 z Warszawy Zachodniej do Grodziska Mazowieckiego. Obie linie kolejowe to pierwszorzędne linie dwutorowe zelektryfikowane, które biegną w stosunku do siebie równoległe i prowadzą zarówno ruch pasażerski jak i towarowy. Obsługę z wykorzystaniem linii kolejowej nr 1 prowadzą następujący przewoźnicy pasażerscy: PKP Intercity S. A, Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., natomiast z linii nr 447 korzystają: Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. i Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. Na terenie miasta znajduje się stacja kolejowa „Pruszków PKP”, stanowiąca ważny lokalny węzeł komunikacyjny. Przez Pruszków przebiega również linia Warszawskiej Kolei Dojazdowej numer 47, z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego z trzema przystankami osobowymi: „Pruszków WKD”, Tworki WKD” i Malichy WKD”. Linia kolejowa WKD jest połączona z linią kolejową nr 1 łącznikiem o znaczeniu technicznym (od stacji WKD Komorów do rejonu stacji PKP Pruszków – linia kolejowa nr 512). Przy stacji kolejowej Pruszków PKP zatrzymują się zarówno autobusy linii miejskich jak i autobusy podmiejskie (trasy obsługiwane na zlecenie innych gmin lub linie prywatne). Pasażerów bezpośrednio do dworca, po południowej stronie linii kolejowej (przystanek Sienkiewicza/PKP) dowożą autobusy dwóch linii miejskich (linii nr 1 i 2) oraz 5 linii podmiejskich. Przystanek po północnej stronie stacji (Waryńskiego przy PKP), jest obsługiwany autobusami dwóch linii miejskich (linie 3 i 4) oraz autobusami 3 linii podmiejskich. W otoczeniu stacji znajdują się parkingi działające w systemie Parkuj i Jedź (P+R) oferujące 200 miejsc postojowych oraz zadaszony parking dla rowerów o pojemności 30 miejsc. W związku z tym, że popyt na miejsca parkingowe, działające w systemie P+R jest większy niż oferta, samochody są pozostawiane na ulicach w rejonie dworca, w tym w szczególności na ulicach: Sienkiewicza, Kościuszki oraz Ołówkowej.

Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD) prowadzi ruch pasażerski na trasie ze stacji Warszawa Śródmieście WKD przez Pruszków do Grodziska Mazowieckiego oraz do Milanówka. Na terenie Pruszkowa znajdują się przystanki osobowe: Malichy, Tworki oraz Pruszków WKD położone w południowo-wschodniej części miasta. Dodatkowo część Pruszkowa jest obsługiwana przez stację Komorów położoną na terenie gminy Michałowice.

Sieć miejskiej komunikacji autobusowej w Pruszkowie składa się z 4 linii autobusowych. Linie są organizowane przez Miasto Pruszków. Przez obszar objęty analizami przebiega linia 3. Linia 3 – Pruszków – Piastów, o przebiegu: Inżynierska (pętla) – Waryńskiego – POW - 3-go Maja – Długa – Zdziarska – Korczaka - (Piastów) - M. Dąbrowskiej - Traugutta (rondo) i powrót: Broniewskiego – Długa - 3-go Maja - Łączniczek AK – Waryńskiego - Inżynierska. Linia obsługiwana jest przez przewoźnika Europa Express City Sp. z o.o.. Autobusy kursują w okresie pomiędzy ok. 5.30 – 20.00, z częstotliwością, w zależności od pory dnia 30 lub 60 minut. Linie autobusowe zapewniają przede wszystkim dojazdy do stacji kolejowej PKP Pruszków, w tym linie 1 i 2 z obszarów położonych po południowej stronie linii kolejowej, natomiast linie 3 i 4 z obszarów miasta położonych na północ od linii kolejowej. Godziny funkcjonowania komunikacji miejskiej są krótsze niż godziny funkcjonowania kolei (pociągi zarówno KM, SKM jak i WKD kursują w okresie od ok. 4.30 do ok. 24.00). Tylko linia autobusowa

nr 1 funkcjonuje do godz. 23.00. Pozostałe linie kończą okres funkcjonowania ok. 19.00-20.00.

Sieć komunikacji autobusowej uzupełniają linie podmiejskie, które funkcjonują na zlecenie innych gmin lub są liniami prywatnymi (w pobliżu terenu objętego analizami przebiegają ulicami 3 Maja do DW 718, oraz Bohaterów Warszawy-Grunwaldzką. Na terenie Pruszkowa funkcjonują również linie, które realizują przewozy pracownicze w Pruszkowie oraz linie realizujące przewozy do centrów handlowych (Tesco Połczyńska, CH Janki, Maximus).

2.2. Ruch uliczny

2.2.1. Natężenie ruchu

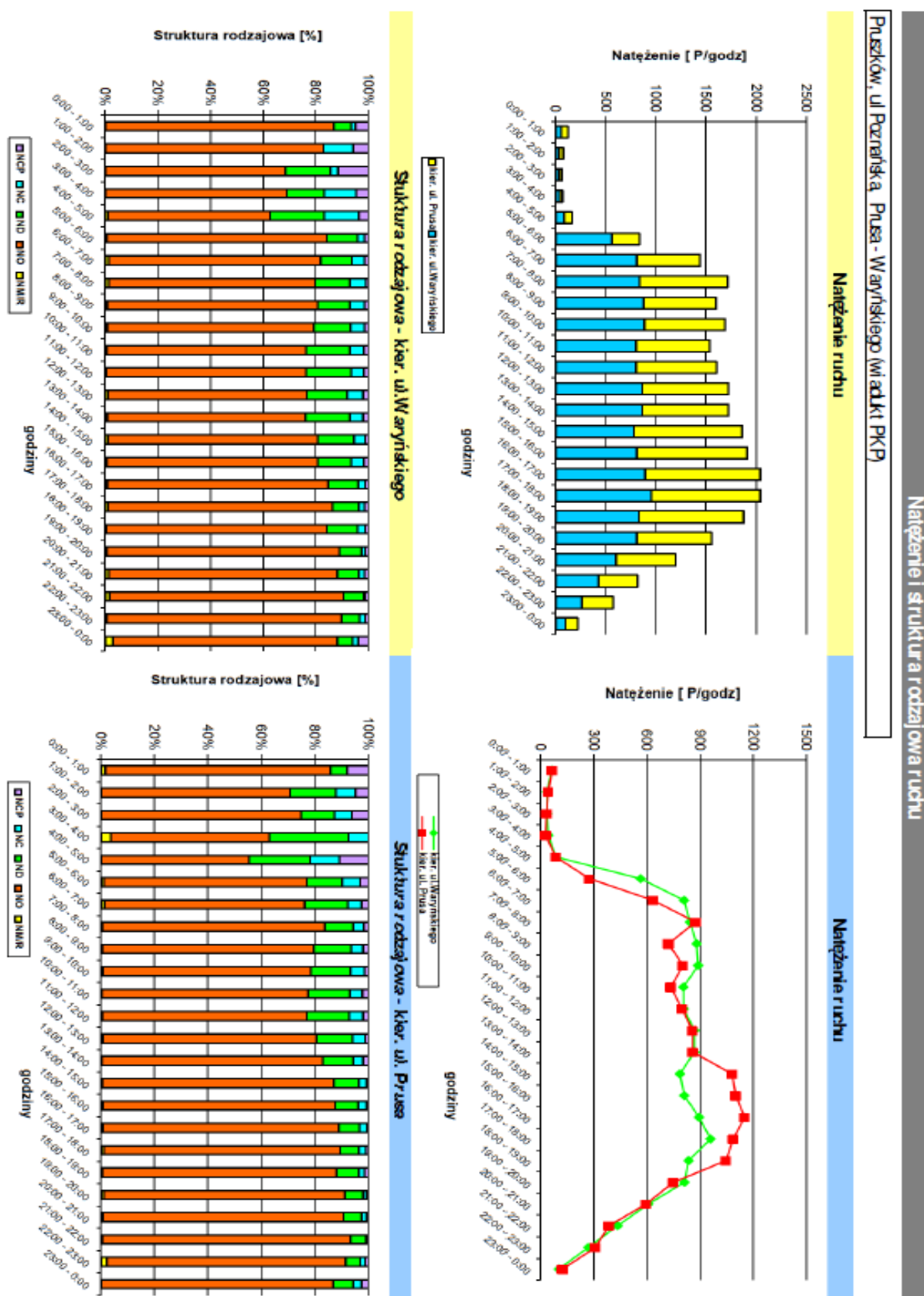
Podczas opracowania istniejącego obciążenia ruchem oraz prognoz ruchu posłużono się materiałami wyjściowymi wymienionymi w pkt. 2.1.(między innymi wykorzystano wyniki modelowania podróży w rozkładzie ruchu ze względu na prowadzone obecnie prace drogowe).

Pomiary i badania ruchu w obszarze objętym analizą przeprowadzono w październiku 2017 roku (przy dobrych warunkach atmosferycznych). W kalibracji uwzględniono wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 roku.

W październiku 2017 roku przeprowadzono badania ruchu w wybranych przekrojach i na wybranych skrzyżowaniach układu ulicznego sąsiadującego z planowanym wiaduktem. Poniżej zestawiono wyniki badań.

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekroju ul. Poznańskiej (wiadukt nad linią kolejową)

Gdańsk, październik 2017



Rys. 2 Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekroju ul. Poznańskiej (wiadukt nad linią kolejową)

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekroju ul. Okulickiego (wiadukt nad linią kolejową)

[illegible]

Gdańsk, październik 2017

Tablica 3.

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Warszawska – Wojska Polskiego w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO

Miasto: Pruszków

Skrzyżowanie: SK01

Data: 2017-10-19 /czwartek/

Ulice: Wojska Polskiego - Warszawska - Wojska Polskiego - Warszawska

Tablica SK01

RELACJA	GODZINY															RAZEM	UC
	6.00:7.00	7.00:8.00	8.00:9.00	9.00:10.00	10.00:11.00	11.00:12.00	12.00:13.00	13.00:14.00	14.00:15.00	15.00:16.00	16.00:17.00	17.00:18.00	18.00:19.00	19.00:20.00			
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			
NL	0	37	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	72	8,7	
NW	0	500	0	0	0	0	0	0	0	358	0	0	0	0	858	2,9	
NP	0	19	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	42	0,0	
NZ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0,0	
N	0	557	0	0	0	0	0	0	0	417	0	0	0	0	974	3,3	
EL	0	213	0	0	0	0	0	0	0	224	0	0	0	0	437	3,9	
EW	0	175	0	0	0	0	0	0	0	204	0	0	0	0	379	4,5	
EP	0	27	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	67	10,4	
EZ	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6	66,7	
E	0	420	0	0	0	0	0	0	0	469	0	0	0	0	889	5,1	
SL	0	238	0	0	0	0	0	0	0	394	0	0	0	0	630	1,6	
SW	0	360	0	0	0	0	0	0	0	367	0	0	0	0	727	3,3	
SP	0	195	0	0	0	0	0	0	0	333	0	0	0	0	528	2,1	
SZ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	9	0,0	
S	0	792	0	0	0	0	0	0	0	1102	0	0	0	0	1894	2,4	
WL	0	20	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	52	5,8	
WW	0	217	0	0	0	0	0	0	0	181	0	0	0	0	398	2,5	
WP	0	455	0	0	0	0	0	0	0	399	0	0	0	0	854	1,5	
WZ	0	10	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	23	17,4	
W	0	702	0	0	0	0	0	0	0	625	0	0	0	0	1304	2,3	
Razem	0	2471	0	0	0	0	0	0	0	2813	0	0	0	0	5081	3,0	

Tablica 4.

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Tysiąclecia-Dworcowa w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO

Miasto: Pruszków

Skrzyżowanie: SK02

Data: 2017-10-18 /środa/

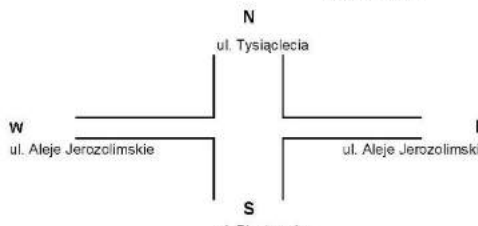
Ulice: Tysiąclecia - łącznica Dworcowa - Tysiąclecia - łącznica Mikołaja Reja

Tablica SK02

RELACJA	GODZINY															RAZEM	UC
	6.00:7.00	7.00:8.00	8.00:9.00	9.00:10.00	10.00:11.00	11.00:12.00	12.00:13.00	13.00:14.00	14.00:15.00	15.00:16.00	16.00:17.00	17.00:18.00	18.00:19.00	19.00:20.00			
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			
NL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NW	0	0	911	0	0	0	0	0	0	574	0	0	0	0	1485	5,3	
NP	0	0	295	0	0	0	0	0	0	379	0	0	0	0	674	0,9	
NZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	0	1206	0	0	0	0	0	0	953	0	0	0	0	2159	3,9	
EL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
EW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
EP	0	0	114	0	0	0	0	0	0	232	0	0	0	0	346	5,2	
EZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
E	0	0	114	0	0	0	0	0	0	232	0	0	0	0	346	5,2	
SL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SW	0	0	694	0	0	0	0	0	0	714	0	0	0	0	1408	4,5	
SP	0	0	45	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	81	0,0	
SZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
S	0	0	739	0	0	0	0	0	0	750	0	0	0	0	1489	4,2	
WL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
WW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
WP	0	0	27	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	39	0,0	
WZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
W	0	0	27	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	39	0,0	
Razem	0	0	2086	0	0	0	0	0	0	1947	0	0	0	0	4033	4,1	

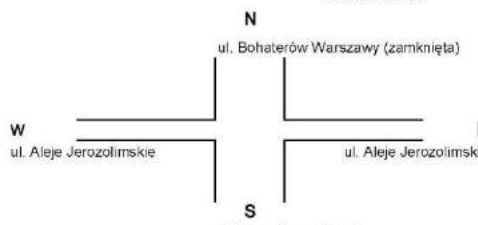
Tablica 5.

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Tysiąclecia-Al. Jerozolimskie-Piastowska w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO Miasto: Pruszków Skrzyżowanie: SK03 Data: 2017-10-19 /czwartek/ Ulice: Tysiąclecia - Aleje Jerozolimskie - Piastowska - Aleje Jerozolimskie Tablica SK03 																
RELACJA	GODZINY														RAZEM	UC
	6.00:7.00	7.00:8.00	8.00:9.00	9.00:10.00	10.00:11.00	11.00:12.00	12.00:13.00	13.00:14.00	14.00:15.00	15.00:16.00	16.00:17.00	17.00:18.00	18.00:19.00	19.00:20.00		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/16h	%
NL	0	769	0	0	0	0	0	0	0	401	0	0	0	0	1170	3,2
NW	0	34	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	55	1,8
NP	0	133	0	0	0	0	0	0	0	241	0	0	0	0	374	4,8
NZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	936	0	0	0	0	0	0	0	663	0	0	0	0	1599	3,5
EL	0	19	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	30	6,7
EW	0	499	0	0	0	0	0	0	0	663	0	0	0	0	1162	6,3
EP	0	218	0	0	0	0	0	0	0	340	0	0	0	0	558	5,9
EZ	0	51	0	0	0	0	0	0	0	71	0	0	0	0	122	0,8
E	0	787	0	0	0	0	0	0	0	1085	0	0	0	0	1872	5,8
SL	0	10	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	30	6,7
SW	0	10	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	29	3,4
SP	0	8	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	18	5,6
SZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
S	0	28	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	77	5,2
WL	0	193	0	0	0	0	0	0	0	238	0	0	0	0	431	3,0
WW	0	588	0	0	0	0	0	0	0	455	0	0	0	0	1043	6,3
WP	0	20	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	43	4,7
WZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0,0
W	0	801	0	0	0	0	0	0	0	718	0	0	0	0	1517	5,3
Razem	0	2552	0	0	0	0	0	0	0	2515	0	0	0	0	5065	4,9

Tablica 6.

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Prusa-Al. Jerozolimskie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO Miasto: Pruszków Skrzyżowanie: SK04 Data: 2017-10-18 /środa/ Ulice: Bohaterów Warszawy (zamknięta) - Aleje Jerozolimskie - Prusa (zamknięta) - Aleje Jerozolimskie Tablica SK04 																
RELACJA	GODZINY														RAZEM	UC
	6.00:7.00	7.00:8.00	8.00:9.00	9.00:10.00	10.00:11.00	11.00:12.00	12.00:13.00	13.00:14.00	14.00:15.00	15.00:16.00	16.00:17.00	17.00:18.00	18.00:19.00	19.00:20.00		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/16h	%
NL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
EL	0	183	0	0	0	0	0	0	0	0	188	0	0	0	371	9,7
EW	0	578	0	0	0	0	0	0	0	0	919	0	0	0	1497	6,2
EP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
EZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
E	0	761	0	0	0	0	0	0	0	0	1107	0	0	0	1868	6,9
SL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
WL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
WW	0	774	0	0	0	0	0	0	0	0	723	0	0	0	1497	6,9
WP	0	291	0	0	0	0	0	0	0	0	291	0	0	0	582	2,4
WZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
W	0	1065	0	0	0	0	0	0	0	0	1014	0	0	0	2079	5,7
Razem	0	1826	0	0	0	0	0	0	0	0	2121	0	0	0	3947	6,3

Tablica 7.

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Poznańska-Prusa w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO Miasto: Pruszków Skrzyżowanie: SK05 Data: 2017-10-18 /środa/ Ulice: Poznańska - Prusa - Prusa Tablica SK05																
RELACJA	GODZINY														RAZEM	UC
	6.00:7.00	7.00:8.00	8.00:9.00	9.00:10.00	10.00:11.00	11.00:12.00	12.00:13.00	13.00:14.00	14.00:15.00	15.00:16.00	16.00:17.00	17.00:18.00	18.00:19.00	19.00:20.00		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h		
NL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NP	0	873	0	0	0	0	0	0	0	0	1150	0	0	0	2023	4,3
NZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	873	0	0	0	0	0	0	0	0	1150	0	0	0	2023	4,3
EL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
EW	0	94	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	0	0	162	0,0
EP	0	379	0	0	0	0	0	0	0	0	411	0	0	0	790	7,1
EZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
E	0	473	0	0	0	0	0	0	0	0	479	0	0	0	952	5,9
SL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
WL	0	462	0	0	0	0	0	0	0	0	481	0	0	0	943	4,0
WW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
WP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
WZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
W	0	462	0	0	0	0	0	0	0	0	481	0	0	0	943	4,0
Razem	0	1808	0	0	0	0	0	0	0	0	2110	0	0	0	3918	4,6

Tablica 8.

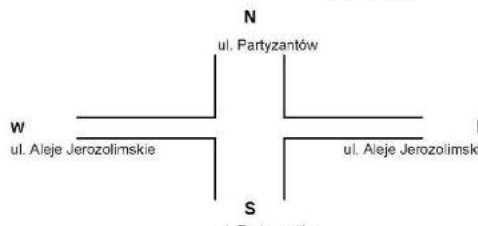
Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Poznańska-Batalionów Chłopskich w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO Miasto: Pruszków Skrzyżowanie: SK06 Data: 2017-10-19 /czwartek/ Ulice: Poznańska - Łączniczek Armii Krajowej - Poznańska - Batalionów Chłopskich Tablica SK06																
RELACJA	GODZINY														RAZEM	UC
	6.00:7.00	7.00:8.00	8.00:9.00	9.00:10.00	10.00:11.00	11.00:12.00	12.00:13.00	13.00:14.00	14.00:15.00	15.00:16.00	16.00:17.00	17.00:18.00	18.00:19.00	19.00:20.00		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h		
NL	0	30	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	52	5,8
NW	0	356	0	0	0	0	0	0	0	589	0	0	0	0	945	4,4
NP	0	157	0	0	0	0	0	0	0	104	0	0	0	0	261	15,7
NZ	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	50,0
N	0	546	0	0	0	0	0	0	0	716	0	0	0	0	1262	7,0
EL	0	252	0	0	0	0	0	0	0	255	0	0	0	0	507	1,0
EW	0	117	0	0	0	0	0	0	0	76	0	0	0	0	193	6,2
EP	0	10	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	34	2,9
EZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
E	0	379	0	0	0	0	0	0	0	355	0	0	0	0	734	2,5
SL	0	197	0	0	0	0	0	0	0	167	0	0	0	0	364	7,4
SW	0	427	0	0	0	0	0	0	0	413	0	0	0	0	840	4,6
SP	0	251	0	0	0	0	0	0	0	279	0	0	0	0	530	1,1
SZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
S	0	875	0	0	0	0	0	0	0	859	0	0	0	0	1734	4,2
WL	0	137	0	0	0	0	0	0	0	144	0	0	0	0	281	18,1
WW	0	180	0	0	0	0	0	0	0	99	0	0	0	0	279	7,5
WP	0	224	0	0	0	0	0	0	0	233	0	0	0	0	457	5,0
WZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
W	0	541	0	0	0	0	0	0	0	476	0	0	0	0	1017	9,3
Razem	0	2341	0	0	0	0	0	0	0	2406	0	0	0	0	4747	5,8

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

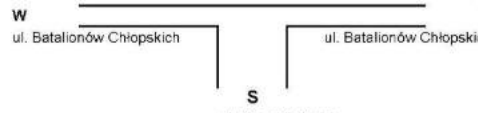
Tablica 9.

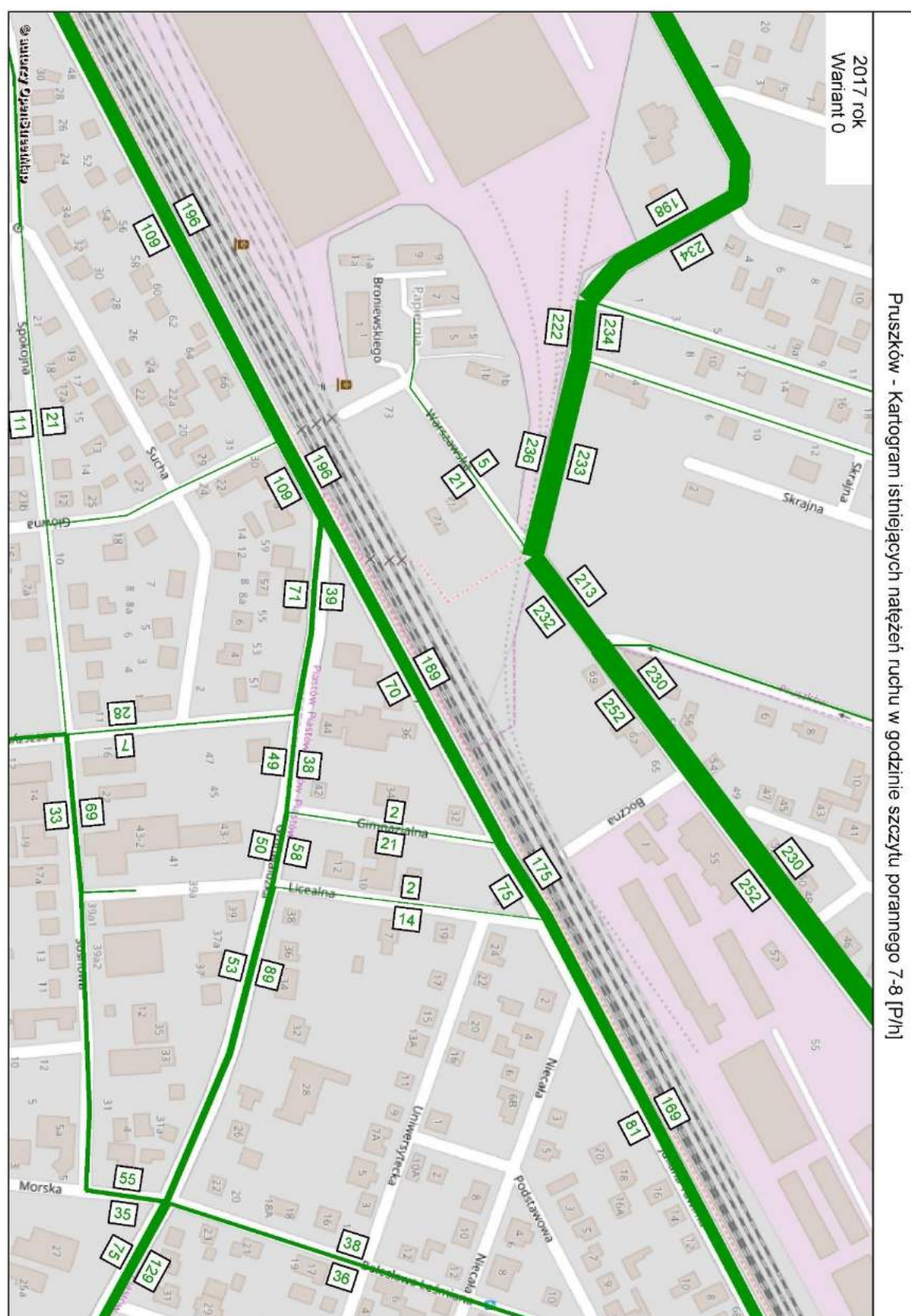
Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Partyzantów-Al. Jerozolimskie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO																
Miasto: Pruszków Skrzyżowanie: SK07 Data: 2017-10-19 /czwartek/ Ulice: Partyzantów - Aleje Jerozolimskie - Partyzantów - Aleje Jerozolimskie																
																
RELACJA	GODZINY														RAZEM	UC
	6.00-7.00	7.00-8.00	8.00-9.00	9.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/16h	%
NL	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	63	0	0	0	126	0,0
NW	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	0	70	0,0
NP	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	139	0	0	0	229	2,2
NZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
N	0	188	0	0	0	0	0	0	0	0	237	0	0	0	425	1,2
EL	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	96	0	0	0	192	3,1
EW	0	582	0	0	0	0	0	0	0	0	843	0	0	0	1425	8,7
EP	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	60	0,0
EZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
E	0	708	0	0	0	0	0	0	0	0	969	0	0	0	1677	7,8
SL	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	0	0	191	0,0
SW	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	50	0,0
SP	0	79	0	0	0	0	0	0	0	0	79	0	0	0	158	0,0
SZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
S	0	193	0	0	0	0	0	0	0	0	206	0	0	0	399	0,0
WL	0	114	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	0	0	216	0,0
WW	0	601	0	0	0	0	0	0	0	0	622	0	0	0	1223	8,3
WP	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	85	2,4
WZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
W	0	774	0	0	0	0	0	0	0	0	750	0	0	0	1524	6,8
Razem	0	1863	0	0	0	0	0	0	0	0	2162	0	0	0	4025	5,9

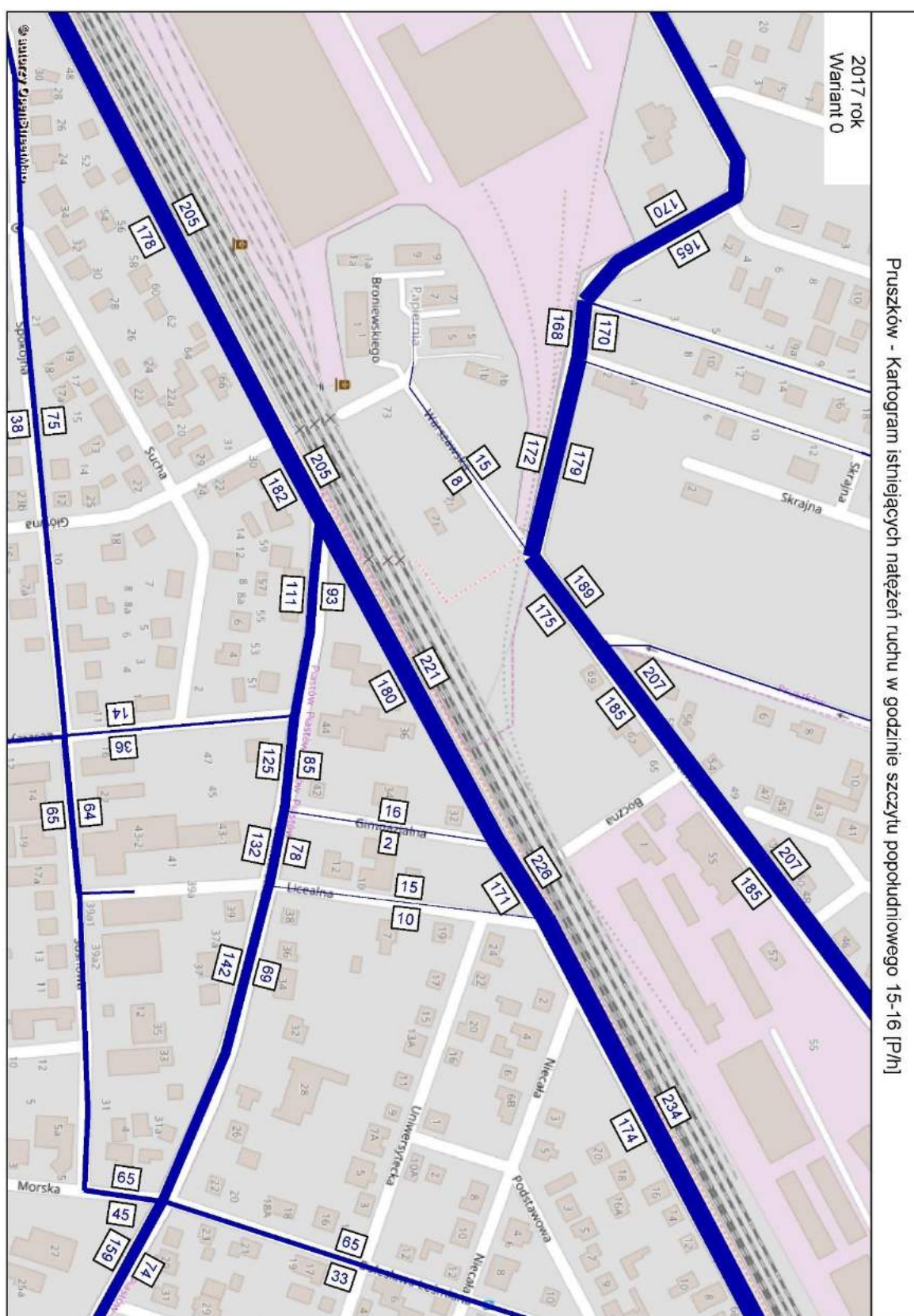
Tablica 10.

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu – skrzyżowanie: Batalionów Chłopskich - Kurca w godzinach szczytu porannego i popołudniowego

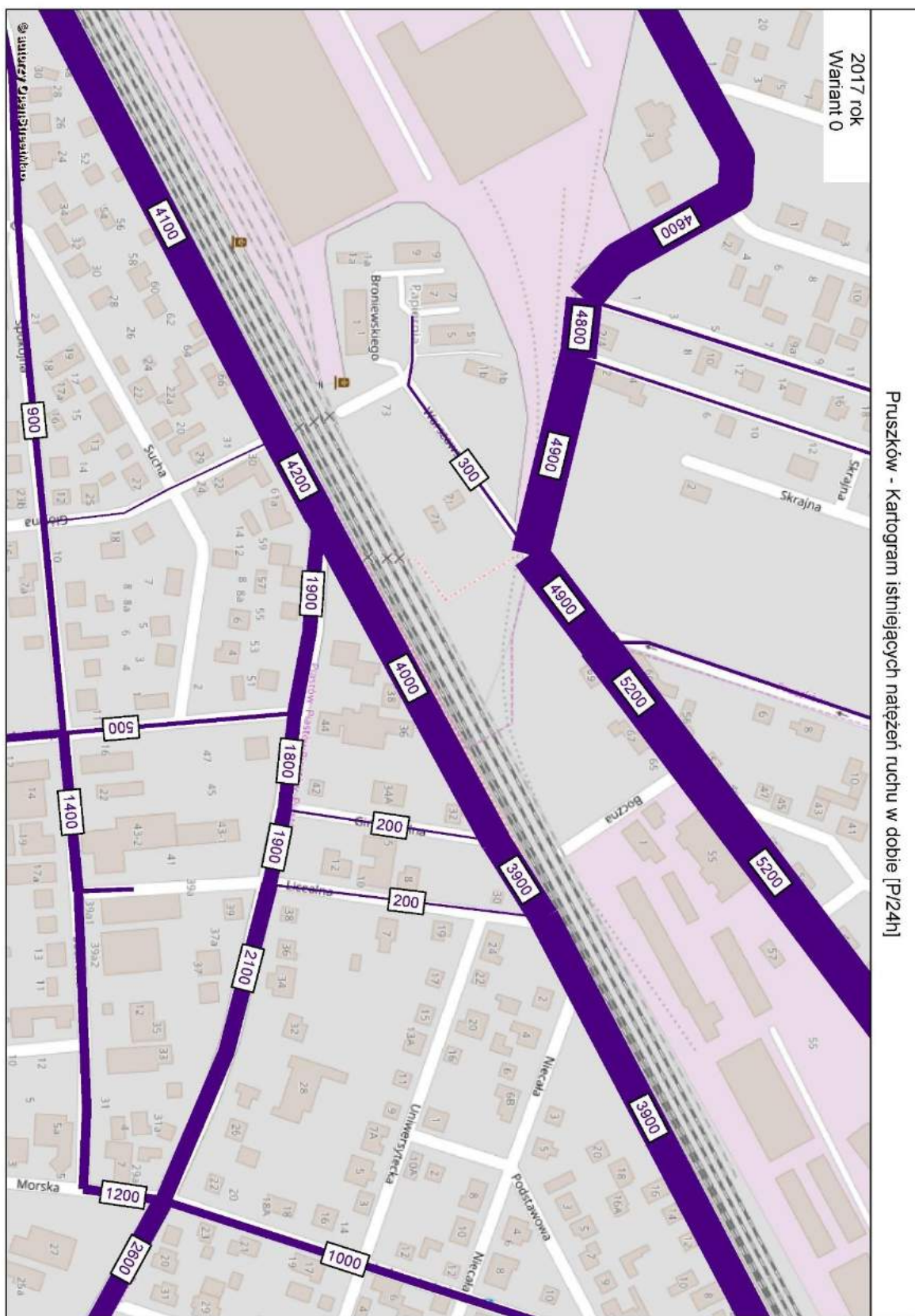
NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO																
Miasto: Pruszków Skrzyżowanie: SK08 Data: 2017-10-19 /czwartek/ Ulice: Batalionów Chłopskich - Konrada Kurca - Batalionów Chłopskich																
																
RELACJA	GODZINY														RAZEM	UC
	6.00-7.00	7.00-8.00	8.00-9.00	9.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/16h	%
NL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
NW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
NP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
NZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
EL	0	120	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	169	18,3
EW	0	351	0	0	0	0	0	0	0	298	0	0	0	0	649	7,6
EP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
EZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
E	0	471	0	0	0	0	0	0	0	347	0	0	0	0	818	9,8
SL	0	19	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	32	0,0
SW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
SP	0	35	0	0	0	0	0	0	0	108	0	0	0	0	143	28,7
SZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
S	0	54	0	0	0	0	0	0	0	121	0	0	0	0	175	23,4
WL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
WW	0	506	0	0	0	0	0	0	0	368	0	0	0	0	874	6,2
WP	0	51	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	68	1,5
WZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
W	0	557	0	0	0	0	0	0	0	385	0	0	0	0	942	5,8
Razem	0	1082	0	0	0	0	0	0	0	853	0	0	0	0	1935	9,1



Rys. 4 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2017



Rys. 5 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2017



Przeprowadzone analizy wskazują na pogarszające się warunki ruchu w układzie sąsiadującym z analizowanym obszarem. Kolejki pozostające można obserwować na skrzyżowaniach położonych w ciągu DW 718 oraz Bohaterów Wolności – Warszawskiej i Warszawskiej-Wojska Polskiego-Okulickiego oraz Dworcowa-Tysiąclecia.

3. PROGNOZY RUCHU

3.1. Założenia

3.1.1. Planowany system transportu

Strategiczny plan budowy dróg w województwie obejmuje między innymi ciągi przebiegające przez teren powiatu:

- S7 Warszawa – obwodnica Grójca
- S8 Warszawa – Radziejowice
- S8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z drogą krajów nr 7 (inwestycja zrealizowana)

Założono rozwój sieci ulicznej w otoczeniu planowanej inwestycji po roku 2020:

- „Paszkowianka” – jako kontynuacja DW 721 od Nadarzyna do węzła Janickiego w Warszawie z węzłem w Pruszkowie
- Rozbudowa DW 721 Nadarzyn - Wiązowna na odcinku Sękocin Nowy – Wiązowna (z obwodnicą Lesznowoli)
- DW 718 Pruszków – Borzęcin (przebudowa dla poprawy bezpieczeństwa)
- DW 719 Pruszków – Grodzin Mazowiecki (dobudowa drugiej jezdni na odcinkach Partyzantów – Bohaterów Warszawy oraz Pruszków – Milanówek)
- DW 720 Błonie – Nadarzyn – zachodnie ramię „Paszkowianki” do węzła A2

3.1.2. Prognozy zmian

Podczas budowy modelu sieci transportowej oraz modelu ruchu posłużono materiałami wyjściowymi wymienionymi w pkt. 2.1. Wg. prognoz GUS, liczba ludności powiatu będzie wzrastać (z największą dynamiką w grupie osób w wieku produkcyjnym) i w 2020 roku wyniesie ok. 170500 osób a w 2030 roku 174 tys. mieszkańców. W tabeli 10 przedstawiono zakładaną zmianę wskaźników do obliczenia prognozy ruchu, przyjętą na podstawie materiałów opisanych w pkt. 1. Wartości pośrednie interpolowano. Dynamikę wzrostu ruchliwości przyjęto na podstawie analiz przeprowadzonych dla innych miast (np. Olsztyna, Gdańsk). Ponadto podział Pruszkowa na rejony komunikacyjne i założenia społeczno-demograficzne przygotowano przyjmując za podstawę Strategię Rozwoju Pruszkowa do roku 2020.

Tabela 11

Oszacowana zmiana wskaźników ruchliwości udziału poszczególnych środków transportu w podróżach do roku 2030

Rok	Wskaźnik ruchliwości mieszkańców [l.podróży/mieszkańca/dobę] WR	Wskaźnik motoryzacji WM [so./1000mk]	Udział podróży samochodem osobowym USO [%]	Udział transportu zbiorowego w podróżach UTZ [%]	Udział ruchu pieszego i rowerowego w podróżach UPR [%]
2013	2.10	540	41,0	39,0	20,0
2017	2.20	560	42,0	38,0	20,0
2020	2.30	565	43,0	37,0	20,0
2030	2.50	540	38,0	39,0	23,0

Przyjęto umiarkowany wariant liczby podróży odbywanych przez mieszkańców. Dynamika wzrostu liczby mieszkańców może być niewielka, ale z powodu zwiększenia się ruchliwości i stopnia motoryzacji znacznie zwiększy się liczba i zmieni struktura podróży. Wg szacunków liczba podróży wewnętrznych zwiększy się o ok 25% co odpowiada umiarkowanemu scenariuszowi wzrostu.

Prognoza wzrostu PKB została przyjęta zgodnie z „Prognozy wskaźnika wzrostu PKB na okres 2007 – 2037 do celów planistyczno projektowych dla dróg krajowych.”(załącznik 1 z 14 marca 2007) - roczna dynamika wzrostu średniego (obliczenia wzrostu ruchu na podstawie załącznika 2 z 14 marca 2007). Te wskaźniki gospodarcze były podstawą do przyjęcia prognozy ruchu dla analizowanych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich.

3.1.3. Prognozy ruchu

Dla potrzeb opracowania dokonano analizy i przedstawiono wyniki dla następujących wariantów (z uwzględnieniem harmonogramu budowy pozostałych połączeń drogowych wymienionych w pkt. 2.1.1):

Wariant 0 – brak planowanej inwestycji (pozostałe inwestycje realizowane wg. harmonogramu)

Wariant 1 – budowa wiaduktu zgodnie z rys. 7.

W projektowanym układzie po południowej stronie:

- ruch odbywa się ul. Grunwaldzką następnie projektowanym wiaduktem nad ul. Juliana Tuwima i torami PKP przechodzi na stronę północną
- zamknięcie włączenia ul. Leszczynowej w ul. Grunwaldzką (zaprojektowano na końcu ul. Leszczynowej plac do zawracania)

Po stronie północnej:

- przerwanie ul. W. Broniewskiego (zaprojektowano na końcu plac do zawracania)
- projektowane rondo 4 wlotowe, w którym 2 wloty są zaślepione – brak podłączenia do istniejącego układu drogowego (północny w kierunku ul. Skrajnej oraz zachodni w

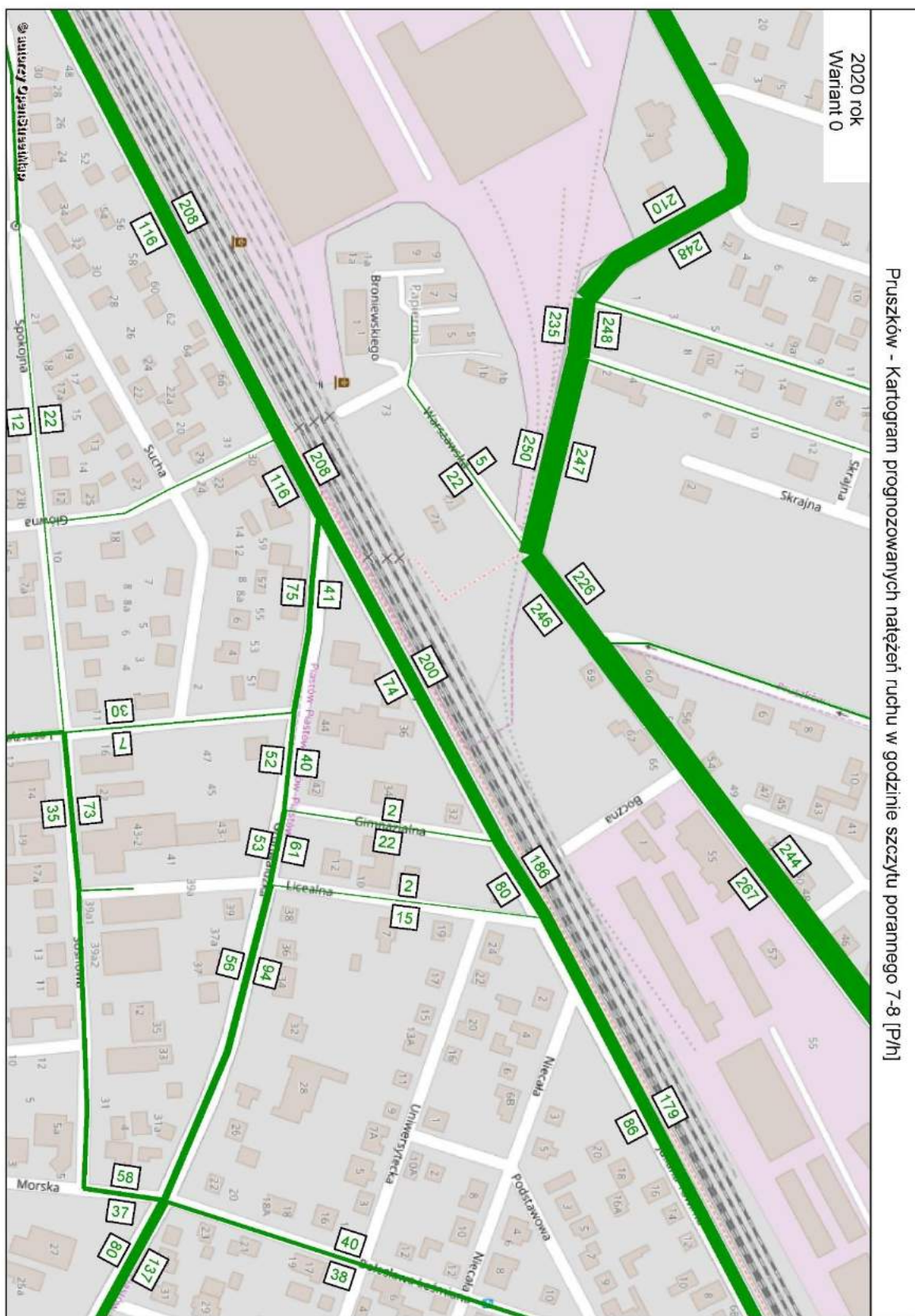
- Wariant 2** - Udrożnienie ul. Broniewskiego (możliwy przejazd do Warszawskiej) przewidziano w prognozie na 2030 rok, podobnie jak podłączenie układu lokalnego do projektowanego ronda.

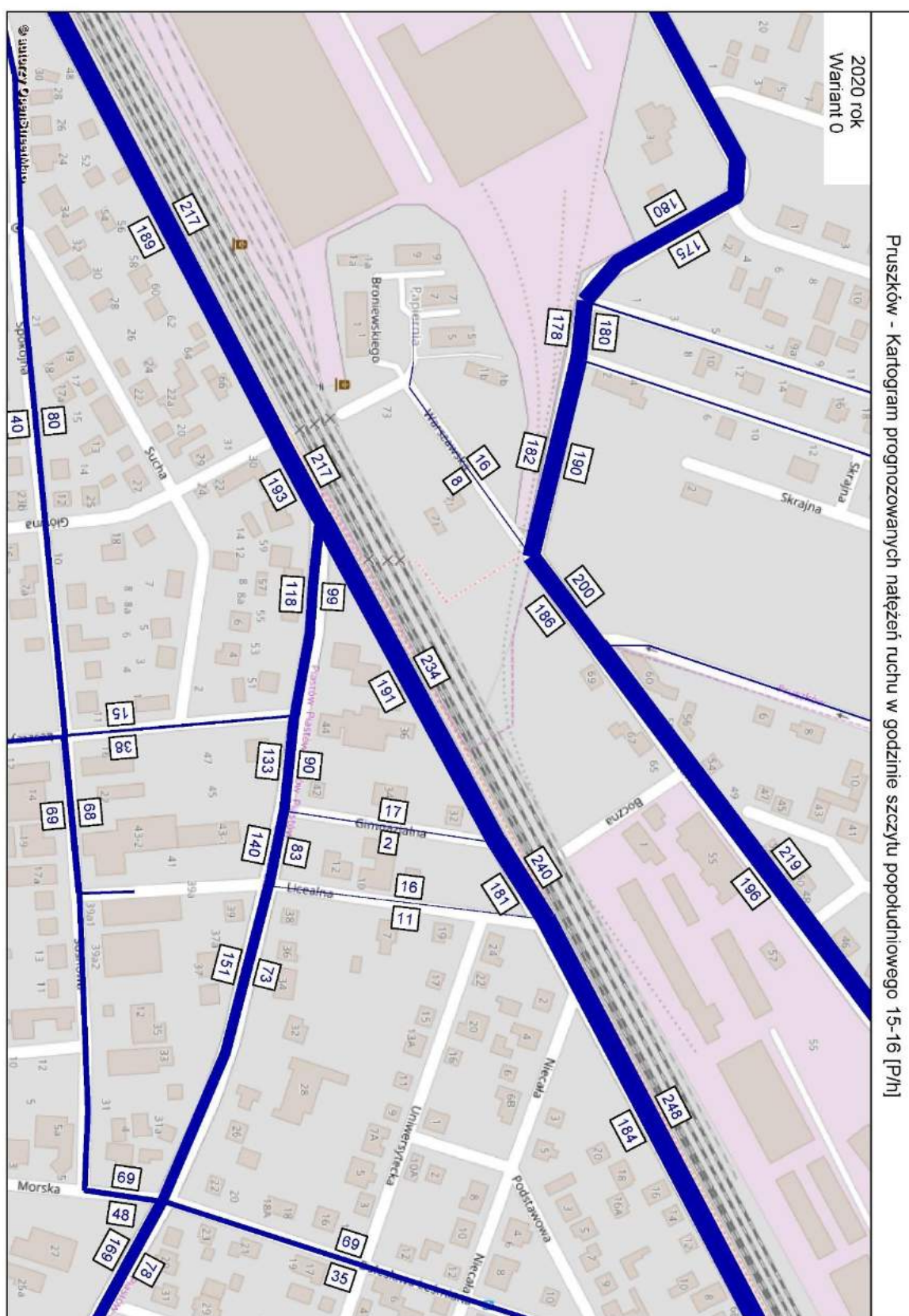
W wyniku analiz pomiarów ruchu określono, że szczyt poranny występuje w godz. 7-8, szczyt popołudniowy w godz. 15-16.



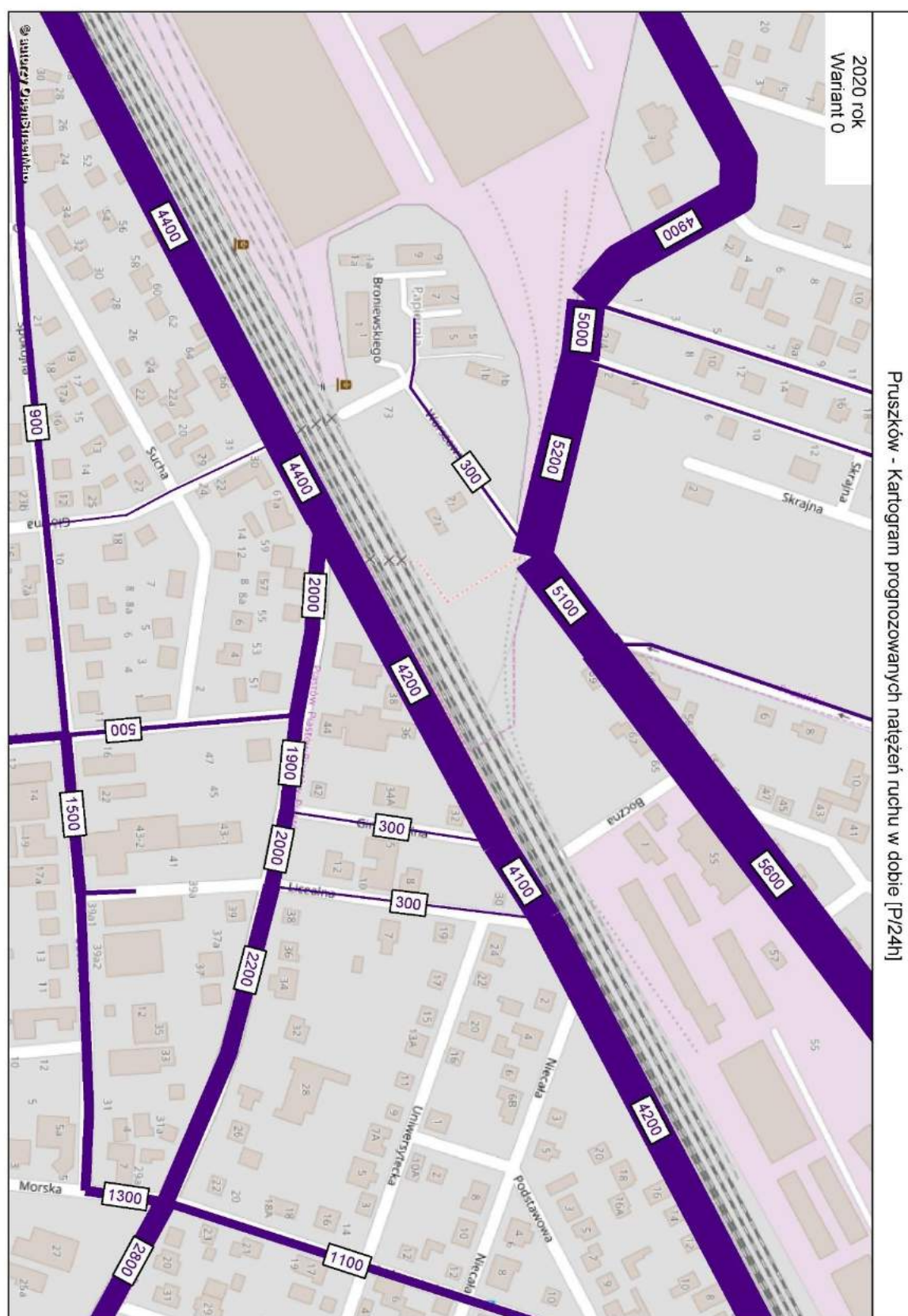
Rys. 7 Planowana koncepcja budowy wiaduktu

Na poniższych kartogramach przedstawiono prognozy ruchu dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego dla roku 2020 i roku 2030. Wartości natężeń ruchu podano dla godzin szczytowych oraz w przeliczeniu na średnioroczny ruch dobowy.

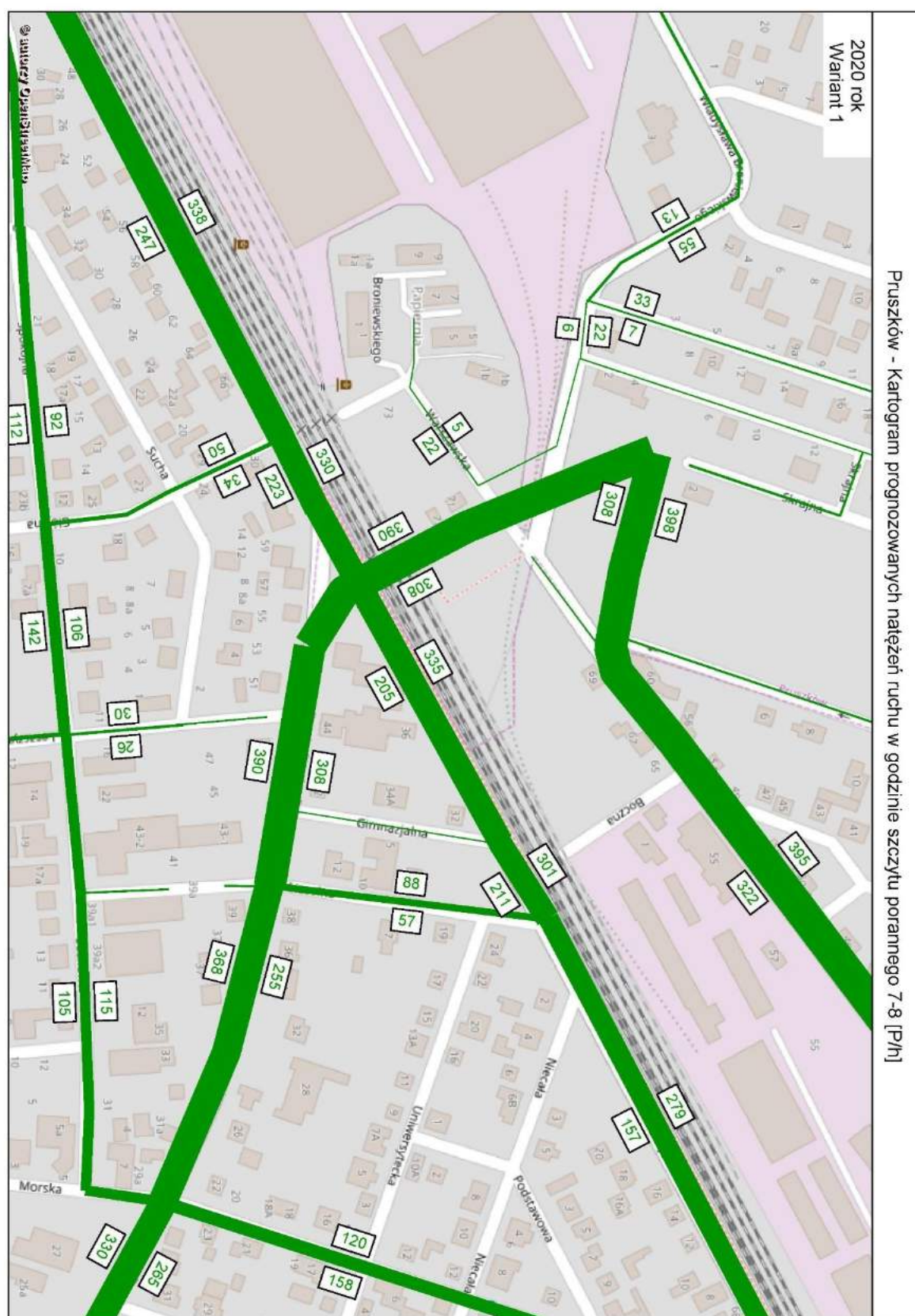




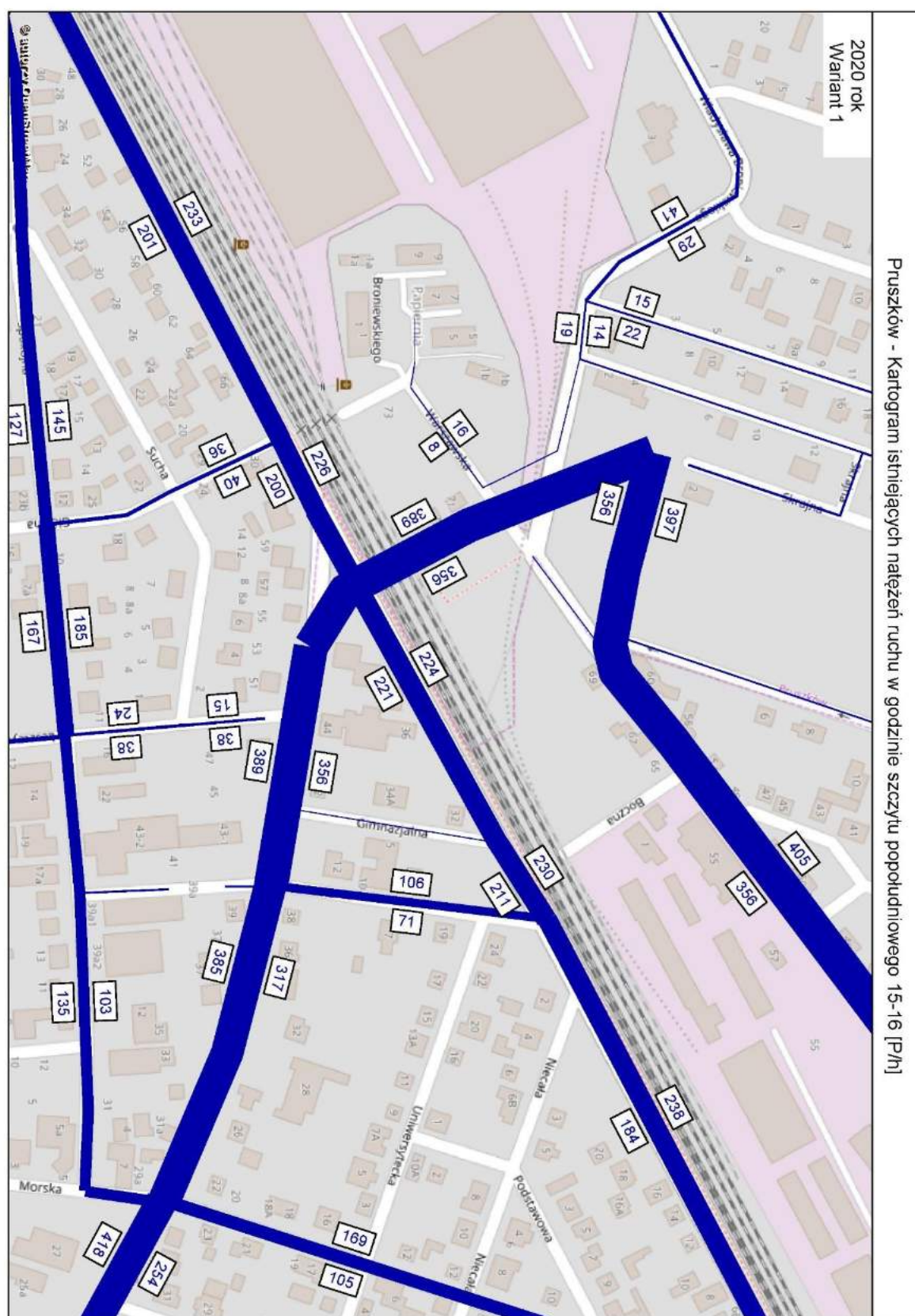
Rys. 9 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2020- wariant W0



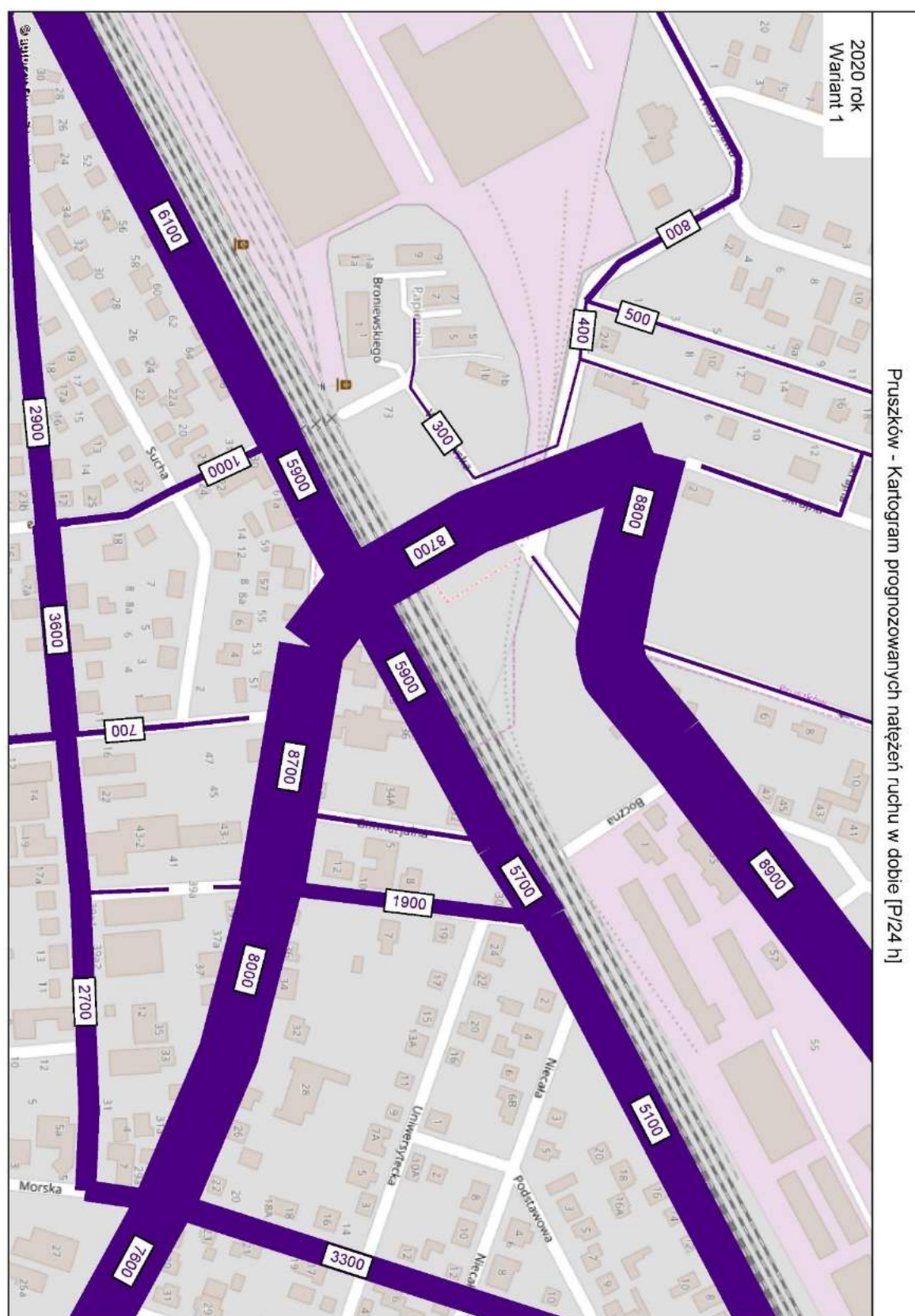
Rys. 10 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2020 – wariant W0



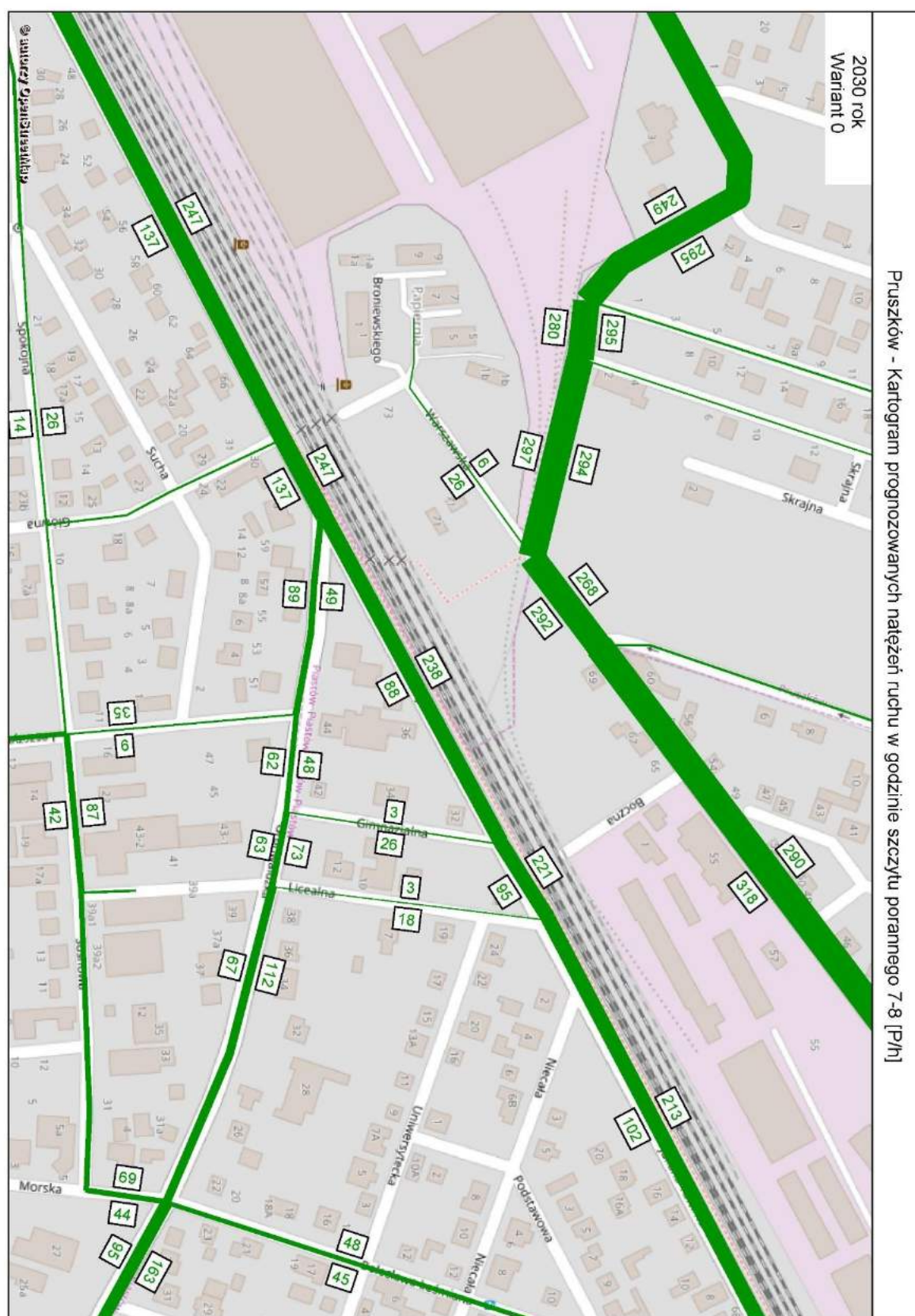
Rys. 11 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2020- wariant W1



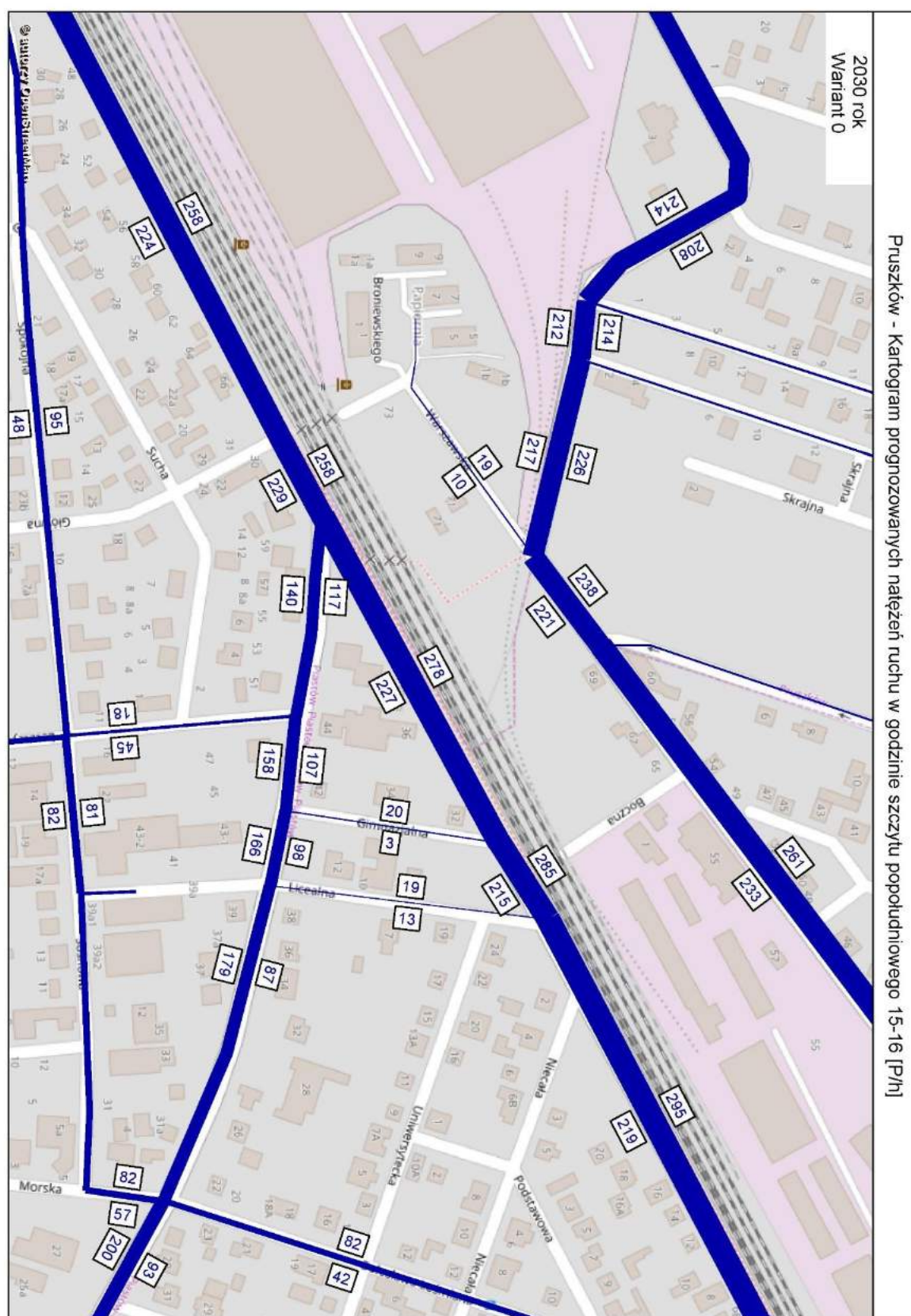
Rys. 12 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2020- wariant W1



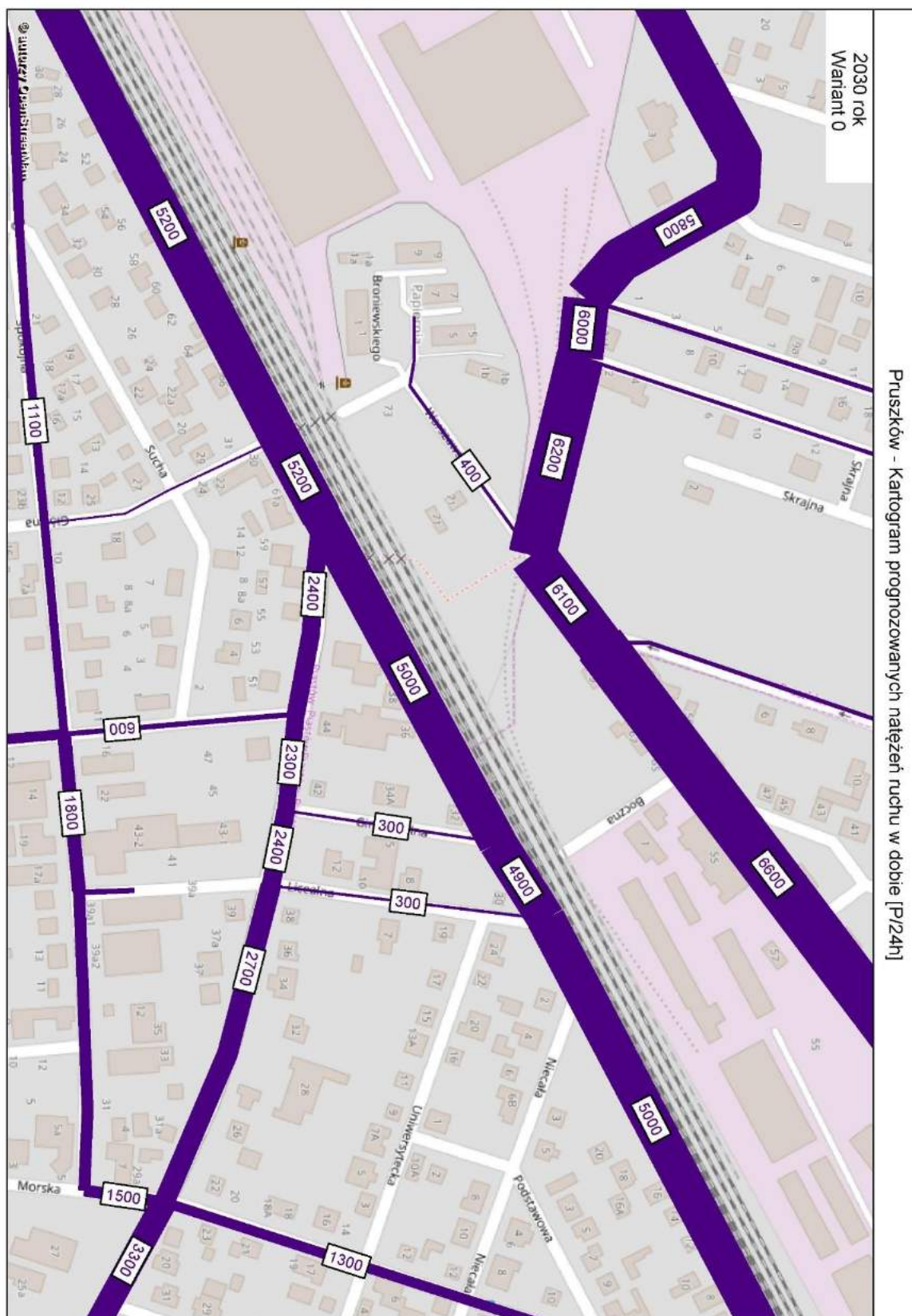
Rys. 13 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2020 – wariant W1



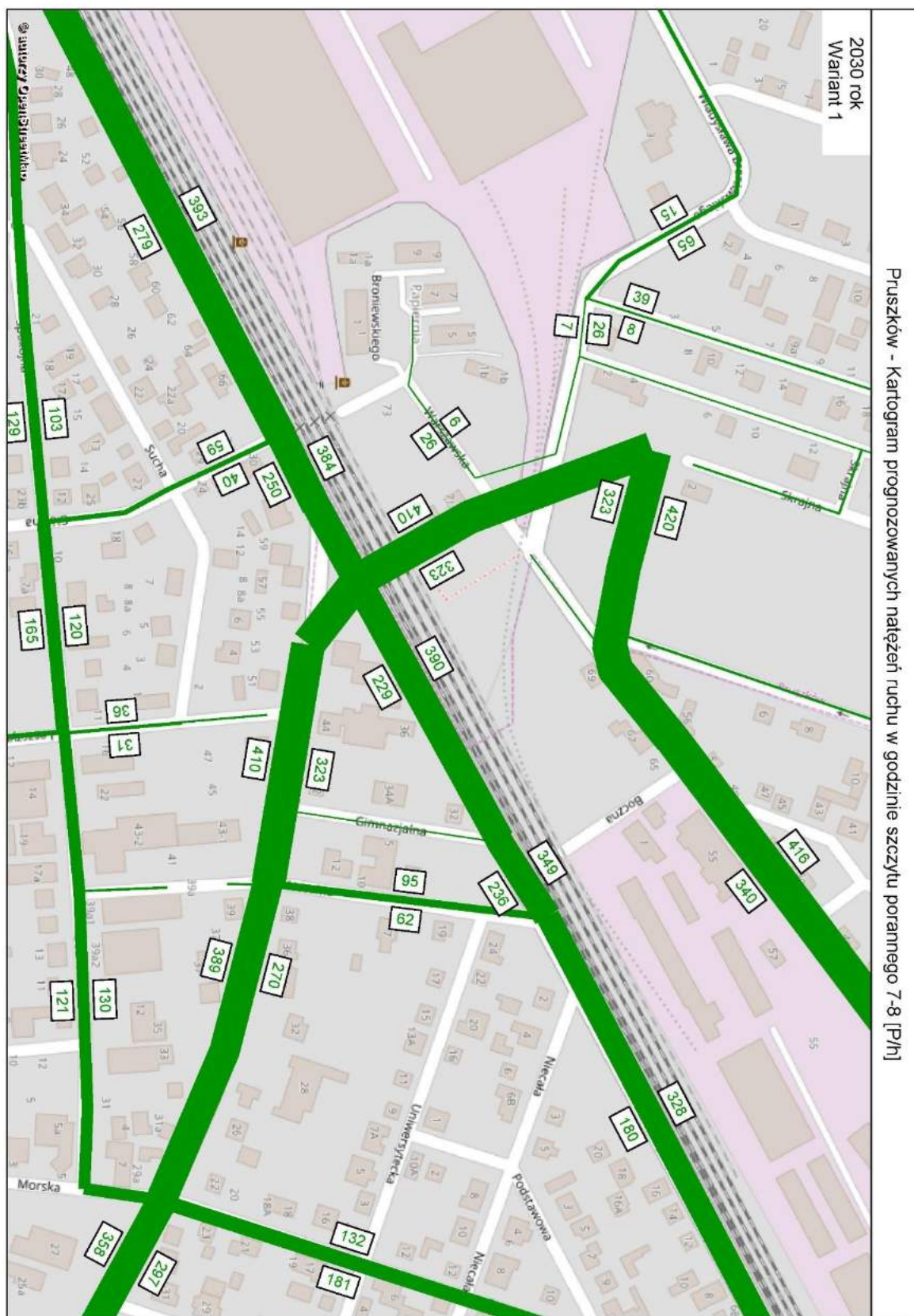
Rys. 14 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2030- wariant W0



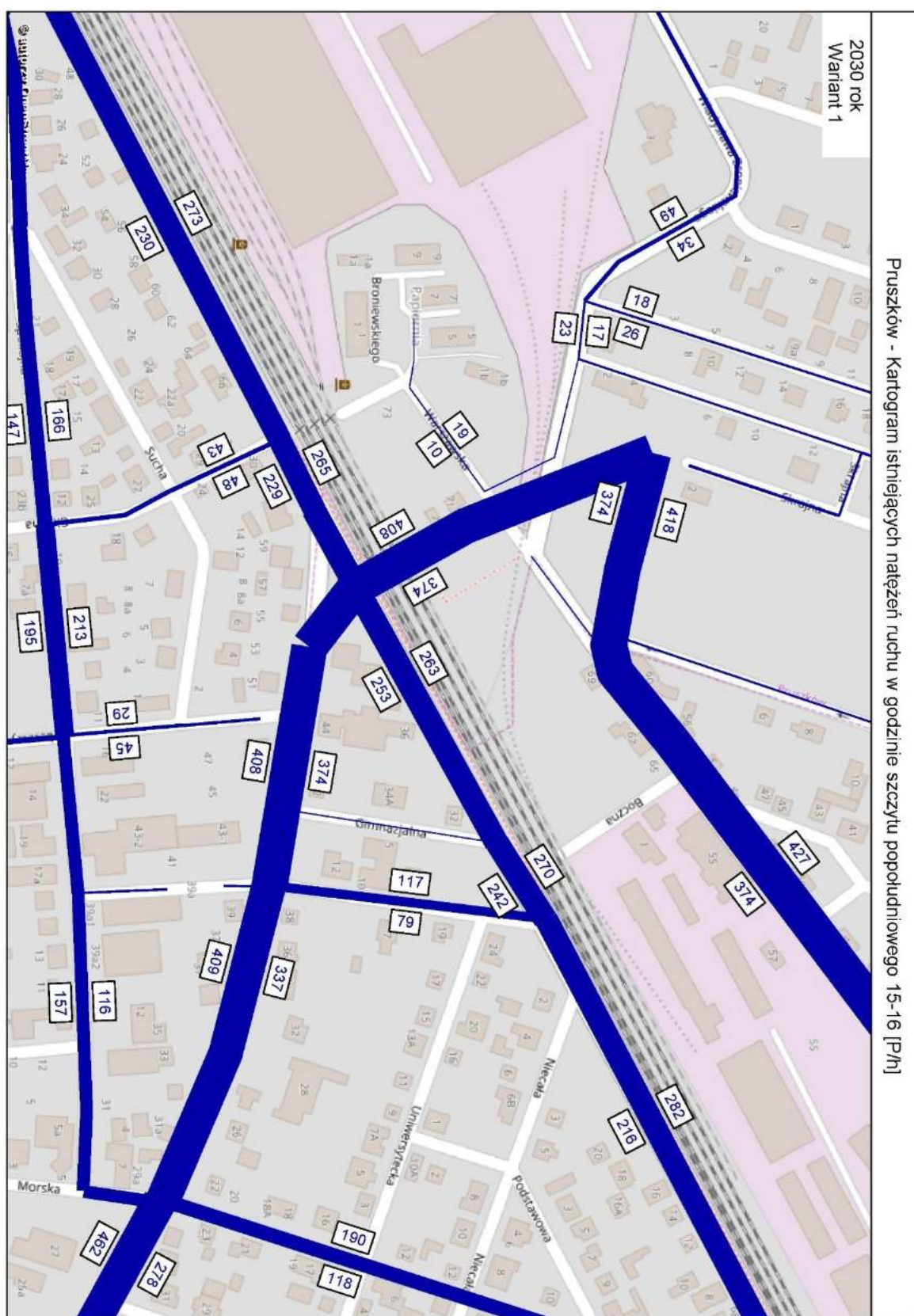
Rys. 15 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2030- wariant W0



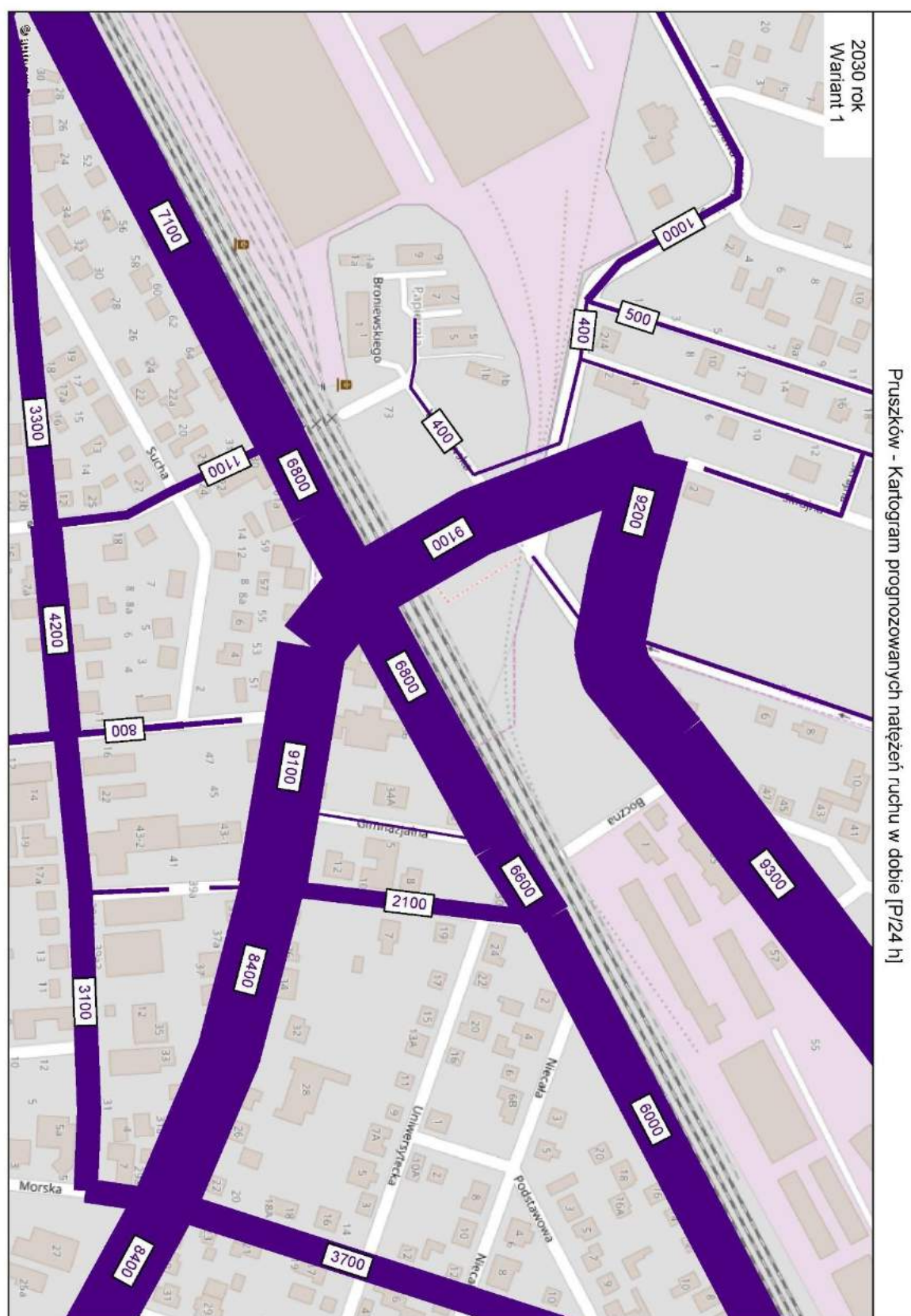
Rys. 16 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2030 – wariant W0



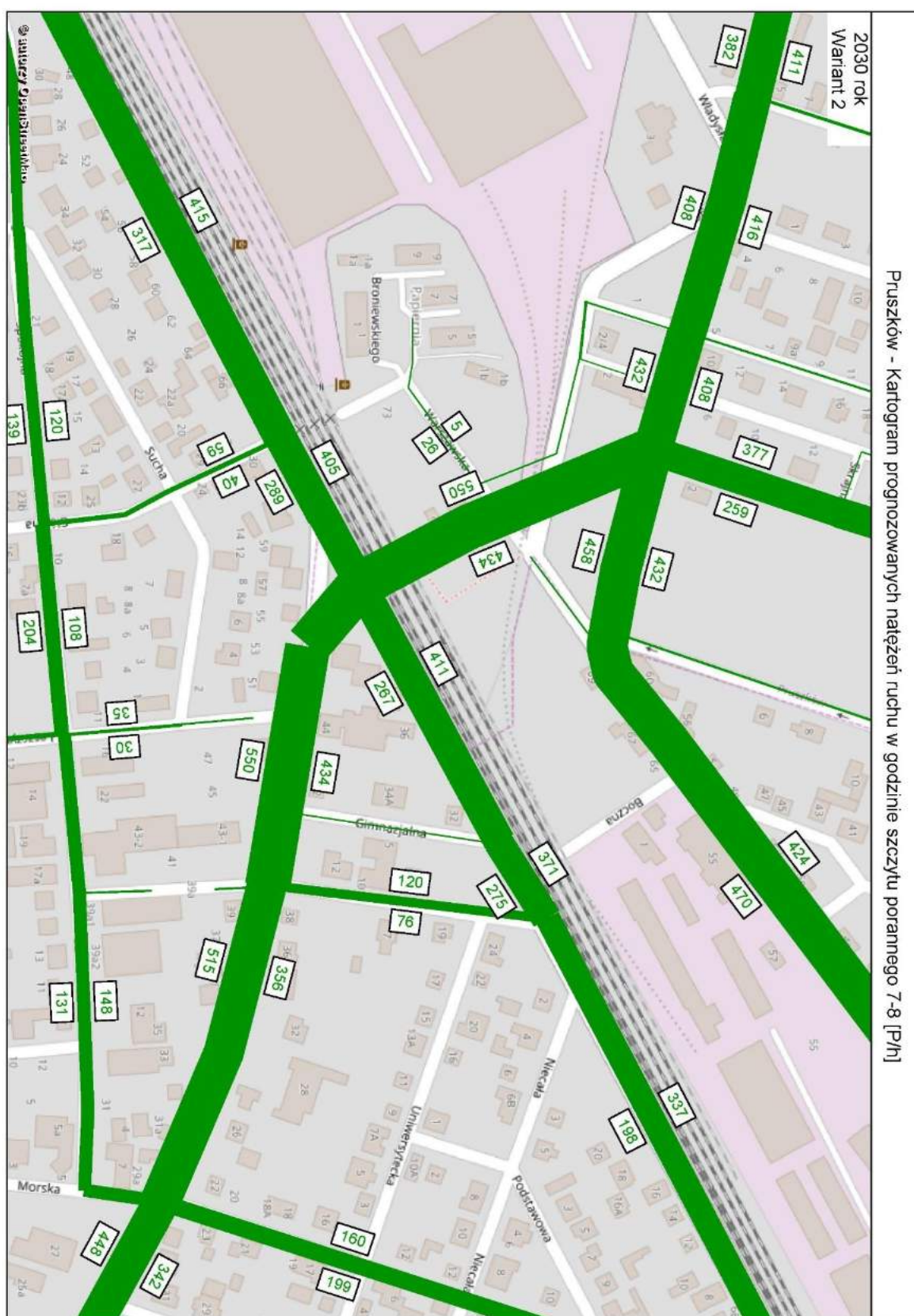
Rys. 17 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2030- wariant W1



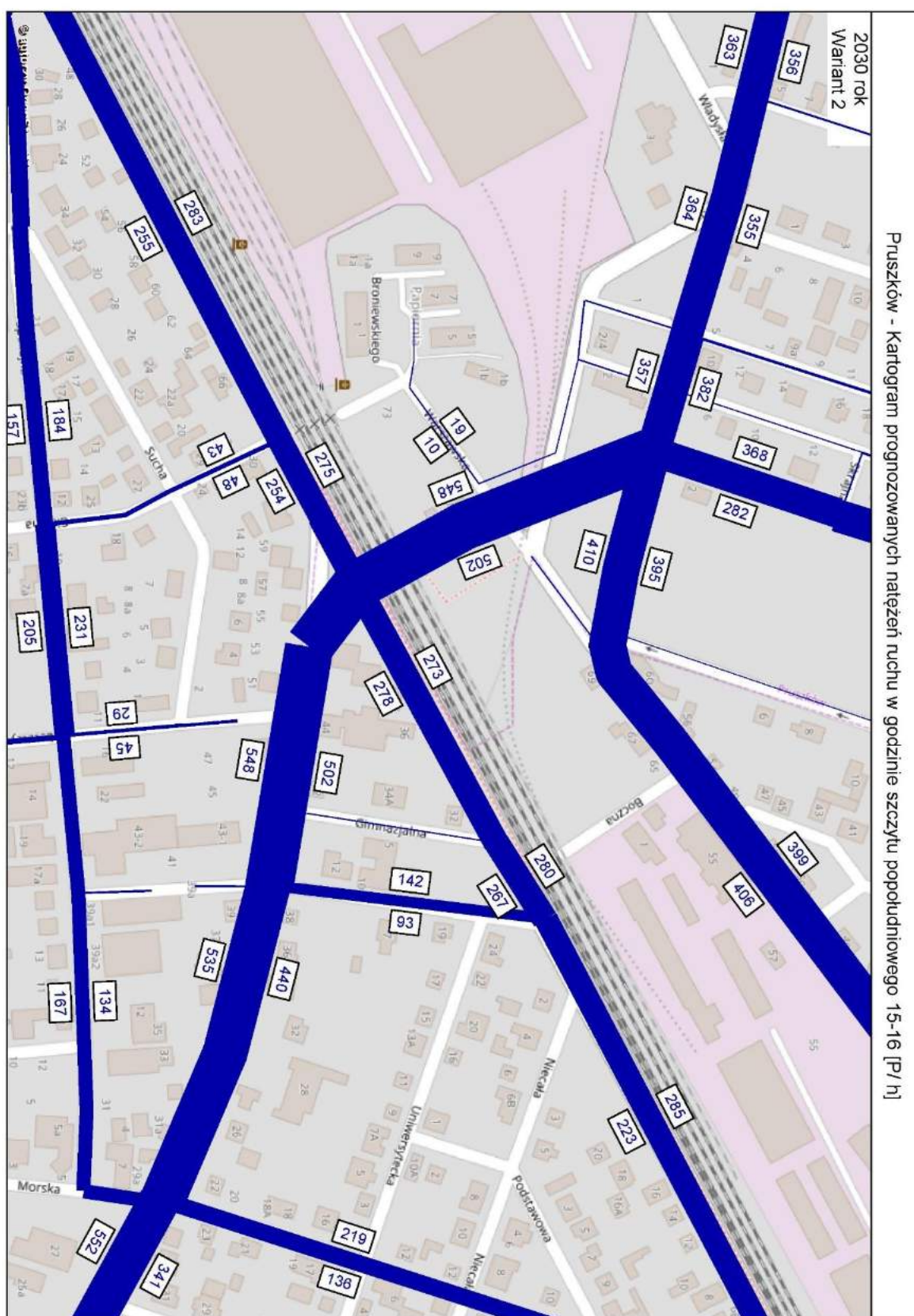
Rys. 18 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2030- wariant W1



Rys. 19 Średnioroczne dobowe natężenie ruchu w układzie ulicznym w roku 2030 – wariant W1



Rys. 20 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu porannego w roku 2030- wariant W2



Rys. 21 Natężenie ruchu w układzie ulicznym w godzinie szczytu popołudniowego w roku 2030- wariant W2



3.1.4. Analizy rozkładu wartości natężeń ruchu i struktury rodzajowej pojazdów

Wartości natężeń ruchu przedstawiono w poniższych tabelach dla poszczególnych wariantów i horyzontów czasowych prognoz na poszczególnych odcinkach sieci ulicznej w analizowanym obszarze (natężenie podano w przekroju poszczególnych odcinków). Dla każdego wariantu i roku prognozy przedstawiono wyniki zbiorcze w postaci sumarycznej oraz w przeliczeniu na pojazdokilometry (praca przewozowa=natężenie dobowe x długość przejechanego odcinka drogi, jak również średnie natężenie na km drogi (suma natężeń ruchu podzielona przez sumę długości sieci ulicznej)).

Wariant 0 – rok 2017

Tabela 12

Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru

ciąg ul. Grunwaldzka																
rano	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			P/h	[m]	%	%	%	%		%
Odcinek	5	85	16	2	0	2	110	130	4,5	77,3	14,5	1,8	0,0	1,8	110	
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	5	62	16	2	0	2	87	60	5,7	71,3	16,4	2,3	0,0	2,3	87	
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	5	83	16	2	0	2	108	50	4,6	76,9	14,8	1,9	0,0	1,9	108	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	5	113	20	2	0	2	142	210	3,5	79,6	14,1	1,4	0,0	1,4	142	
ul. Licealna - ul. Leśmiana																
ciąg ul. Grunwaldzka																
popołudniu	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			P/h	[m]	%	%	%	%		%
Odcinek	7	164	28	3	0	2	204	130	3,4	80,4	13,7	1,5	0,0	1,0	204	
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	8	167	30	3	0	2	210	60	3,8	79,5	14,3	1,4	0,0	1,0	210	
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	8	167	30	3	0	2	210	50	3,8	79,5	14,3	1,4	0,0	1,0	210	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	8	169	29	3	0	2	211	210	3,8	80,1	13,7	1,4	0,0	0,9	211	
ul. Licealna - ul. Leśmiana																
ciąg ul. Grunwaldzka																
SRD	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h			P/24h	[m]	%	%	%	%		%
Odcinek	76	1478	271	32	0	27	1884	130	4,0	78,8	14,1	1,6	0,0	1,4	1884	
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	85	1344	291	33	0	29	1782	60	4,8	75,4	16,3	1,9	0,0	1,6	1782	
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	83	1483	283	31	0	27	1908	50	4,2	78,2	14,6	1,6	0,0	1,4	1908	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	85	1661	313	31	0	27	2118	210	3,7	79,8	13,9	1,4	0,0	1,2	2118	
ul. Licealna - ul. Leśmiana								450								
ciąg ul. Grunwaldzka																
noc 22-06	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h			P/8h	[m]	%	%	%	%		%
Odcinek	6	120	11	2	0	2	141	130	4,3	85,1	7,8	1,4	0,0	1,4	141	
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	6	111	12	2	0	2	133	60	4,5	83,5	9,0	1,5	0,0	1,5	133	
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	6	121	12	2	0	2	143	50	4,2	84,6	8,4	1,4	0,0	1,4	143	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	6	136	13	2	0	2	159	210	3,8	85,5	8,2	1,3	0,0	1,3	159	
ul. Licealna - ul. Leśmiana																

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
rano																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	12	332	75	11	0	2	432	160	2,8	76,9	17,4	2,5	0,0	0,5		432
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	12	356	75	11	0	2	456	80	2,6	78,1	16,4	2,4	0,0	0,4		456
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	12	367	77	11	0	2	469	130	2,6	78,3	16,4	2,3	0,0	0,4		469
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	12	337	83	11	0	2	445	70	2,7	75,7	16,7	2,5	0,0	0,4		445
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	12	367	90	11	0	2	482	580	2,5	76,1	18,7	2,3	0,0	0,4		482
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
popołudniu																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	9	256	62	6	0	2	335	160	2,7	76,4	18,5	1,8	0,0	0,6		335
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	9	256	65	6	0	2	338	80	2,7	75,7	19,2	1,8	0,0	0,6		338
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	11	265	67	6	0	2	351	130	3,1	75,5	19,1	1,7	0,0	0,6		351
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	12	269	73	8	0	2	364	70	3,3	73,9	20,1	2,2	0,0	0,5		364
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	12	291	79	8	0	2	392	580	3,1	74,2	20,2	2,0	0,0	0,5		392
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
SDR																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/24h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	125	3528	824	100	0	24	4602	160	2,7	76,6	17,9	2,2	0,0	0,5		4602
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	126	3664	849	100	0	25	4764	80	2,6	76,9	17,8	2,1	0,0	0,5		4764
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	140	3782	874	100	0	25	4920	130	2,8	76,9	17,8	2,0	0,0	0,5		4920
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	146	3630	940	113	0	24	4854	70	3,0	74,8	19,4	2,3	0,0	0,5		4854
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	146	3941	1020	113	0	24	5244	580	2,8	75,2	19,4	2,2	0,0	0,5		5244
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
noc 22-06																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/8h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	10	285	41	8	0	2	346	160	2,9	82,4	11,8	2,3	0,0	0,6		346
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	10	294	43	8	0	2	357	80	2,8	82,4	12,0	2,2	0,0	0,6		357
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	10	304	45	8	0	2	369	130	2,7	82,4	12,2	2,2	0,0	0,5		369
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	10	294	50	8	0	2	364	70	2,7	80,8	13,7	2,2	0,0	0,5		364
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	10	318	56	8	0	2	394	580	2,5	80,7	14,2	2,0	0,0	0,5		394
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
rano																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/h
ul. Spokojna - ul. Główna	13	236	46	8	0	2	305	340	4,3	77,4	15,1	2,6	0,0	0,7		305
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	13	236	46	8	0	2	305	60	4,3	77,4	15,1	2,6	0,0	0,7		305
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	13	188	48	8	0	2	259	240	5,0	72,6	18,5	3,1	0,0	0,8		259
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	13	180	47	8	0	2	250	60	5,2	72,0	18,8	3,2	0,0	0,8		250
ul. Licealna - ul. Leśmiana	13	180	47	8	0	2	250	350	5,2	72,0	18,8	3,2	0,0	0,8		250
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
popołudniu																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/h
ul. Spokojna - ul. Główna	11	308	53	9	0	2	383	340	2,9	80,4	13,8	2,3	0,0	0,5		383
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	11	311	54	9	0	2	387	60	2,8	80,4	14,0	2,3	0,0	0,5		387
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	11	322	57	9	0	2	401	240	2,7	80,3	14,2	2,3	0,0	0,5		401
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	11	318	57	9	0	2	397	60	2,8	80,1	14,4	2,3	0,0	0,5		397
ul. Licealna - ul. Leśmiana	11	329	57	9	0	2	408	350	2,7	80,6	14,0	2,2	0,0	0,5		408
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
SDR																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/24h
ul. Spokojna - ul. Główna	152	3250	596	106	0	25	4128	340	3,6	78,9	14,5	2,5	0,0	0,6		4128
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	152	3267	602	106	0	25	4152	60	3,6	78,9	14,5	2,5	0,0	0,6		4152
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	168	2991	658	116	0	27	3960	240	3,9	76,4	16,4	2,7	0,0	0,6		3960
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	164	2937	643	113	0	26	3882	60	4,0	76,1	16,6	2,7	0,0	0,7		3882
ul. Licealna - ul. Leśmiana	162	3005	644	111	0	26	3948	350	3,9	76,3	16,4	2,7	0,0	0,6		3948
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
noc 22-06																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	% Motocykle	% Osobowe	% Dostawcz e	% Ciężarow e	% Cięż. + Przyczepa	% Autobusy		P/8h
ul. Spokojna - ul. Główna	11	253	35	7	0	3	309	340	3,6	81,9	11,3	2,3	0,0	1,0		309
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	11	255	35	7	0	3	311	60	3,5	82,0	11,3	2,3	0,0	1,0		311
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	11	240	37	7	0	3	298	240	3,7	80,5	12,4	2,3	0,0	1,0		298
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	11	232	38	7	0	3	291	60	3,8	79,7	13,1	2,4	0,0	1,0		291
ul. Licealna - ul. Leśmiana	11	237	38	7	0	3	296	350	3,7	80,1	12,8	2,4	0,0	1,0		296

Tabela 13

Zbiorcze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

SRD -Zbiorcze natężenie ruchu na wszystkich odcinkach	P/24h	%
Motocykle	1810	3,47
Samochody osobowe	39961	76,63
Samochody dostawcze	8808	16,89
Samochody ciężarowe bez przyczep	1206	2,31
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	362	0,69
Suma	52146	100

Tabela 14

Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi

SRD/1km drogi	P/24h/1km	%
Motocykle	718	3,47
Samochody osobowe	15857	76,63
Samochody dostawcze	3495	16,89
Samochody ciężarowe bez przyczep	479	2,31
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	144	0,69
Suma	20693	100

Tabela 15

Średnioroczna dobową praca przewozowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

Praca przewozowa	Pkm/24h	%
Motocykle	348	3,39
Samochody osobowe	7832	76,42
Samochody dostawcze	1764	17,21
Samochody ciężarowe bez przyczep	241	2,35
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	64	0,63
Suma	10248	100

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

Tabela 16

Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych

Globalny % udział ruchu w nocy (22:00-6:00) w stosunku do SDR	7,50
% udziału ruchu ciężkiego w dzień	3,01
% udziału ruchu ciężkiego w nocy	7,40
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu porannego	8,36
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu popołudniowego	7,59

Wariant 0 – rok 2020

Tabela 17

Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru

ciąg ul. Grunwaldzka														
rano														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	6	86	20	2	0	2	116	130	5,2	74,1	17,2	1,7	0,0	1,7
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	6	62	20	2	0	2	92	60	6,5	67,4	21,7	2,2	0,0	2,2
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	6	84	20	2	0	2	114	50	5,3	73,7	17,5	1,8	0,0	1,8
ul. Licealna - ul. Leśmiana	6	117	22	3	0	2	150	210	4,0	78,0	14,7	2,0	0,0	1,3
ciąg ul. Grunwaldzka														
popołudniu														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	8	162	42	3	0	2	217	130	3,7	74,7	19,4	1,4	0,0	0,9
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	8	167	43	3	0	2	223	60	3,6	74,9	19,3	1,3	0,0	0,9
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	8	168	42	3	0	2	223	50	3,6	75,3	18,8	1,3	0,0	0,9
ul. Licealna - ul. Leśmiana	8	169	42	3	0	2	224	210	3,6	75,4	18,8	1,3	0,0	0,9
ciąg ul. Grunwaldzka														
SRD														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	89	1480	371	32	0	27	1998	130	4,4	74,4	18,3	1,6	0,0	1,3
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	96	1344	387	33	0	29	1890	60	5,1	71,1	20,5	1,8	0,0	1,5
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	94	1497	372	31	0	27	2022	50	4,4	74,5	18,2	1,5	0,0	1,3
ul. Licealna - ul. Leśmiana	96	1689	394	37	0	27	2244	210	3,8	76,7	16,7	1,7	0,0	1,1
ciąg ul. Grunwaldzka														
noc 22-06														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczynowa	7	121	18	2	0	2	150	130	4,7	80,7	12,0	1,3	0,0	1,3
ul. Leszczynowa - ul. Gimnazjalna	7	112	19	2	0	2	142	60	4,9	78,9	13,4	1,4	0,0	1,4
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	7	123	18	2	0	2	152	50	4,6	80,9	11,8	1,3	0,0	1,3
ul. Licealna - ul. Leśmiana	7	137	20	2	0	2	168	210	4,2	81,5	11,9	1,2	0,0	1,2

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
rano																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			%	%	%	%	%	%		
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	13	351	80	12	0	2	458	160	2,8	76,6	17,5	2,6	0,0	0,4	458	
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	13	376	80	12	0	2	483	80	2,7	77,8	16,6	2,5	0,0	0,4	483	
ul. Graniczna - ul. Warszawska	13	381	89	12	0	2	497	130	2,6	76,7	17,9	2,4	0,0	0,4	497	
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	13	358	87	12	0	2	472	70	2,8	75,8	18,4	2,5	0,0	0,4	472	
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	13	391	93	12	0	2	511	580	2,5	76,5	18,2	2,3	0,0	0,4	511	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
popołudniu																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			%	%	%	%	%	%		
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	12	267	66	8	0	2	355	160	3,4	75,2	18,6	2,3	0,0	0,6	355	
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	12	269	67	8	0	2	358	80	3,4	75,1	18,7	2,2	0,0	0,6	358	
ul. Graniczna - ul. Warszawska	12	281	69	8	0	2	372	130	3,2	75,5	18,5	2,2	0,0	0,5	372	
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	12	285	79	8	0	2	386	70	3,1	73,8	20,5	2,1	0,0	0,5	386	
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	13	307	85	8	0	2	415	580	3,1	74,0	20,5	1,9	0,0	0,5	415	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
SDR																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h			%	%	%	%	%	%		
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	152	3704	879	119	0	24	4878	160	3,1	75,9	18,0	2,4	0,0	0,5	4878	
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	152	3860	890	119	0	25	5046	80	3,0	76,5	17,6	2,4	0,0	0,5	5046	
ul. Graniczna - ul. Warszawska	152	3967	951	119	0	25	5214	130	2,9	76,1	18,2	2,3	0,0	0,5	5214	
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	151	3851	1003	119	0	24	5148	70	2,9	74,8	19,4	2,3	0,0	0,5	5148	
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	158	4178	1077	119	0	24	5556	580	2,8	75,2	19,3	2,1	0,0	0,4	5556	
								1020								
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
noc 22-06																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h			%	%	%	%	%	%		
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	12	301	46	5	0	2	366	160	3,3	82,2	12,6	1,4	0,0	0,5	366	
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	12	313	47	5	0	2	379	80	3,2	82,6	12,4	1,3	0,0	0,5	379	
ul. Graniczna - ul. Warszawska	12	321	51	5	0	2	391	130	3,1	82,1	13,0	1,3	0,0	0,5	391	
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	12	312	55	5	0	2	386	70	3,1	80,8	14,2	1,3	0,0	0,5	386	
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	12	337	60	5	0	2	416	580	2,9	81,0	14,4	1,2	0,0	0,5	416	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
rano																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h		
ul. Spokojna - ul. Główna	15	246	51	10	0	2	324	340	4,6	75,9	15,7	3,1	0,0	0,6	324	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	15	246	51	10	0	2	324	60	4,6	75,9	15,7	3,1	0,0	0,6	324	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	15	194	53	10	0	2	274	240	5,5	70,8	19,3	3,6	0,0	0,7	274	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	15	187	52	10	0	2	266	60	5,6	70,3	19,5	3,8	0,0	0,8	266	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	15	186	52	10	0	2	265	350	5,7	70,2	19,6	3,8	0,0	0,8	265	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
popołudniu																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h			P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h		
ul. Spokojna - ul. Główna	13	320	61	10	0	2	406	340	3,2	78,8	15,0	2,5	0,0	0,5	406	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	13	323	62	10	0	2	410	60	3,2	78,8	15,1	2,4	0,0	0,5	410	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	13	335	65	10	0	2	425	240	3,1	78,8	15,3	2,4	0,0	0,5	425	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	13	331	65	10	0	2	421	60	3,1	78,6	15,4	2,4	0,0	0,5	421	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	13	342	65	10	0	2	432	350	3,0	79,2	15,0	2,3	0,0	0,5	432	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
SDR																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h			P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h		
ul. Spokojna - ul. Główna	176	3382	673	124	0	25	4380	340	3,9	77,4	15,4	2,8	0,0	0,6	4380	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	177	3398	679	125	0	25	4404	60	3,9	77,4	15,4	2,8	0,0	0,6	4404	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	195	3096	738	138	0	27	4194	240	4,3	74,8	17,3	3,0	0,0	0,6	4194	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	190	3052	721	133	0	26	4122	60	4,4	74,5	17,5	3,1	0,0	0,6	4122	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	188	3114	722	132	0	26	4182	350	4,3	74,7	17,3	3,0	0,0	0,6	4182	
								1050								
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
noc 22-06																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciążarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie						Natężenie ruchu	
	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h			P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h		
ul. Spokojna - ul. Główna	13	263	40	9	0	3	328	340	4,0	80,2	12,2	2,7	0,0	0,9	328	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	13	265	40	9	0	3	330	60	3,9	80,3	12,1	2,7	0,0	0,9	330	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	13	245	44	9	0	3	314	240	4,1	78,0	14,0	2,9	0,0	1,0	314	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	13	241	43	9	0	3	309	60	4,2	78,0	13,9	2,9	0,0	1,0	309	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	13	246	43	9	0	3	314	350	4,1	78,3	13,7	2,9	0,0	1,0	314	

Tabela 18

Zbiornicze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

SRD -Zbiornicze natężenie ruchu na wszystkich odcinkach	P/24h	%
Motocykle	2067	3,74
Samochody osobowe	41612	75,28
Samochody dostawcze	9856	17,83
Samochody ciężarowe bez przyczep	1381	2,50
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	362	0,65
Suma	55278	100

Tabela 19

Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi

SRD/1km drogi	P/24h/1km	%
Motocykle	820	3,74
Samochody osobowe	16513	75,28
Samochody dostawcze	3911	17,83
Samochody ciężarowe bez przyczep	548	2,50
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	144	0,65
Suma	21936	100

Tabela 20

Średnioroczna dobowo praca przewozowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

Praca przewozowa	Pkm/24h	%
Motocykle	395	3,64
Samochody osobowe	8182	75,33
Samochody dostawcze	1945	17,91
Samochody ciężarowe bez przyczep	274	2,52
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	64	0,59
Suma	10861	100

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

Tabela 21

Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych

Globalny % udział ruchu w nocy (22:00-6:00) w stosunku do SDR	7,50
% udziału ruchu ciężkiego w dzień	3,15
% udziału ruchu ciężkiego w nocy	6,37
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu porannego	8,43
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu popołudniowego	7,46

Wariant 0 – rok 2030

Tabela 22

Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru

ciąg ul. Grunwaldzka														
rano														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczyńska	9	100	24	3	0	2	138	130	6,5	72,5	17,4	2,2	0,0	1,4
ul. Leszczyńska - ul. Gimnazjalna	9	73	23	3	0	2	110	60	8,2	66,4	20,9	2,7	0,0	1,8
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	9	99	23	3	0	2	136	50	6,6	72,8	16,9	2,2	0,0	1,5
ul. Licealna - ul. Leśmiana	9	141	24	3	0	2	179	210	5,0	78,8	13,4	1,7	0,0	1,1
ciąg ul. Grunwaldzka														
popołudniu														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczyńska	11	191	48	5	0	2	257	130	4,3	74,3	18,7	1,9	0,0	0,8
ul. Leszczyńska - ul. Gimnazjalna	11	198	49	5	0	2	265	60	4,2	74,7	18,5	1,9	0,0	0,8
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	11	198	48	5	0	2	264	50	4,2	75,0	18,2	1,9	0,0	0,8
ul. Licealna - ul. Leśmiana	11	200	48	5	0	2	266	210	4,1	75,2	18,0	1,9	0,0	0,8
ciąg ul. Grunwaldzka														
SRD														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczyńska	128	1730	433	51	0	27	2370	130	5,4	73,4	18,0	2,1	0,0	1,1
ul. Leszczyńska - ul. Gimnazjalna	140	1588	443	51	0	29	2250	60	6,2	70,5	19,7	2,3	0,0	1,3
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	136	1760	429	48	0	27	2400	50	5,4	73,9	17,5	2,0	0,0	1,1
ul. Licealna - ul. Leśmiana	138	2008	449	48	0	27	2670	210	4,6	77,0	15,7	1,8	0,0	0,9
ciąg ul. Grunwaldzka														
noc 22-06														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	%
ul. Tuwima - ul. Leszczyńska	10	140	22	4	0	2	178	130	5,6	78,7	12,4	2,2	0,0	1,1
ul. Leszczyńska - ul. Gimnazjalna	10	130	23	4	0	2	169	60	5,9	76,9	13,6	2,4	0,0	1,2
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	10	142	22	4	0	2	180	50	5,6	78,9	12,2	2,2	0,0	1,1
ul. Licealna - ul. Leśmiana	10	161	24	4	0	2	201	210	5,0	80,1	11,9	2,0	0,0	1,0

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
rano																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	%	P/h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	17	417	94	14	0	2	544	160	3,1	76,7	17,3	2,6	0,0	0,4		544
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	17	448	94	14	0	2	575	80	9,0	77,9	16,3	2,4	0,0	0,3		575
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	17	455	103	14	0	2	591	130	2,9	77,0	17,4	2,4	0,0	0,3		591
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	17	426	101	14	0	2	560	70	9,0	76,1	16,0	2,5	0,0	0,4		560
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	17	468	107	14	0	2	608	580	2,8	77,0	17,6	2,3	0,0	0,3		608
popołudniu																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	%	P/h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	16	314	80	10	0	2	422	160	3,8	74,4	19,0	2,4	0,0	0,5		422
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	16	317	81	10	0	2	426	80	3,8	74,4	19,0	2,3	0,0	0,5		426
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	16	332	83	10	0	2	443	130	3,6	74,9	18,7	2,3	0,0	0,5		443
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	16	338	93	10	0	2	459	70	3,5	73,6	20,3	2,2	0,0	0,4		459
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	16	367	99	10	0	2	494	580	3,2	74,3	20,0	2,0	0,0	0,4		494
SDR																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	%	%	P/24h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	201	4378	1050	144	0	24	5796	160	3,5	75,5	18,1	2,5	0,0	0,4		5796
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	202	4575	1062	144	0	25	6006	80	3,4	76,2	17,7	2,4	0,0	0,4		6006
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	201	4712	1122	144	0	25	6204	130	3,2	76,0	18,1	2,3	0,0	0,4		6204
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	200	4574	1173	143	0	24	6114	70	3,3	74,9	19,1	2,3	0,0	0,4		6114
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	200	4997	1247	143	0	24	6612	580	3,0	75,6	18,8	2,2	0,0	0,4		6612
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
noc 22-06																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	%	%	P/8h
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	14	352	58	8	0	2	434	160	3,2	81,1	13,4	1,8	0,0	0,5		434
ul. Bąkowska - ul. Graniczna	14	367	59	8	0	2	450	80	3,1	81,6	13,1	1,8	0,0	0,4		450
ul. Graniczna - ul. Warszawskiej-Curie	14	378	63	8	0	2	465	130	3,0	81,3	13,5	1,7	0,0	0,4		465
ul. Warszawska - ul. Skłodowskiej-Curie	14	368	67	8	0	2	459	70	3,1	80,2	14,6	1,7	0,0	0,4		459
ul. Skłodowskiej-Curie - ul. Wieniawskiego	14	400	72	8	0	2	496	580	2,8	80,6	14,5	1,6	0,0	0,4		496
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
rano																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h
ul. Spokojna - ul. Główna	19	290	61	12	0	2	384	340	4,9	75,5	15,9	3,1	0,0	0,5		384
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	19	290	61	12	0	2	384	60	4,9	75,5	15,9	3,1	0,0	0,5		384
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	19	230	63	12	0	2	326	240	5,8	70,6	19,3	3,7	0,0	0,6		326
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	19	221	62	12	0	2	316	60	6,0	69,9	19,6	3,8	0,0	0,6		316
ul. Licealna - ul. Leśmiana	19	220	62	12	0	2	315	350	6,0	69,8	19,7	3,8	0,0	0,6		315
popołudniu																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h
ul. Spokojna - ul. Główna	17	380	71	12	0	2	482	340	3,5	78,8	14,7	2,5	0,0	0,4		482
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	17	384	72	12	0	2	487	60	3,5	78,9	14,8	2,5	0,0	0,4		487
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	17	399	75	12	0	2	505	240	3,4	79,0	14,9	2,4	0,0	0,4		505
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	17	394	75	12	0	2	514	60	3,4	78,8	15,0	2,4	0,0	0,4		514
ul. Licealna - ul. Leśmiana	17	406	75	12	0	2	510	350	3,3	79,4	14,6	2,3	0,0	0,4		514
SDR																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h
ul. Spokojna - ul. Główna	226	4000	797	149	0	25	5196	340	4,2	77,2	15,3	2,8	0,0	0,5		5196
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	227	4021	804	150	0	25	5226	60	4,2	77,2	15,3	2,8	0,0	0,5		5226
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	249	3672	873	165	0	27	4986	240	4,6	74,8	17,1	3,0	0,0	0,5		4986
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	242	3615	853	160	0	26	4896	60	4,7	74,4	17,3	3,1	0,0	0,5		4896
ul. Licealna - ul. Leśmiana	240	3696	853	158	0	26	4974	350	4,7	74,6	17,1	3,1	0,0	0,5		4974
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
noc 22-06																
Odcinek	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Natężenie							Natężenie ruchu
	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h
ul. Spokojna - ul. Główna	17	310	48	11	0	3	389	340	4,4	79,7	12,3	2,8	0,0	0,8		389
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	17	311	50	11	0	3	392	60	4,3	79,3	12,8	2,8	0,0	0,8		392
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	17	288	55	11	0	3	374	240	4,5	77,0	14,7	2,9	0,0	0,8		374
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	17	284	53	11	0	3	368	60	4,6	77,2	14,4	3,0	0,0	0,8		368
ul. Licealna - ul. Leśmiana	17	289	53	11	0	3	373	350	4,6	77,5	14,2	2,9	0,0	0,8		373

Tabela 23

Zbiornicze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

SRD -Zbiornicze natężenie ruchu na wszystkich odcinkach	P/24h	%
Motocykle	2731	4,16
Samochody osobowe	49325	75,08
Samochody dostawcze	11585	17,63
Samochody ciężarowe bez przyczep	1697	2,58
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	362	0,55
Suma	65700	100

Tabela 24

Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi

SRD/1km drogi	P/24h/1km	%
Motocykle	1084	4,16
Samochody osobowe	19574	75,08
Samochody dostawcze	4597	17,63
Samochody ciężarowe bez przyczep	674	2,58
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	144	0,55
Suma	26071	100

Tabela 25

Średnioroczna dobowo praca przewozowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

Praca przewozowa	Pkm/24h	%
Motocykle	514	3,98
Samochody osobowe	9720	75,28
Samochody dostawcze	2281	17,66
Samochody ciężarowe bez przyczep	333	2,58
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	64	0,50
Suma	12913	100

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

Tabela 26

Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych

Globalny % udział ruchu w nocy (22:00-6:00) w stosunku do SDR	7,50
% udziału ruchu ciężkiego w dzień	3,13
% udziału ruchu ciężkiego w nocy	6,99
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu porannego	8,26
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu popołudniowego	7,67

Wariant 1 – rok 2020

Tabela 27

Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru

ciąg projektowanego wiaduktu														
rano														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%
projektowane rondo - ul. Licealna	12	551	126	7	0	2	698	130	1,7	78,9	18,1	1,0	0,0	0,3
ul. Licealna - ul. Leśmiana	12	480	122	7	0	2	623	60	1,9	77,0	19,6	1,1	0,0	0,3
ciąg projektowanego wiaduktu														
popołudnie														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%
projektowane rondo - ul. Licealna	10	583	142	8	0	2	745	130	1,3	78,3	19,1	1,1	0,0	0,3
ul. Licealna - ul. Leśmiana	10	541	141	8	0	2	702	60	1,4	77,1	20,1	1,1	0,0	0,3
ciąg projektowanego wiaduktu														
SDR														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	%
projektowane rondo - ul. Licealna	132	6806	1607	90	0	24	8858	130	1,5	78,6	18,6	1,0	0,0	0,3
ul. Licealna - ul. Leśmiana	133	6127	1576	90	0	24	7950	60	1,7	77,1	19,8	1,1	0,0	0,3
ciąg projektowanego wiaduktu														
noc 22-06														
	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu					
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	%
projektowane rondo - ul. Licealna	10	540	91	7	0	2	650	130	1,5	83,1	14,0	1,1	0,0	0,3
ul. Licealna - ul. Leśmiana	10	488	89	7	0	2	596	60	1,7	81,9	14,9	1,2	0,0	0,3

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
rano																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	3	57	8	0	0	0	68	160	4,4	83,8	11,8	0,0	0,0	0,0	68	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	0	8	0	0	0	0	8	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8	
projektowane rondo - ul. Warszawska	12	559	126	7	0	2	706	130	1,7	79,2	17,8	1,0	0,0	0,3	706	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	12	567	129	7	0	2	717	70	1,7	79,1	18,0	1,0	0,0	0,3	717	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
popołudnie																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	3	59	8	0	0	0	70	160	4,3	84,3	11,4	0,0	0,0	0,0	70	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	0	8	0	0	0	0	8	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8	
projektowane rondo - ul. Warszawska	10	591	142	8	0	2	753	130	1,3	78,5	18,9	1,1	0,0	0,3	753	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	10	598	143	8	0	2	761	70	1,3	78,6	18,8	1,1	0,0	0,3	761	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
SDR																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/24h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	38	699	90	0	0	0	828	160	4,3	84,1	11,6	0,0	0,0	0,0	828	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	0	96	0	0	0	0	96	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	96	
projektowane rondo - ul. Warszawska	132	6902	1607	90	0	24	8754	130	1,5	78,8	18,4	1,0	0,0	0,3	8754	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	132	6991	1631	90	0	24	8868	70	1,5	78,8	18,4	1,0	0,0	0,3	8868	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
noc 22-06																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/8h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	3	53	6	0	0	0	62	160	4,8	85,5	9,7	0,0	0,0	0,0	62	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	0	7	0	0	0	0	7	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7	
projektowane rondo - ul. Warszawska	10	548	90	7	0	2	657	130	1,5	83,4	13,7	1,1	0,0	0,3	657	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	10	554	92	7	0	2	665	70	1,5	83,3	13,8	1,1	0,0	0,3	665	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
rano																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	
ul. Spokojna - ul. Główna	15	467	91	10	0	2	585	340	2,6	79,8	15,6	1,7	0,0	0,3	585	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	15	435	91	10	0	2	553	60	2,7	78,7	16,5	1,8	0,0	0,4	553	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	15	420	93	10	0	2	540	240	2,8	77,8	17,2	1,9	0,0	0,4	540	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	15	393	92	10	0	2	512	60	2,9	76,8	18,0	2,0	0,0	0,4	512	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	15	317	92	10	0	2	436	350	3,4	72,7	21,1	2,3	0,0	0,5	436	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
popołudniu																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	
ul. Spokojna - ul. Główna	13	343	66	10	0	2	434	340	3,0	79,0	15,2	2,3	0,0	0,5	434	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	13	334	67	10	0	2	426	60	3,1	78,4	15,7	2,3	0,0	0,5	426	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	13	352	68	10	0	2	445	240	2,9	79,1	15,3	2,2	0,0	0,4	445	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	13	348	68	10	0	2	441	60	2,9	78,9	15,4	2,3	0,0	0,5	441	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	12	333	65	10	0	2	422	350	2,8	78,9	15,4	2,4	0,0	0,5	422	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
SDR																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	
ul. Spokojna - ul. Główna	171	4856	940	122	0	25	6114	340	2,8	79,4	15,4	2,0	0,0	0,4	6114	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	171	4610	947	122	0	24	5874	60	2,9	78,5	16,1	2,1	0,0	0,4	5874	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	172	4625	967	122	0	25	5910	240	2,8	78,4	16,3	2,0	0,0	0,4	5910	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	170	4449	954	121	0	24	5718	60	2,9	77,8	16,7	2,1	0,0	0,4	5718	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	164	3896	943	121	0	24	5148	350	3,1	75,8	18,3	2,3	0,0	0,5	5148	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
noc 22-06																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcz e	Ciężarow e	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	
ul. Spokojna - ul. Główna	13	380	55	9	0	2	459	340	2,8	82,8	12,0	2,0	0,0	0,4	459	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	13	360	56	9	0	2	440	60	3,0	81,8	12,7	2,0	0,0	0,5	440	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	13	362	58	9	0	2	444	240	2,9	81,5	13,1	2,0	0,0	0,5	444	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	13	348	57	9	0	2	429	60	3,0	81,1	13,3	2,1	0,0	0,5	429	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	13	306	56	9	0	2	386	350	3,4	79,3	14,5	2,3	0,0	0,5	386	

Tabela 28

Zbiornicze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

SRD -Zbiornicze natężenie ruchu na wszystkich odcinkach	P/24h	%
Motocykle	1414	2,21
Samochody osobowe	50058	78,32
Samochody dostawcze	11261	17,62
Samochody ciężarowe bez przyczep	967	1,51
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	218	0,34
Suma	63918	100

Tabela 29

Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi

SRD/1km drogi	P/24h/1km	%
Motocykle	626	2,21
Samochody osobowe	22149	78,32
Samochody dostawcze	4983	17,62
Samochody ciężarowe bez przyczep	428	1,51
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	97	0,34
Suma	28282	100

Tabela 30

Średnioroczna dobową pracą przewozową potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

Praca przewozowa	Pkm/24h	%
Motocykle	302	2,19
Samochody osobowe	10789	78,19
Samochody dostawcze	2451	17,76
Samochody ciężarowe bez przyczep	209	1,51
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	47	0,34
Suma	13798	100

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

Tabela 31

Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych

Globalny % udział ruchu w nocy (22:00-6:00) w stosunku do SDR	7,50
% udziału ruchu ciężkiego w dzień	1,85
% udziału ruchu ciężkiego w nocy	7,70
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu porannego	7,68
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu popołudniowego	8,43

Wariant 1 – rok 2030

Tabela 32

Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru

ciąg projektowanego wiaduktu															
rano	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	P/h	
projektowane rondo - ul. Licealna	12	578	134	7	0	2	733	480	1,6	78,9	18,3	1,0	0,0	733	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	12	508	130	7	0	2	659	220	1,8	77,1	19,7	1,1	0,0	659	
ciąg projektowanego wiaduktu															
popołudnie	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	P/h	
projektowane rondo - ul. Licealna	10	612	150	8	0	2	782	480	1,3	78,3	19,2	1,0	0,0	782	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	10	577	149	8	0	2	746	220	1,3	77,3	20,0	1,1	0,0	746	
ciąg projektowanego wiaduktu															
SDR	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	P/24h	
projektowane rondo - ul. Licealna	132	7141	1703	90	0	24	9090	480	1,5	78,6	18,7	1,0	0,0	9090	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	133	6511	1673	90	0	24	8430	220	1,6	77,2	19,9	1,1	0,0	8430	
ciąg projektowanego wiaduktu															
noc 22-06	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	P/8h	
projektowane rondo - ul. Licealna	10	567	96	7	0	2	682	480	1,5	83,1	14,1	1,0	0,0	682	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	10	519	94	7	0	2	632	220	1,6	82,1	14,9	1,1	0,0	632	

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
rano	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Studzienna - ul. Bakowska	3	68	9	0	0	0	80	160	3,8	85,0	11,3	0,0	0,0	0,0	80	
ul. Bakowska - projektowane rondo	0	10	0	0	0	0	10	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10	
projektowane rondo - ul. Warszawska	12	588	134	7	0	2	743	130	1,6	79,1	18,0	0,9	0,0	0,3	743	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	12	598	137	7	0	2	756	650	1,6	79,1	18,1	0,9	0,0	0,3	756	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
popołudnie	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Studzienna - ul. Bakowska	3	71	9	0	0	0	83	160	3,6	85,5	10,8	0,0	0,0	0,0	83	
ul. Bakowska - projektowane rondo	0	10	0	0	0	0	10	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10	
projektowane rondo - ul. Warszawska	10	622	150	8	0	2	792	130	1,3	78,5	18,9	1,0	0,0	0,3	792	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	10	631	150	8	0	2	801	650	1,2	78,8	18,7	1,0	0,0	0,2	801	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
SDR	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/24h	
ul. Studzienna - ul. Bakowska	39	840	99	0	0	0	978	160	3,7	85,3	11,0	0,0	0,0	0,0	978	
ul. Bakowska - projektowane rondo	0	120	0	0	0	0	120	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	120	
projektowane rondo - ul. Warszawska	132	7261	1703	90	0	24	9210	130	1,4	78,8	18,5	1,0	0,0	0,3	9210	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	132	7375	1721	90	0	24	9342	650	1,4	78,9	18,4	1,0	0,0	0,3	9342	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
noc 22-06																
	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/8h	
ul. Studzienna - ul. Bakowska	3	65	6	0	0	0	74	160	4,1	87,8	8,1	0,0	0,0	0,0	74	
ul. Bakowska - projektowane rondo	0	9	0	0	0	0	9	80	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9	
projektowane rondo - ul. Warszawska	10	576	96	7	0	2	691	130	1,4	83,4	13,9	1,0	0,0	0,3	691	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	10	583	98	7	0	2	700	650	1,4	83,3	14,0	1,0	0,0	0,3	700	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
rano	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	
ul. Spokojna - ul. Główna	19	528	111	12	0	2	672	340	2,8	78,6	16,5	1,8	0,0	0,3	672	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	19	490	111	12	0	2	634	60	3,0	77,3	17,5	1,9	0,0	0,3	634	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	19	473	113	12	0	2	619	240	3,1	76,4	18,3	1,9	0,0	0,3	619	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	19	440	112	12	0	2	585	60	3,2	75,2	19,1	2,1	0,0	0,3	585	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	19	363	112	12	0	2	508	350	3,7	71,5	22,0	2,4	0,0	0,4	508	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
popołudniu	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	
ul. Spokojna - ul. Główna	17	402	70	12	0	2	503	340	3,4	79,9	13,9	2,4	0,0	0,4	503	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	17	392	71	12	0	2	494	60	3,4	79,4	14,4	2,4	0,0	0,4	494	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	17	413	72	12	0	2	516	240	3,3	80,0	14,0	2,3	0,0	0,4	516	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	17	409	72	12	0	2	512	60	3,3	79,9	14,1	2,3	0,0	0,4	512	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	17	398	69	12	0	2	498	350	3,4	79,9	13,9	2,4	0,0	0,4	498	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
SDR	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	
ul. Spokojna - ul. Główna	219	5586	1073	147	0	25	7050	340	3,1	79,2	15,2	2,1	0,0	0,3	7050	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	219	5296	1082	146	0	24	6768	60	3,2	78,3	15,9	2,2	0,0	0,4	6768	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	221	5311	1107	147	0	25	6810	240	3,2	78,2	16,1	2,1	0,0	0,4	6810	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	218	5101	1094	145	0	24	6582	60	3,3	77,5	16,6	2,2	0,0	0,4	6582	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	219	4558	1090	145	0	24	6036	350	3,6	75,7	18,0	2,4	0,0	0,4	6036	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
noc 22-06																
	Nateżenie						Nateżenie ruchu	Długość odcinka	Nateżenie						Nateżenie ruchu	
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy		
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	
ul. Spokojna - ul. Główna	17	434	63	11	0	4	529	340	3,2	82,0	11,9	2,1	0,0	0,8	529	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	17	412	64	11	0	4	508	60	3,3	81,1	12,6	2,2	0,0	0,8	508	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	17	413	66	11	0	4	511	240	3,3	80,8	12,9	2,2	0,0	0,8	511	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	17	397	65	11	0	4	494	60	3,4	80,4	13,2	2,2	0,0	0,8	494	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	17	357	64	11	0	4	453	350	3,8	78,8	14,1	2,4	0,0	0,9	453	

Tabela 33

Zbiorcze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

SRD -Zbiorcze natężenie ruchu na wszystkich odcinkach	P/24h	%
Motocykle	1664	2,36
Samochody osobowe	55101	78,25
Samochody dostawcze	12344	17,53
Samochody ciężarowe bez przyczep	1089	1,55
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	218	0,31
Suma	70416	100

Tabela 34

Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi

SRD/1km drogi	P/24h/1km	%
Motocykle	601	2,36
Samochody osobowe	19892	78,25
Samochody dostawcze	4456	17,53
Samochody ciężarowe bez przyczep	393	1,55
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	79	0,31
Suma	25421	100

Tabela 35

Średnioroczna dobową praca przewozowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

Praca przewozowa	Pkm/24h	%
Motocykle	432	2,10
Samochody osobowe	16135	78,33
Samochody dostawcze	3684	17,88
Samochody ciężarowe bez przyczep	286	1,39
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	61	0,30
Suma	20598	100

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

Tabela 36

Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych

Globalny % udział ruchu w nocy (22:00-6:00) w stosunku do SDR	7,50
% udziału ruchu ciężkiego w dzień	1,86
% udziału ruchu ciężkiego w nocy	8,51
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu porannego	8,11
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu popołudniowego	8,42

Wariant 2 – rok 2030

Tabela 37

Natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach podstawowej sieci drogowej analizowanego obszaru

ciąg projektowanego wiaduktu															
rano	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Skrajna - projektowane rondo	17	550	60	7	0	2	636	125	2,7	86,5	9,4	1,1	0,0	636	
projektowane rondo - ul. Licealna	17	788	170	7	0	2	984	480	1,7	80,1	17,3	0,7	0,0	984	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	17	675	170	7	0	2	871	220	2,0	77,5	19,5	0,8	0,0	871	
ciąg projektowanego wiaduktu															
popołudnie	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Skrajna - projektowane rondo	14	566	60	8	0	2	650	125	2,2	87,1	9,2	1,2	0,0	650	
projektowane rondo - ul. Licealna	14	876	150	8	0	2	1050	480	1,3	83,4	14,3	0,8	0,0	1050	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	14	801	150	8	0	2	975	220	1,4	82,2	15,4	0,8	0,0	975	
ciąg projektowanego wiaduktu															
SDR	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	P/24h	
ul. Skrajna - projektowane rondo	186	6695	721	90	0	24	7716	125	2,4	86,8	9,3	1,2	0,0	7716	
projektowane rondo - ul. Licealna	187	9978	1925	90	0	24	12204	480	1,5	81,8	15,8	0,7	0,0	12204	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	188	8841	1933	90	0	24	11076	220	1,7	79,8	17,5	0,8	0,0	11076	
								825							
ciąg projektowanego wiaduktu															
noc 22-06	Natężenie						Natężenie ruchu	Długość odcinka	Struktura potoku ruchu						Natężenie ruchu
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy			Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	P/8h	
ul. Skrajna - projektowane rondo	12	522	34	8	0	2	578	125	2,1	90,3	5,9	1,4	0,0	578	
projektowane rondo - ul. Licealna	12	769	124	8	0	2	915	480	1,3	84,0	13,6	0,9	0,0	915	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	12	684	125	8	0	2	831	220	1,4	82,3	15,0	1,0	0,0	831	

Prognozy ruchu do dokumentacji projektowej wiaduktu drogowego w rejonie km 13+800 linii kolejowej nr 447 wraz z drogami dojazdowymi w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa wiaduktu łączącego ul. Grunwaldzką z ul. Warszawską” w mieście Pruszków

ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
rano																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	20	664	120	16	0	4	824	160	2,4	80,6	14,6	1,9	0,0	0,5	824	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	20	680	120	16	0	4	840	80	2,4	81,0	14,3	1,9	0,0	0,5	840	
projektowane rondo - ul. Warszawska	20	720	130	16	0	4	890	130	2,2	80,9	14,6	1,8	0,0	0,4	890	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	20	724	130	16	0	4	894	650	2,2	81,0	14,5	1,8	0,0	0,4	894	
popołudnie																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	18	549	140	10	0	2	719	160	2,5	76,4	19,5	1,4	0,0	0,3	719	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	18	569	140	10	0	2	739	80	2,4	77,0	18,9	1,4	0,0	0,3	739	
projektowane rondo - ul. Warszawska	18	625	150	10	0	2	805	130	2,2	77,6	18,6	1,2	0,0	0,2	805	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	18	625	150	10	0	2	805	650	2,2	77,6	18,6	1,2	0,0	0,2	805	
SDR																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/24h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	228	7262	1578	154	0	35	9258	160	2,5	78,5	17,0	1,7	0,0	0,4	9258	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	229	7487	1568	154	0	35	9474	80	2,4	79,0	16,6	1,6	0,0	0,4	9474	
projektowane rondo - ul. Warszawska	228	8062	1690	155	0	35	10170	130	2,2	79,3	16,6	1,5	0,0	0,3	10170	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	228	8087	1689	155	0	35	10194	650	2,2	79,3	16,6	1,5	0,0	0,3	10194	
ciąg ul. Broniewskiego - ul. Warszawska																
noc 22-06																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	%	%	%	%	%	%	P/8h	
ul. Studzienna - ul. Bąkowska	17	565	97	11	0	4	694	160	2,4	81,4	14,0	1,6	0,0	0,6	694	
ul. Bąkowska - projektowane rondo	17	582	97	11	0	4	711	80	2,4	81,9	13,6	1,5	0,0	0,6	711	
projektowane rondo - ul. Warszawska	17	625	106	11	0	4	763	130	2,2	81,9	13,9	1,4	0,0	0,5	763	
ul. Warszawska - ul. Wieniawskiego	17	626	106	11	0	4	764	650	2,2	81,9	13,9	1,4	0,0	0,5	764	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
rano																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	
ul. Spokojna - ul. Główna	19	581	118	12	0	2	732	340	2,6	79,4	16,1	1,6	0,0	0,3	732	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	19	543	118	12	0	2	694	60	2,7	78,2	17,0	1,7	0,0	0,3	694	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	19	525	120	12	0	2	678	240	2,8	77,4	17,7	1,8	0,0	0,3	678	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	19	494	119	12	0	2	646	60	2,9	76,5	18,4	1,9	0,0	0,3	646	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	19	383	119	12	0	2	535	350	3,6	71,6	22,2	2,2	0,0	0,4	535	
popołudniu																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	[m]	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	P/h	
ul. Spokojna - ul. Główna	17	431	76	12	0	2	538	340	3,2	80,1	14,1	2,2	0,0	0,4	538	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	17	421	77	12	0	2	529	60	3,2	79,6	14,6	2,3	0,0	0,4	529	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	17	442	78	12	0	2	551	240	3,1	80,2	14,2	2,2	0,0	0,4	551	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	17	438	78	12	0	2	547	60	3,1	80,1	14,3	2,2	0,0	0,4	547	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	17	402	75	12	0	2	508	350	3,3	79,1	14,8	2,4	0,0	0,4	508	
SDR																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	[m]	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	P/24h	
ul. Spokojna - ul. Główna	220	6076	1152	147	0	25	7620	340	2,9	79,7	15,1	1,9	0,0	0,3	7620	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	220	5788	1159	147	0	25	7338	60	3,0	78,9	15,8	2,0	0,0	0,3	7338	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	221	5801	1181	147	0	25	7374	240	2,9	78,8	15,9	2,0	0,0	0,3	7374	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	218	5601	1170	145	0	24	7158	60	3,0	78,3	16,3	2,0	0,0	0,3	7158	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	218	4710	1161	145	0	24	6258	350	3,4	75,4	18,5	2,3	0,0	0,4	6258	
ciąg ul. Bohaterów Warszawy - ul. Tuwima																
noc 22-06																
	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	Długość odcinka	Motocykle	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. + Przyczepa	Autobusy	Natężenie ruchu	
Odcinek	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	[m]	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	P/8h	
ul. Spokojna - ul. Główna	17	466	73	11	0	4	571	340	3,0	81,6	12,8	1,9	0,0	0,7	571	
ul. Główna - ul. Grunwaldzka	17	444	74	11	0	4	550	60	3,1	80,7	13,5	2,0	0,0	0,7	550	
ul. Grunwaldzka - ul. Gimnazjalna	17	445	76	11	0	4	553	240	3,1	80,5	13,7	2,0	0,0	0,7	553	
ul. Gimnazjalna - ul. Licealna	17	429	76	11	0	4	537	60	3,2	79,9	14,2	2,0	0,0	0,7	537	
ul. Licealna - ul. Leśmiana	17	363	74	11	0	4	469	350	3,6	77,4	15,8	2,3	0,0	0,9	469	

Tabela 38

Zbiornicze średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

SRD -Zbiornicze natężenie ruchu na wszystkich odcinkach	P/24h	%
Motocykle	2571	2,43
Samochody osobowe	84388	79,73
Samochody dostawcze	16928	15,99
Samochody ciężarowe bez przyczep	1618	1,53
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	336	0,32
Suma	105840	100

Tabela 39

Średnioroczne dobowe natężenia ruchu i struktura rodzajowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru w przeliczeniu na 1 km drogi

SRD/1km drogi	P/24h/1km	%
Motocykle	888	2,43
Samochody osobowe	29149	79,73
Samochody dostawcze	5847	15,99
Samochody ciężarowe bez przyczep	559	1,53
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	116	0,32
Suma	36560	100

Tabela 40

Średnioroczna dobową praca przewozowa potoków pojazdów w podstawowej sieci ulicznej analizowanego obszaru

Praca przewozowa	Pkm/24h	%
Motocykle	618	2,30
Samochody osobowe	21427	79,75
Samochody dostawcze	4356	16,21
Samochody ciężarowe bez przyczep	385	1,43
Samochody ciężarowe z przyczepami/maszyny rolnicze/specjalne i inne	0	0,00
Autobusy	82	0,30
Suma	26867	100

Tabela 41

Pozostałe wybrane wskaźniki do opracowania materiałów środowiskowych

Globalny % udział ruchu w nocy (22:00-6:00) w stosunku do SDR	7,50
% udziału ruchu ciężkiego w dzień	1,85
% udziału ruchu ciężkiego w nocy	8,45
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu porannego	9,06
% udziału ruchu ciężkiego w godzinie szczytu popołudniowego	7,58

4. PODSUMOWANIE

Na podstawie przeprowadzonych analiz wysnuto następujące wnioski:

1. Przebudowa układu pozwoli na skomunikowanie obszarów położonych po północnej i południowej stronie torów PKP przyczyniając się do racjonalizacji hierarchizacji układu drogowego oraz bardziej racjonalnego rozkładu ruchu i spadku pracy przewozowej na najbardziej obciążonych ciągach ulicznych miasta. Poprawie ulegnie również dostępność analizowanego obszaru.
2. Poprzez poprawę dostępności analizowanego obszaru w wyniku budowy nowego połączenia wzrośnie natężenie ruchu w układzie ulicznym w otoczeniu wiaduktu, jednakże zmniejszy się obciążenie tras, na których już dzisiaj występują okresowo krytyczne warunki ruchu – przede wszystkim DW 718 oraz Al. Tysiąclecia – Okulickiego.
3. Ze względu na charakter obszaru zaleca się ograniczenie ruchu ciężkiego z pozostawieniem pojazdów służb komunalnych i autobusów.