

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Koncepcja budowy ul. Tysiąclecia

Tom I Część drogowa

1. Część opisowa

2. Warunki techniczne, opinie i uzgodnienia

3. Część rysunkowa

3.1 1 wariant przebiegu trasy

- 1) Plan orientacyjny w skali 1:10000 – rys. nr 1
- 2) Plany sytuacyjne w skali 1:1000 – rys. nr 2.0 ÷ 2.4
- 3) Przekroje normalne w skali 1:50 – rys. nr 3
- 4) Przekroje podłużne w skali 1:100/1000 – rys. nr 4

3.2 2 wariant przebiegu trasy

- 1) Plan orientacyjny w skali 1:10000 – rys. nr 1
- 2) Plany sytuacyjne w skali 1:1000 – rys. nr 2.0 ÷ 2.3
- 3) Przekroje normalne w skali 1:50 – rys. nr 3
(wg wariantu 1)
- 4) Przekroje podłużne w skali 1:100/1000 – rys. nr 4

3.3 Warianty rozwiązań technicznych

- 1) Plan orientacyjny w skali 1:10000 – rys. nr 1
- 2) Plany sytuacyjne w skali 1:1000:
 - 1 wariant rozwiązań technicznych (rezerwa terenu na linię tramwajową w ciągu ulicy Tysiąclecia na odcinku Trasa Świętokrzyska - Grochowska oraz wydzielony lewoskręt w zachodnim wlocie skrzyżowania ulic Tysiąclecia-Grochowska) – rys. nr 2.1
 - 2 wariant rozwiązań technicznych (rozwiązanie skrzyżowania ul. Stalowa - Tysiąclecia z dwujezdniowym przekrojem ul. Stalowej po płn. i pd. stronie ul. Tysiąclecia dla 1 wariantu przebiegu trasy) – rys. nr 2.2
 - 3 wariant rozwiązań technicznych (rozwiązanie skrzyżowania ul. Stalowa - Tysiąclecia z dwujezdniowym przekrojem ul. Stalowej po płn. stronie ul. Tysiąclecia dla 1 wariantu przebiegu trasy) – rys. nr 2.3
 - 4 wariant rozwiązań technicznych (skrzyżowanie z ul. Kawęczyńską) - rys. nr 2.4
 - 5 wariant rozwiązań technicznych (brak skrzyżowania na prawe skręty z ul. Mińska) – rys. nr 2.5
- 3) Przekroje normalne w skali 1:50 – rys. nr 3

Tom II Część mostowa

I. Koncepcja budowy ul. Tysiąclecia

Tom I – Część drogowa

1. CZĘŚĆ OPISOWA

Spis treści:

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	4
2. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	4
3. POTRZEBA I CEL REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA	4
4. DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA.....	5
5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	6
5.1. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	6
6. PROGNOZY RUCHU.....	10
7. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.	15
7.1. PRZEBIEG PLANOWANEJ ULICY TYSIĄCLECIA NA TLE PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY I STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNYM PRZEBIEGU WSCHODNIEGO ZAMKNIĘCIA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ.	15
7.2. UWARUNKOWANIA DECYDUJĄCE O PRZEBIEGU PROJEKTOWANEJ ULICY TYSIĄCLECIA.....	19
7.3. PROJEKTOWANA TRASA TRAMWAJOWA.....	19
7.4. PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY.	19
7.4.1. <i>Projektowane dane techniczne.</i>	20
7.4.2. <i>Projektowane warianty przebiegu trasy.</i>	20
7.4.3. <i>Projektowane warianty rozwiązań technicznych.</i>	21
7.4.4. <i>Przebieg ul. Tysiąclecia w planie</i>	22
7.4.5. <i>Zasady przekroju poprzecznego z rozmieszczeniem urządzeń.</i>	24
7.4.6. <i>Urządzenia komunikacji zbiorowej.</i>	24
7.4.7. <i>Ścieżki rowerowe.</i>	24
7.4.8. <i>Kolizje z infrastrukturą techniczną.</i>	25
8. PROJEKTOWANE OBIEKTY INŻYNIERSKIE.....	27
9. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU.	27
10. BEZPIECZEŃSTWO OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH.....	28
11. PRZEKROJE POPRZECZNE.	28
12. WYBURZENIA.....	28

13.	ISTOTNE ELEMENTY DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA.....	29
13.1.	OCHRONA WÓD.	29
13.2.	OCHRONA ZIELENI.	29
13.3.	OCHRONA AKUSTYCZNA.	29
13.4.	OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH.....	29
13.5.	GOSPODARKA ODPADAMI.....	29
13.6.	OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R.	30
14.	KOSZTY BUDOWY.....	30
15.	UZGODNIENIA I OPINIE.....	31
16.	OCENA I PODSUMOWANIE PROPONOWANYCH ROZWIĄZAŃ.....	32
17.	INNE ISTOTNE DLA INWESTYCJI ZAGADNIENIA.	32

Załączniki:

- I. Zdjęcia zabytków wpisanych do rejestru Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
- II. Zdjęcia obiektów wpisanych do gminnej ewidencji zabytków Stołecznego Konserwatora Zabytków m. st. Warszawy.
- III. Obiekty przeznaczone do rozbiórki.

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest Koncepcja „Budowy ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej”.

Rozwiązania projektowe obejmują:

- przygotowanie danych wyjściowych do Projektu budowlanego,
- ustalenie przekroju normalnego,
- 2 warianty przebiegu trasy i 5 wariantów rozwiązań technicznych,
- uwzględnienie w 1 wariantcie rozwiązań technicznych rezerwy terenu dla planowanej trasy tramwajowej w ciągu ul. Tysiąclecia od Trasy Świętokrzyskiej do ul. Grochowskiej (decyzja w sprawie zasadności przedmiotowej trasy zostanie podjęta przez Zamawiającego po opracowaniu przez firmę Faber – Maunsell Polska prognoz ruchu do „studium funkcjonalno – ruchowego obsługi komunikacją tramwajową osiedla Goćław” wykonywanego na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji),
- ustalenie lokalizacji oraz typów skrzyżowań i zjazdów do posesji,
- ustalenie lokalizacji i typów przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
- ustalenie lokalizacji przystanków autobusowych i tramwajowych,
- określenie wstępnych warunków przebudowy sieci i urządzeń kolidujących z projektowaną inwestycją,
- określenie sposobu odwodnienia jezdni i chodników,
- określenie szacunkowych kosztów projektowanej inwestycji.

2. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest budowa ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej”. Ul. Tysiąclecia, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 2008r., jest wpisana na listę przedsięwzięć Euro 2012. Przedmiotowe przedsięwzięcia są „zawarte w ofercie przyjętej przez Unię Europejskich Związków Piłkarskich (UEFA) oraz objęte zobowiązaniami i gwarancjami Rady Ministrów lub jednostek samorządu terytorialnego.” (Ustawa z dnia 7 września 2007r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012).

3. Potrzeba i cel realizacji przedsięwzięcia

W ostatnich latach problem kongestii, czyli zatłoczenia, dotknął wiele państw i miast rozwiniętych oraz rozwijających się. Jest on skutkiem braku równowagi pomiędzy podażą i popytem systemu transportowego. Spojrzenie na ten problem z punktu widzenia kierowców, lub też popytu, skłania nas do rozwiązań zmierzających do zwiększania przepustowości dróg.

Przepustowość istniejącego układu komunikacyjnego w Warszawie w obszarach Nowej Pragi, Szmulek, Dworca Wschodniego jest wyczerpana. Istniejący układ nie jest w stanie przenieść zwiększającego się stale ruchu drogowego. Realizacja nowych inwestycji drogowych na prawobrzeżnej części Warszawy jest konieczna. Powinny być to inwestycje, uwzględniające zarówno potrzeby transportu indywidualnego, zbiorowego, pieszych i rowerzystów. Dzięki budowie ul. Tysiąclecia zmniejszy się średnia długość podróży oraz czas podróży wszystkich uczestników systemu transportowego. Przedmiotowa budowa przyczyni się do ograniczenia natężenia ruchu w sieci istniejących ulic, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych jak i kosztów eksploatacyjnych ponoszonych przez użytkowników tych ulic.

Celem budowy ulicy Tysiąclecia jest odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego w dzielnicach Praga Północ i Praga Południe, jak również uzyskanie bezpośredniego połączenia międzydzielnicowego z zapewnieniem bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej relacji Warszawa Wileńska – Białystok i torów kolejowych w rejonie Dworca

Wschodniego. Przedsięwzięcie to wpłynie korzystnie na uporządkowanie i rozwój zdegradowanego rejonu miasta podlegającego obecnie rewitalizacji. Ponadto, zapewni połączenie planowanych, ważnych układów komunikacyjnych w tej części miasta z układem obwodnic miejskich. Budowa ul. Tysiąclecia umożliwi obsługę obiektów w rejonie realizowanego Stadionu Narodowego. Dlatego przedsięwzięcie „Budowa ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej” zostało umieszczone na liście inwestycji Euro 2012 (Załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 2008r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012. Przedmiotowa inwestycja to jedna z inwestycji infrastrukturalnych ujętych w wykazie przedsięwzięć Euro 2012, która jest niezbędna do przeprowadzenia turnieju finałowego, a której realizacja wynika z konieczności wypełnienia wymogów przedstawionych przez UEFA.

Projekt budowy ul. Tysiąclecia został zgłoszony do Planu Inwestycyjnego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007 – 2013 współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Projektowana ul. Tysiąclecia ze względu na połączenia z ulicami: 11-ego Listopada, Starzyńskiego, Stalową, Radzymińską, Kawęczyńską, projektowaną Trasą Świętokrzyską, Żupniczą, Mińską (skrzyżowanie wariantowane) oraz Grochowską spełnia funkcję drogi zbiorczej, natomiast połączenie od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej umożliwia również połączenie międzyczynicowe. Wybudowanie trasy przyczyni się do poprawy warunków aerasanitarnych i akustycznych w sieci ulic Pragi Północ, Pragi Południe i Targówka przeciążonych istniejącym ruchem samochodowym. Tym samym wpłynie również na poprawę warunków życia mieszkańców zamieszkujących w/w dzielnicę.

4. Dane wyjściowe do projektowania.

1. Mapy rastrowe w skali 1:500.
2. „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” – Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14.05.1999 r.
3. „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie - Dz. U. Nr 63 poz. 735 z dnia 3 sierpnia 2000 r.
4. Ustawa z dn. 10.04.2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. (tekst jednolity: Dz. U. Nr 193 poz. 1194 z dnia 22 października 2008r.).
5. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 - Dz. U. Nr 173 poz. 1219 z dnia 7 września 2007 r.
6. Ustawa z dn. 21.03.1985r. o drogach publicznych.
7. Ustawa z dn. 23.07.2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.
8. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych – część I – skrzyżowania zwykłe i skanalizowane – wyd. GDDP w W-wie 2001 r.
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. (Dz. U. Nr 220 poz. 2181).
10. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy przyjęte Uchwałą Nr LXXXII/2746/2006 m.st. Warszawy z dnia 10.10.2006r.
11. Studium techniczno - ekonomiczne przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej, BPRW, Warszawa 2004r.

12. „Założenia dla funkcjonowania Obwodnicy Śródmiejskiej w Warszawie”, TRANSEKO, Warszawa 2006r.
13. Strategia Rozwoju m.st. Warszawy do 2020 roku przyjęta uchwałą Nr LXII/1789/2005 Rady m.st. Warszawy w dniu 24 listopada 2005r.
14. Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015 w tym: zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy, Warszawa, 2008.
15. Projekt Planu 04/2007 rejonu Dworca Wschodniego sporządzany na podstawie uchwały o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu Rady m. st. Warszawy Nr LVI/1507/2005 z dnia 8.07.2005r. położonego w dzielnicach Praga Północ i Praga Południe m. st. Warszawy.
16. Istniejące zdjęcia lotnicze i satelitarne.
17. Wizje w terenie przeprowadzone przez zespół projektowy, zdjęcia cyfrowe.
18. Załącznik nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad „Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań”. Warszawa, 8listopad 2008r .
19. Opis przedmiotu zamówienia dostarczony wraz z umową nr NDZP/272/PN/183/07 przez Zamawiającego (ZMID).

5. Opis stanu istniejącego.

5.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

Projektowana ulica Tysiąclecia zlokalizowana jest w dzielnicach Praga Północ i Praga Południe. W najbliższym otoczeniu, jak i w kolizji z projektowaną ulicą znajduje się zabudowa mieszkaniowa, handlowa i magazynowa.

W związku z występującą w korytarzu trasy zabudową, która koliduje z przebiegiem projektowanej ul. Tysiąclecia konieczne będzie jej wyburzenie. Do przedmiotowej zabudowy należą głównie budynki gospodarcze, a także usługowe i mieszkaniowe. Większość z tych budynków jest w złym, bądź w średnim stanie technicznym.

Istniejące zagospodarowanie terenu na poszczególnych odcinkach trasy:

- odcinek od węzła „Żaba” do Al. Solidarności, km od 0+000 do 1+061 (pikietaż według wariantu 2 przebiegu trasy):

Na terenach położonych po wschodniej części projektowanej ul. Tysiąclecia znajduje się linia kolejowa relacji Warszawa Gdańska – Warszawa Wschodnia zlokalizowana na nasypie. Wzdłuż istniejącej ul. Szwedzkiej, po zachodniej stronie planowanej trasy istnieje zabudowa miejska, produkcyjno - usługowa, usługowa oraz mieszkaniowa. Na ul. Szwedzkiej 20 znajduje się zespół zabudowy fabrycznej pochodzący z przełomu XIX i XX wieku. Na wschód od projektowanej ulicy znajduje się zajezdnia MZA „Stalowa” i zabudowa usługowo – handlowa. Przed istniejącą al. Solidarności między ulicami Szwedzką, Stalową i Al. Solidarności na działce o powierzchni 5,7ha znajdują się budynki z XIXw. wchodzące w skład Stalowni Praskiej i system podziemny (obiekty i urządzenia doświadczalnej podziemnej produkcji zbrojeniowej z okresu międzywojennego) związany z działalnością Zbrojowni nr 2, wraz z murowanym ogrodzeniem w Warszawie przy ul. Szwedzkiej 2/4.

- odcinek od Al. Solidarności do terenów kolejowych dworca Warszawa Wschodnia, km od 1+061 do 2+161 (pikietaż według wariantu 2 przebiegu trasy):

Na w/w odcinku w otoczeniu drogi znajdują się głównie tereny zabudowy mieszkaniowej, w przewadze wielorodzinnej, jak również tereny usługowo – handlowe Na ul. Kawęczyńskiej 16 znajduje się Zespół Zajezdni Tramwajowej „Kawęczyńska”.

W skład zespołu wchodzi: budynek administracyjno – mieszkaniowy i hala postojowa. Między istniejącą ul. Kijowską i Dworcem Wschodnim ulica przecina tereny ogródków

działkowych. W dalszym odcinku trasa przebiega pod projektowanymi wiaduktami kolejowymi przekraczając tym samym bezkolizyjnie tereny kolejowe dworca Wschodniego.

- odcinek od południowej granicy terenów kolejowych dworca Wschodniego do skrzyżowania z ulicą Grochowską:

Na krótkim odcinku o długości około 100 m ulica przebiega przez tereny nieużytkowane, bez zabudowy i pełnionej funkcji w zagospodarowaniu terenu. Na dalszym odcinku, aż do skrzyżowania z ul. Grochowską znajdują się tereny przemysłowo-usługowe i zabudowa mieszkaniowa. Po południowej stronie ul. Grochowskiej w odległości ok. 50m od projektowanego skrzyżowania ul. Tysiąclecia z ul. Grochowską znajduje się nowa zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Po jej południowej stronie znajdują się tereny Parku Skaryszewskiego im. Ignacego Jana Paderewskiego.

W zakresie inwestycji (zarówno w rozwiązaniach 1 i 2 wariantu przebiegu ulicy Tysiąclecia) znajdują się następujące zabytki nieruchome wpisane do rejestru Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków :

- ul. Szwedzka 20 – zespół zabudowy fabrycznej pochodzący z przełomu XIX i XX wieku, rozbudowany w latach 1921 – 1929 – wraz z otoczeniem, składający się w zasadniczej części z dawnej fabryki Lamp Towarzystwa Akcyjnego Braci Brünnner, Hugo Schneidera i R. Dietmara oraz fabryk Produktów Chemicznych „Praga”.
- ul. Szwedzka 2/4 – budynki z XIXw. wchodzące w skład Stalowni Praskiej i system podziemny (obiekty i urządzenia doświadczalnej podziemnej produkcji zbrojeniowej z okresu międzywojennego) związany z działalnością Zbrojowni nr 2, wraz z murowanym ogrodzeniem(łączna powierzchnia działki wynosi 5 ha 7008m²).
- ul. Kawęczyńska 16, Zespół Zajezdni Tramwajowej „Kawęczyńska” powstały w latach 1921 – 1928 według projektu Juliusza Dzierżanowskiego, wraz z terenem zajezdni. W skład zespołu wchodzi budynek administracyjno- mieszkaniowy i hala postojowa.
- ul. Grochowska 342, dom Kamienica Andrzeja Korszanowskiego, czas powstania 1900.

Na terenie objętym inwestycją znajdują się następujące obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków Stołecznego Konserwatora Zabytków m. st. Warszawy:

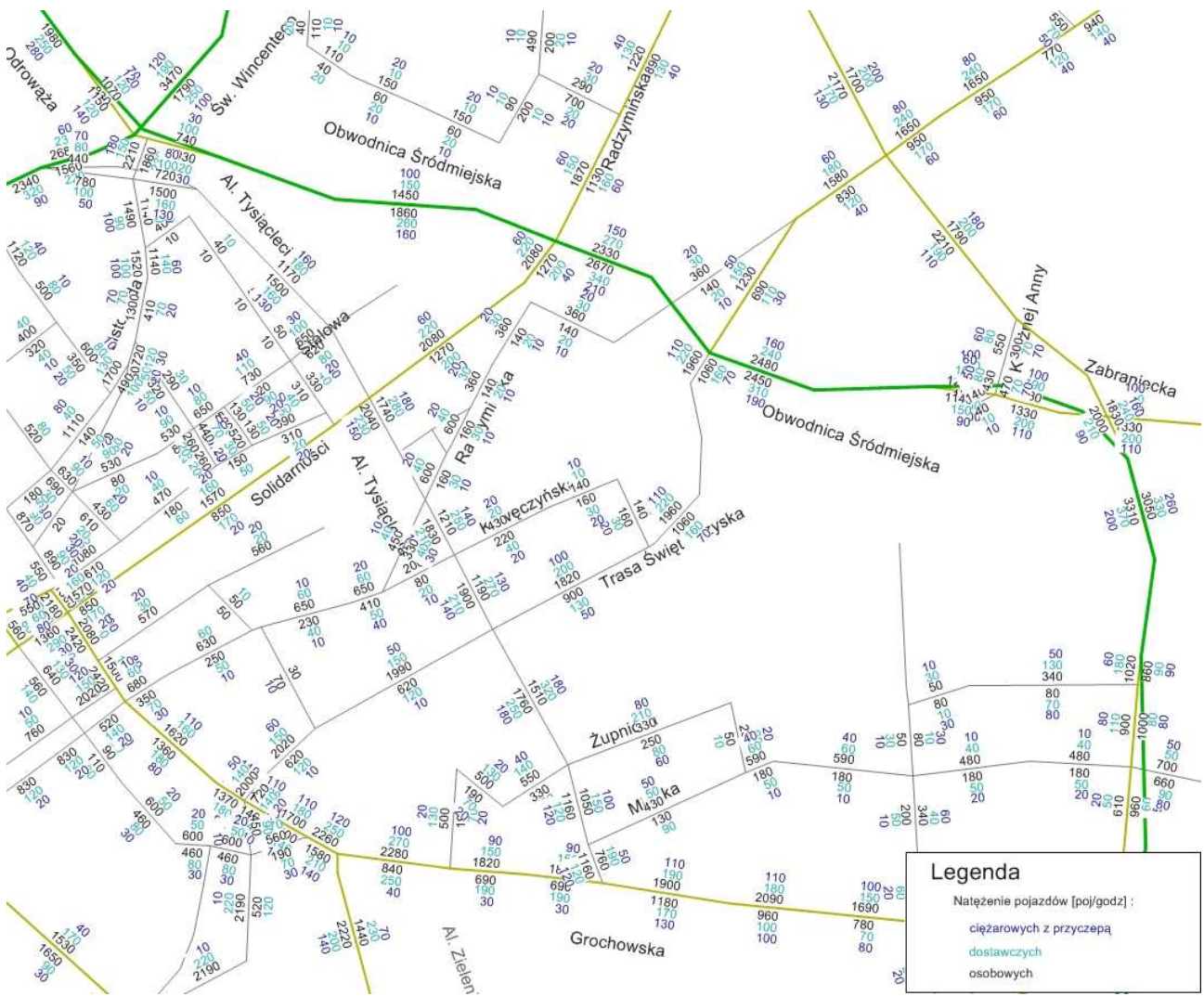
L. P.	Adres zabytku
1	ul. 11-go Listopada 68
2	ul. Białostocka 45
3	ul. Białostocka 53
4	ul. Białostocka 55
5	ul. Folwarczna 5
6	ul. Folwarczna 7
7	ul. Grochowska 322
8	ul. Grochowska 316/320
9	ul. Grochowska 326
10	ul. Grochowska 342
11	ul. Grodzieńska 15/17
12	ul. Grodzieńska 21/29
13	ul. Grodzieńska 22
14	ul. Grodzieńska 24
15	ul. Kamienna 14
16	ul. Kawęczyńska 4
17	ul. Kawęczyńska 12
18	ul. Kawęczyńska 15
19	ul. Kawęczyńska 16
20	ul. Kawęczyńska 18
21	ul. Kawęczyńska 20
22	ul. Kawęczyńska 22
23	ul. Kawęczyńska 23/25
24	ul. Kawęczyńska 24
25	ul. Kawęczyńska 26
26	ul. Kawęczyńska 28
27	ul. Mińska 7
28	ul. Mińska 9
29	ul. Mińska 11
30	ul. Mińska 13
31	ul. Mińska 15
32	ul. Mińska 18
33	ul. Mińska 20
34	ul. Mińska 22
35	ul. Mińska 24
36	ul. Mińska 25
37	ul. Mińska 26
38	ul. Mińska 28
39	ul. Mińska 30
40	ul. Mińska 32/36
41	ul. Mińska 33
42	ul. Mińska 35
43	ul. Radzymińska 2
44	ul. Radzymińska 10
45	ul. Radzymińska 29
46	ul. Radzymińska 29A
47	ul. Radzymińska 31

48	ul. Radzymińska 31A
49	ul. Radzymińska 32
50	ul. Radzymińska 33
51	ul. Radzymińska 35
52	ul. Radzymińska 37
53	ul. Stalowa 46
54	ul. Stalowa 50
55	ul. Stalowa 52
56	ul. Stalowa 53
57	ul. Stalowa 54
58	ul. Stalowa 59
59	ul. Stalowa 69
60	ul. Stalowa 73
61	ul. Stolarska 2
62	ul. Stolarska 4
63	ul. Szwedzka 6
64	ul. Szwedzka 9
65	ul. Szwedzka 20
66	ul. Wołomińska 5
67	ul. Śnieżna 3
68	ul. Śnieżna 4

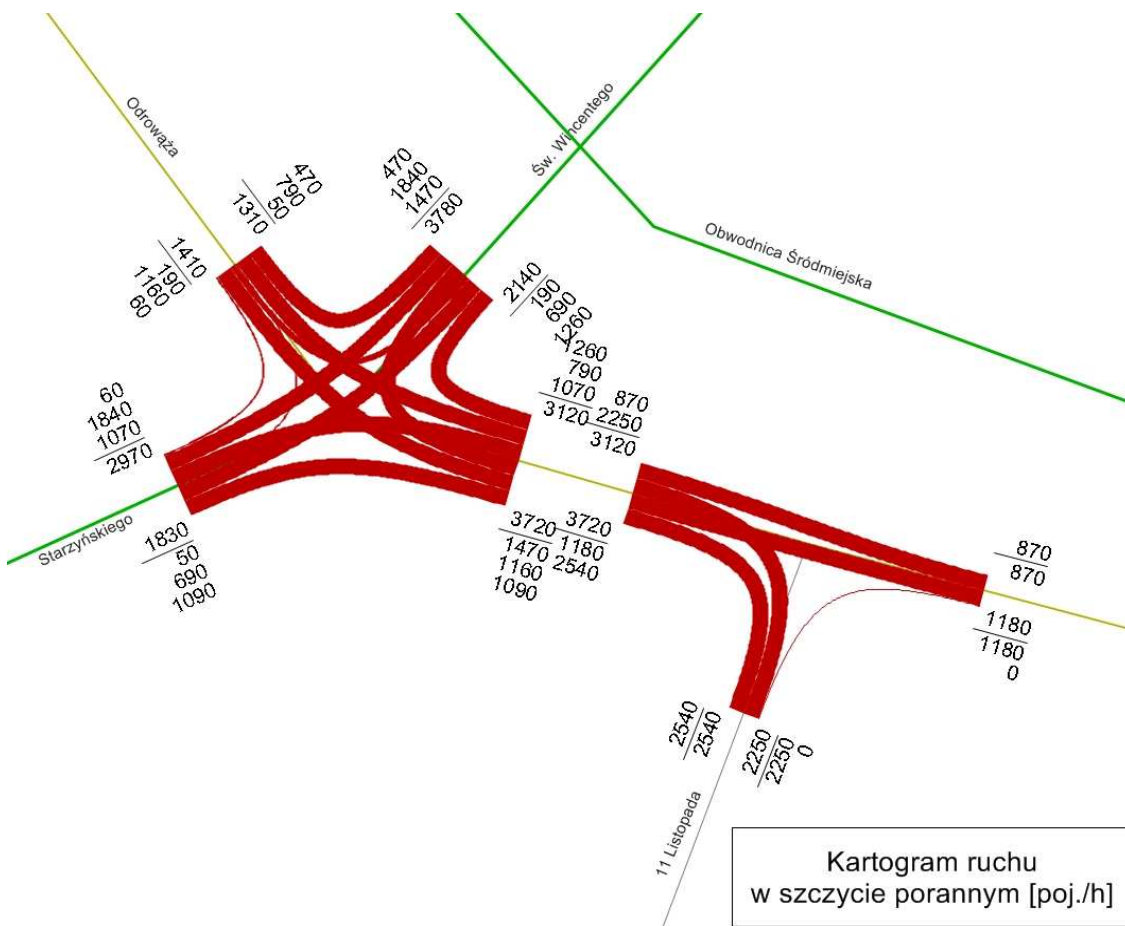
W miejscu lokalizacji projektowanej ulicy występują następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieci kanalizacji ogólnospławnej, sanitarnej i deszczowej,
- sieci wodociągowe,
- sieci gazownicze,
- sieci energetyczne i oświetleniowe,
- sieci teletechniczne i kablowe,
- sieci ciepłownicze.

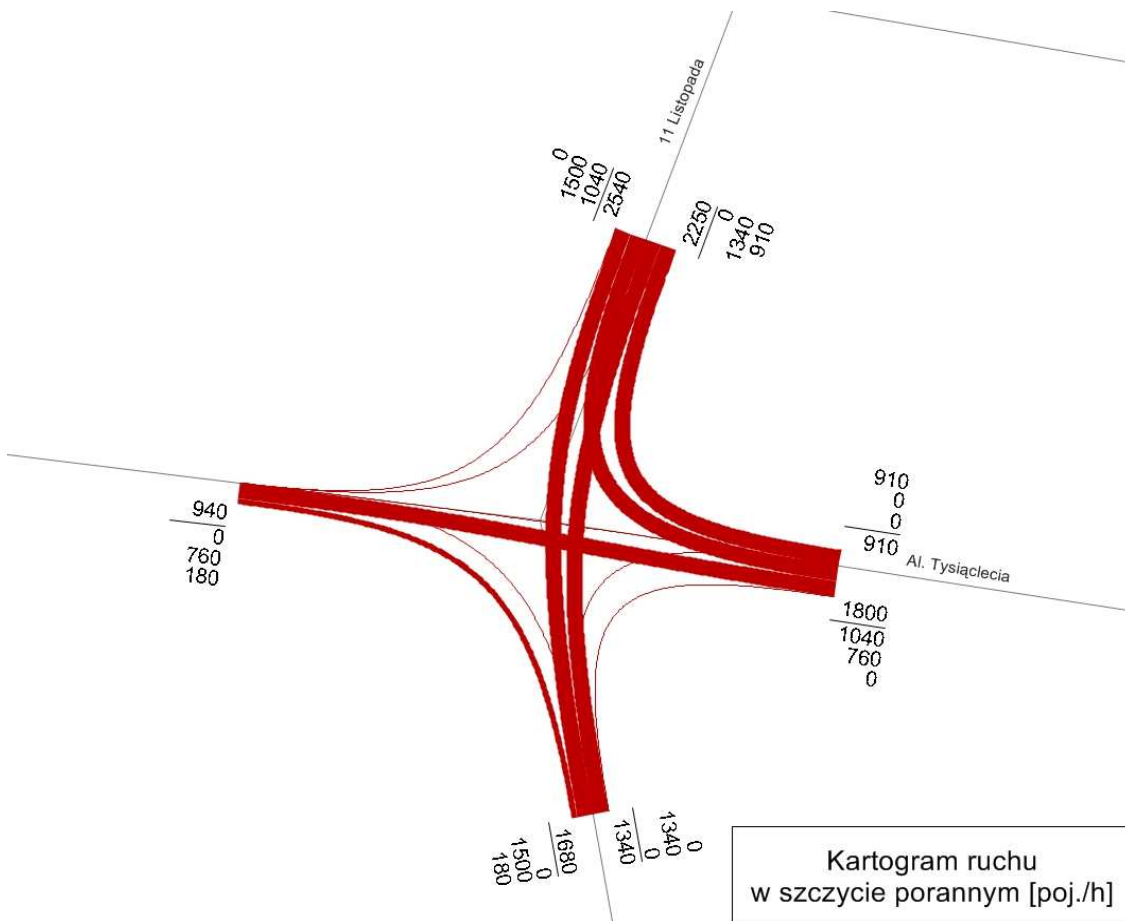
6. Prognozy ruchu.



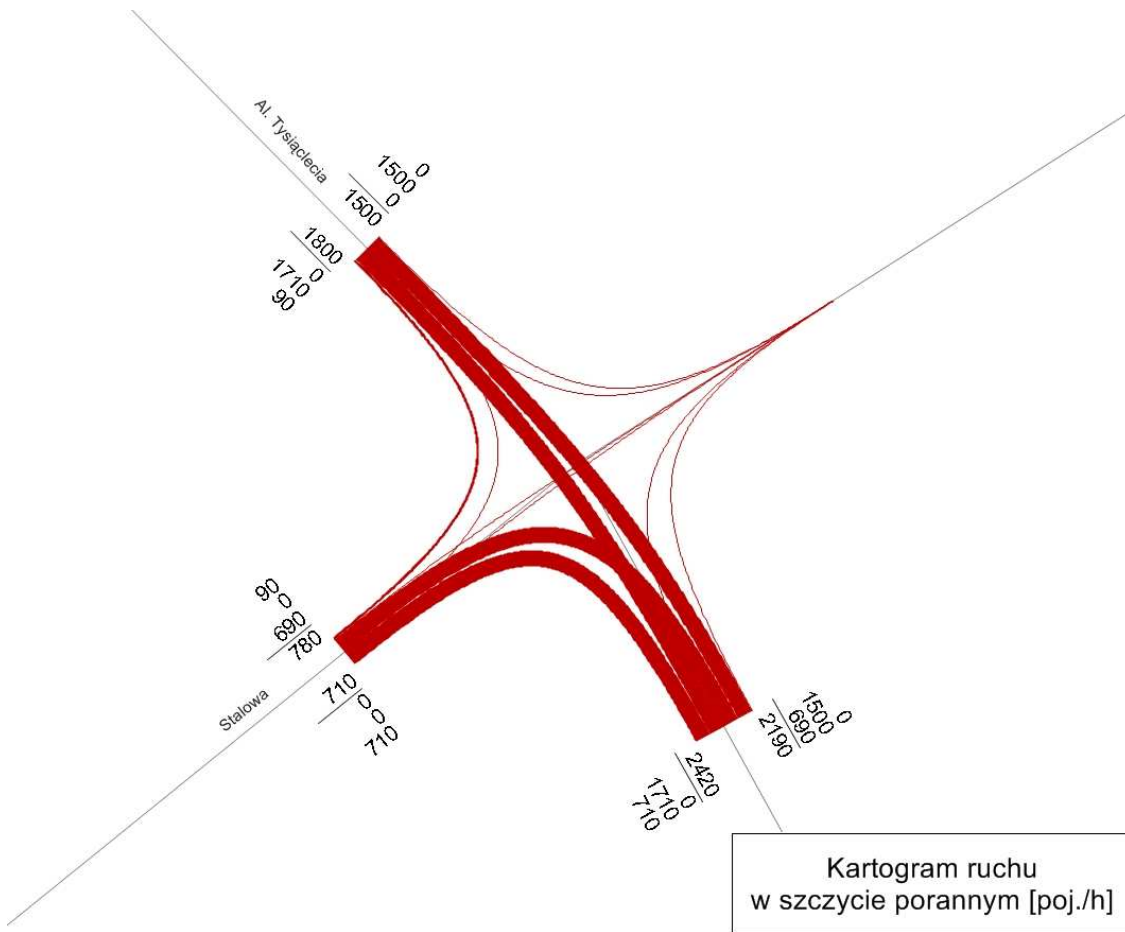
Natężenia ruchu – rok 2030



Kartogram ruchu – rok 2030

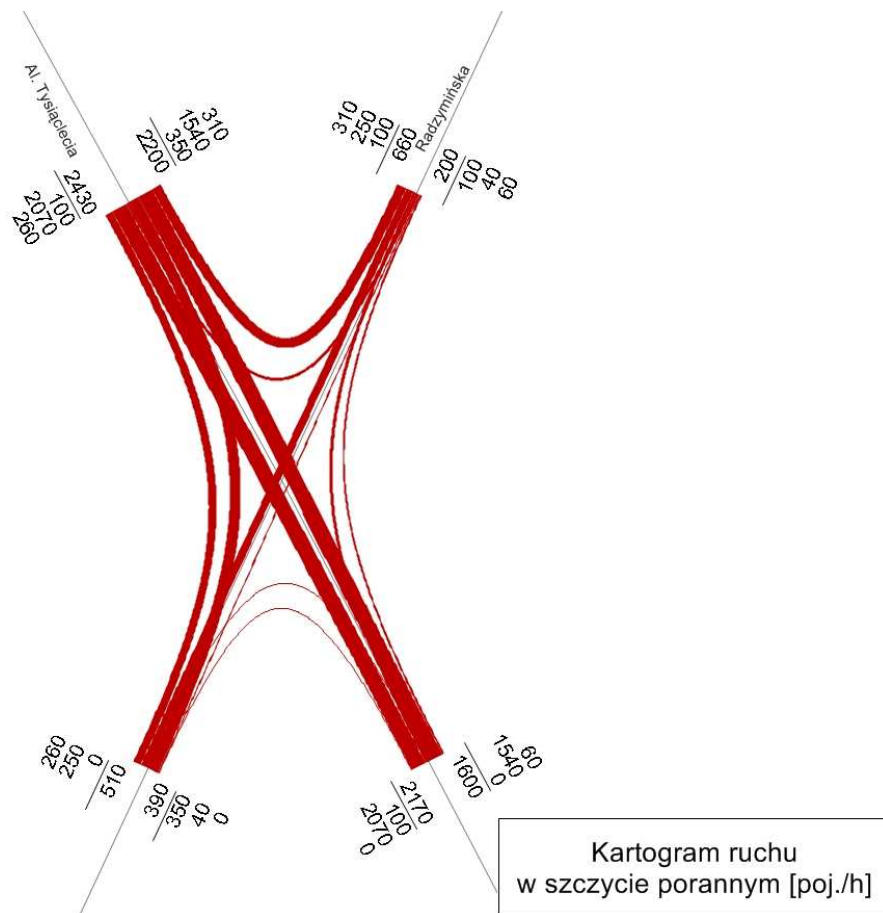


Kartogram ruchu – rok 2030



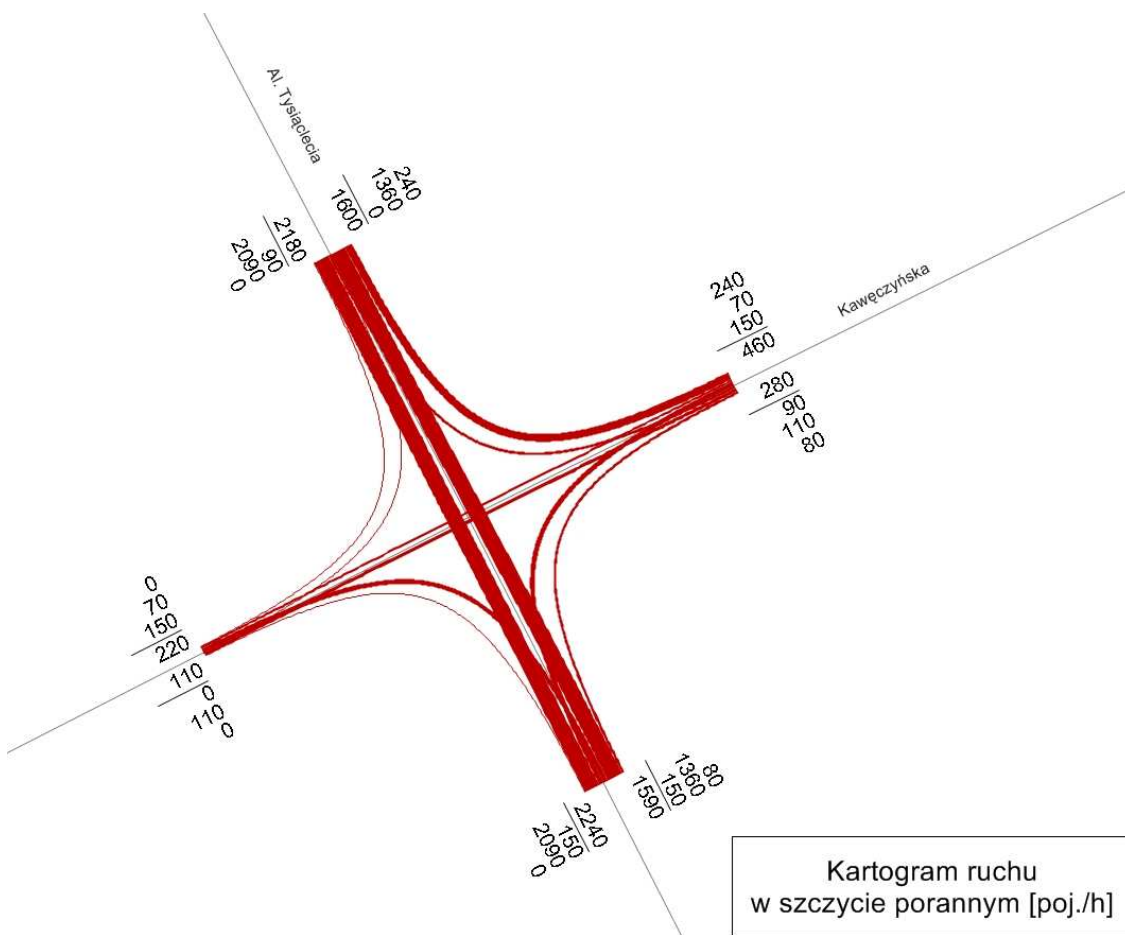
Kartogram ruchu w szczycie porannym [poj./h]

Kartogram ruchu – rok 2030

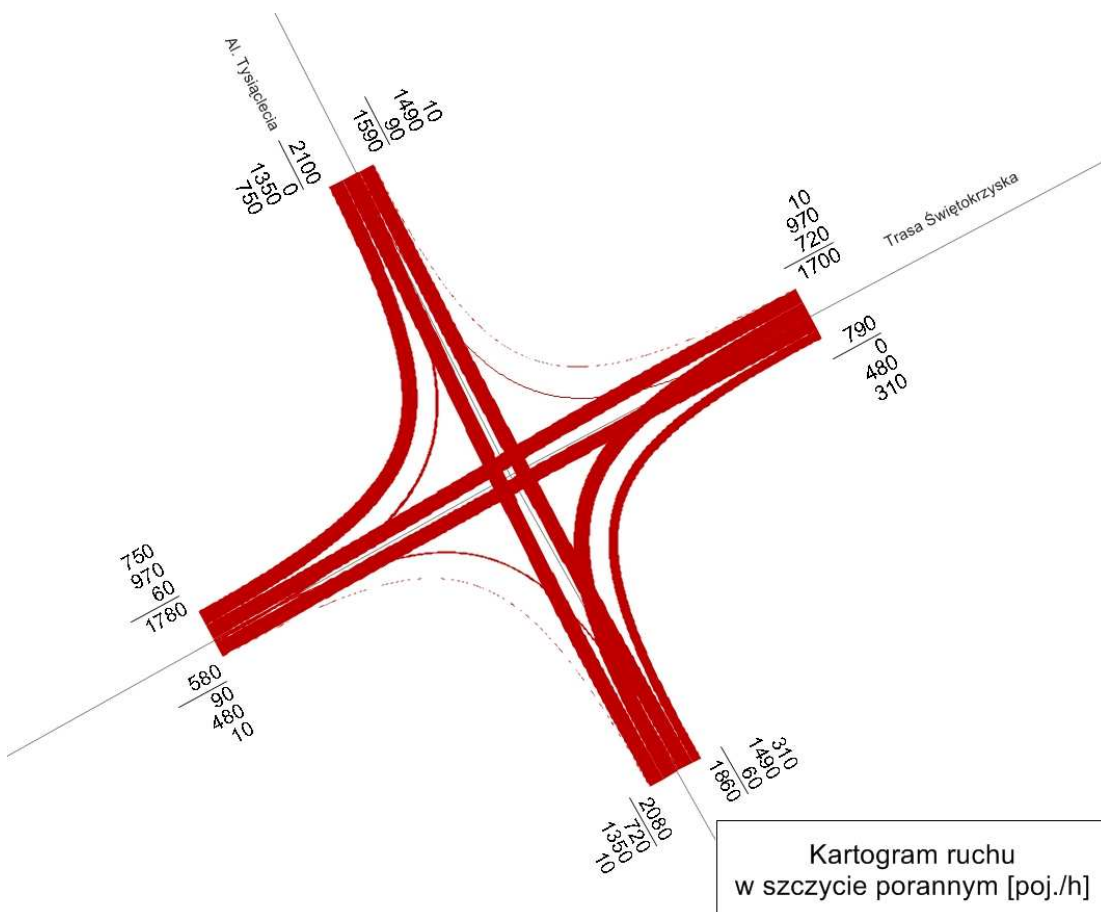


Kartogram ruchu w szczycie porannym [poj./h]

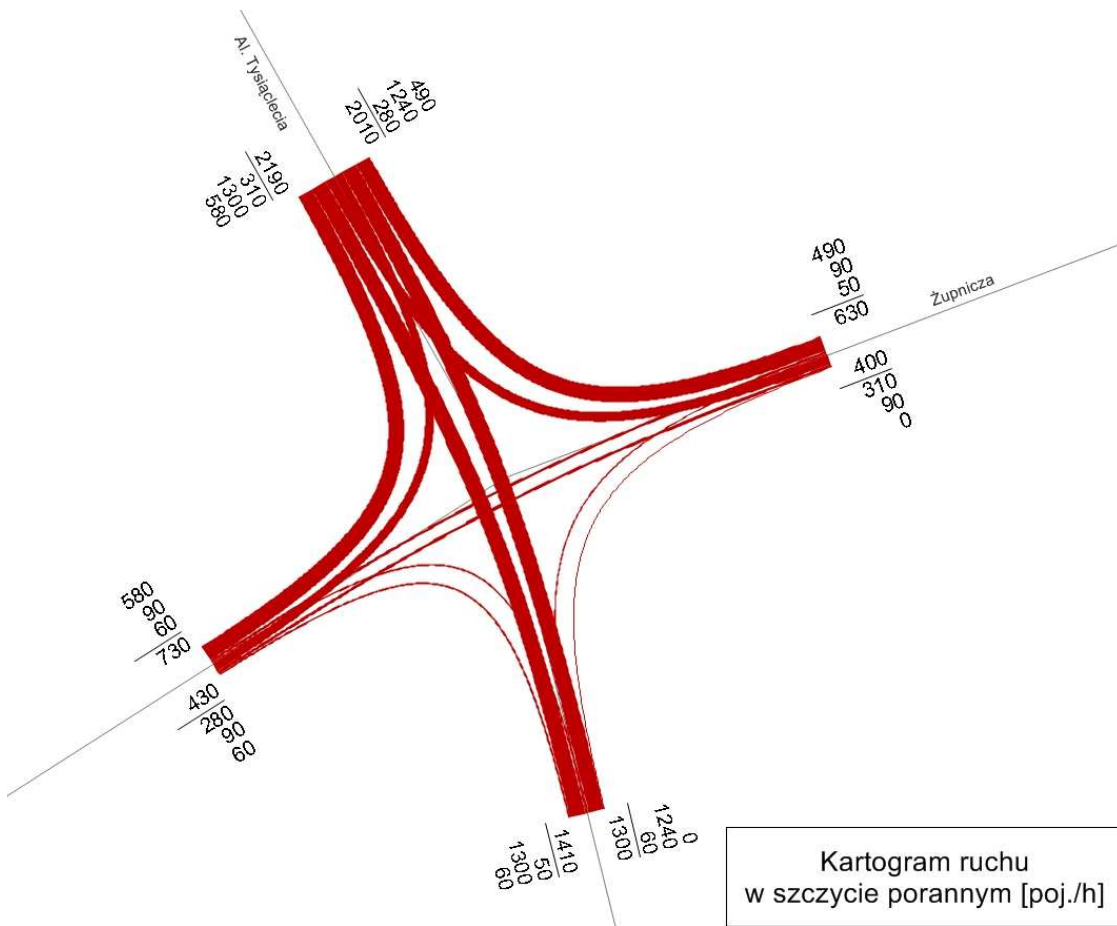
Kartogram ruchu – rok 2030



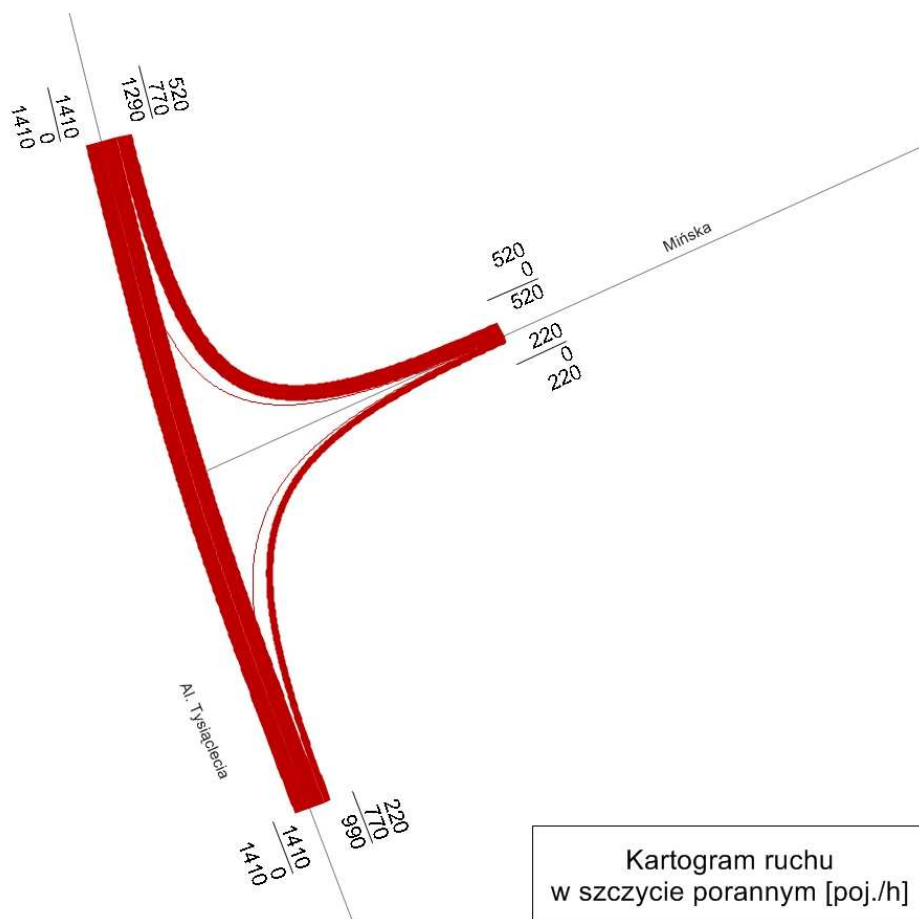
Kartogram ruchu – rok 2030



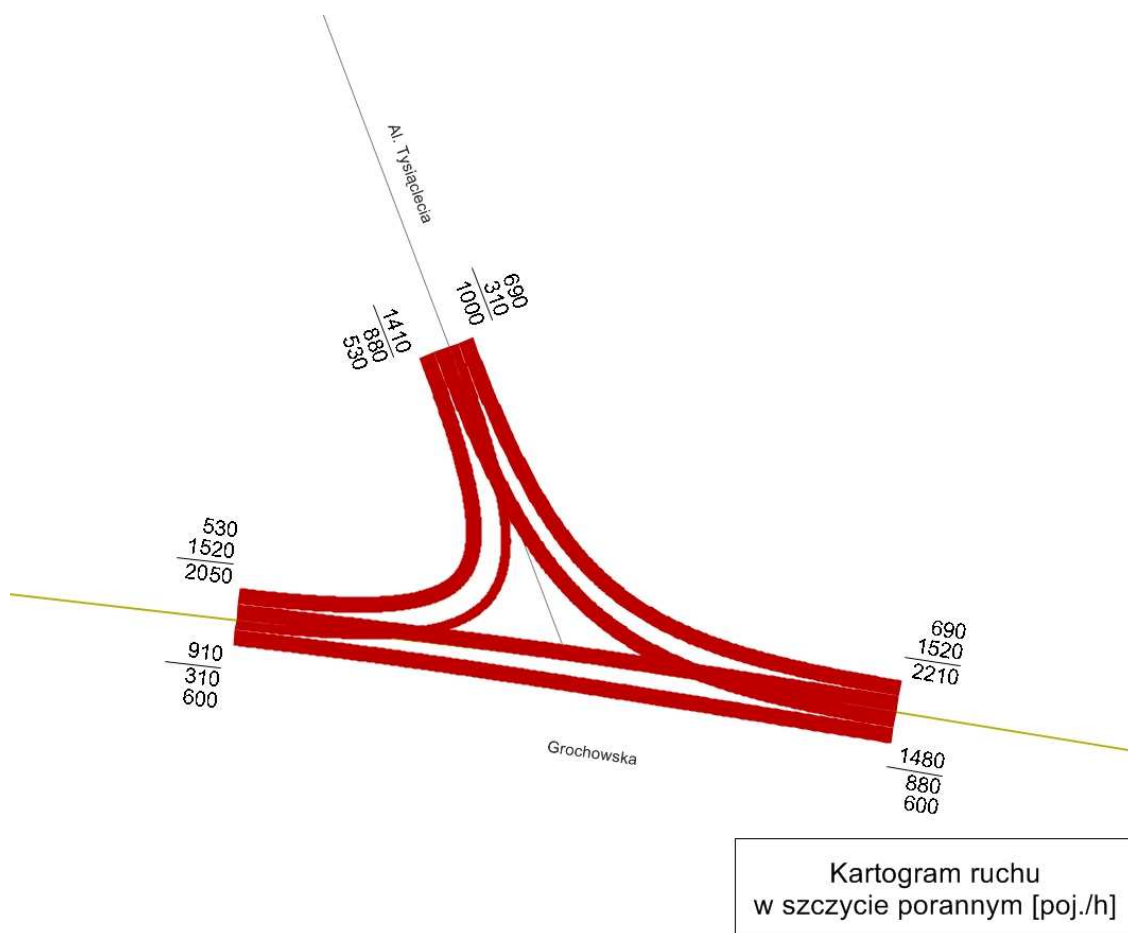
Kartogram ruchu – rok 2030



Kartogram ruchu – rok 2030



Kartogram ruchu – rok 2030



Kartogram ruchu – rok 2030

7. Projektowane zagospodarowanie terenu.

7.1. Przebieg planowanej ulicy Tysiąclecia na tle planów zagospodarowania przestrzennego, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy i Studium techniczno - ekonomicznym przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej.

W poniższej tabeli zestawiono aktualną sytuację planistyczną dotyczącą miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla tych dzielnic, w których granicach ma przebiegać projektowana ul. Tysiąclecia.

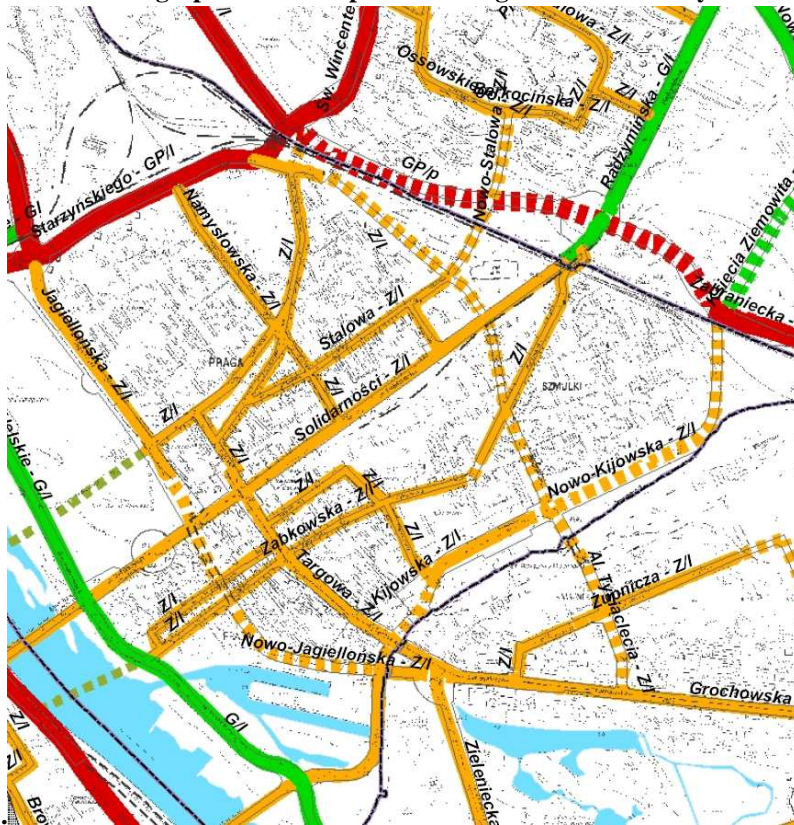
Tabela 1 Pokrycie planami obszaru otoczenia projektowanej ul. Tysiąclecia.

Dzielnica	Nazwa MPZP	Etap
Praga Północ	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Nowa Praga	Brak obowiązującego MPZP; Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu Rady m.st. Warszawy Nr XLIX/1330/2005 z dnia 21.04.2005 r.
	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Pragi Centrum	Brak obowiązującego MPZP; Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu Rady m.st. Warszawy Nr LX/1635/2005 z dnia 12.09.2005 r.

	Miejscowy plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego os. Szumowizna Wschodnia	Brak obowiązującego MPZP; Brak uchwały o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu
Praga Południe	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu Dworca Wschodniego	Brak obowiązującego MPZP; Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu Rady m.st. Warszawy Nr LVI/1507/2005 z dnia 8.07.2005 r.
	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu Kamionka	Brak obowiązującego MPZP; Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu Rady m.st. Warszawy Nr XXX/952/2008 z dnia 8.05.2008 r.
	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu ul. Grochowskiej	Uchwała Rady - uchwalenie planu R.G. W-Centrum 143/VIII/99 z dnia 29.04.1999

Korytarz projektowanej ul. Tysiąclecia jest zgodny z kierunkami zagospodarowania w zakresie układu drogowo-ulicznego m. st. Warszawy zamieszczonymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy z 2006r. i Studium techniczno – ekonomicznego przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej opracowanego przez BPRW w 2004.

Rysunek 1 Ulica Tysiąclecia w sieci ulic dzielnic: Praga Północ, Praga Południe, wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy z 2006



LEGENDA

KLASY DRÓG

-  PLANOWANE AUTOSTRADY
-  DROGI EKSPRESOWE
-  PLANOWANE DROGI EKSPRESOWE
-  DROGI GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO
-  PLANOWANE DROGI GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO
-  DROGI GŁÓWNE
-  PLANOWANE DROGI GŁÓWNE
-  DROGI ZBIORCZE
-  PLANOWANE DROGI ZBIORCZE
-  LOKALNE POWIĄZANIA OBSZARU STAREGO MIASTA I PRAGI

Rysunek 2 Ul. Tysiąclecia w sieci ulic dzielnic: Praga Północ, Praga Południe, wg Studium techniczno – ekonomicznego przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej opracowanego przez BPRW, 2004 .

**WSCHODNI ODCINEK OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ
AL. TYSIĄCLECIA - ULICA ZBIORCZA** skala 1:5000



7.2. Uwarunkowania decydujące o przebiegu projektowanej ulicy Tysiąclecia.

Przebieg ulicy zaprojektowano z uwzględnieniem następujących uwarunkowań:

1. uwzględnienie zaleceń Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju zawarte w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy,
2. uwzględnienie zaleceń Biura Planowania Rozwoju Warszawy zawarte w Studium techniczno – ekonomicznym przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej,
3. konieczność zapewnienia obsługi bezpośredniego otoczenia (odtworzenie istniejących zjazdów do nieruchomości lub zapewnienie dojazdu alternatywnego),
4. zachowanie odpowiedniej częstości połączeń z innymi drogami publicznymi (odstępy pomiędzy skrzyżowaniami),
5. potrzeba prawidłowego powiązania pod względem geometrycznym i ruchowym projektowanych w sąsiedztwie węzłów i skrzyżowań,
6. optymalne i bezpieczne przeprowadzenie ruchu pieszego i rowerowego,
7. optymalne zlokalizowanie urządzeń komunikacji zbiorowej,
8. zastosowanie rozwiązań geometrycznych minimalizujących koszty budowy ulicy,
9. zastosowanie technologii i rozwiązań zapewniających wysoką jakość robót przy maksymalnym dążeniu do ujednoczenia rozwiązań szczegółowych.

7.3. Projektowana trasa tramwajowa.

W ramach założeń komunikacyjnych do projektu „Budowa ul Tysiąclecia” realizowane jest obecnie na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji „Studium funkcjonalno – ruchowe obsługi komunikacją tramwajową osiedla Gocław”. Zgodnie z protokołem ze spotkania koordynacyjnego w siedzibie Transprojektu Gdańskiego w Warszawie w dniu 01.10.2008r. decyzją Zamawiającego w sprawie zachowania w niniejszym projekcie rezerwy terenu w pasie dzielącym jezdni na linię tramwajową od projektowanej Trasy Świętokrzyskiej do ul. Grochowskiej zostanie podjęta po opracowaniu w/w studium. Przedmiotowa linia nie jest przewidziana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy. Rezerwa terenu na linię tramwajową jest projektowana jednak w Projekcie Planu 04/2007 rejonu Dworca Wschodniego położonego w dzielnicach Praga Północ i Praga Południe m. st. Warszawy. Przedmiotowy Projekt Planu uwzględnia wniosek Zarządu Transportu Miejskiego z dnia 25.11.2005r. w sprawie zachowania przedmiotowej rezerwy. We wniosku tym określono, że „w ramach prac, które Tramwaje Warszawskie prowadzą nad określeniem kierunków rozwoju komunikacji tramwajowej w Warszawie do 2030r. wstępnie planowana jest świętokrzyska trasa tramwajowa w ciągu ul. Tysiąclecia do ul. Grochowskiej”. Projekt koncepcyjny ul. Tysiąclecia uwzględniający rezerwę terenu pod linię tramwajową przedstawiony został w 1 wariantcie rozwiązań technicznych Koncepcji budowy ul. Tysiąclecia.

7.4. Projektowany układ komunikacyjny.

Przebieg ulicy został dostosowany do projektowanego MPZP rejonu Dworca Wschodniego. W rejonie ul. Szwedzkiej odbiega on od Projektu MPZP obszaru Nowa Praga ze względu na bliskie usytuowanie linii kolejowej relacji Warszawa Gdańska – Warszawa Wschodnia, parametry geometryczne, jak i przekrój normalny trasy. Rozwiązanie ul. Tysiąclecia koliduje z inwestycją Restaura Szwedzka Sp. z o.o. zespołu mieszkaniowego na działce nr 6 z obrębem 4-13-02.ograniczonego ulicami Strzelecka, Szwedzka i projektowana ul. Tysiąclecia. Na w/w

inwestycję została wydana decyzja nr 270/PRN/05 z dnia 11.08.2008r. o warunkach zabudowy. Na etapie Projektu budowlanego będą prowadzone rozmowy z w/w inwestorem. Zostanie przeanalizowana ewentualna korekta zmiany przebiegu ulicy.

W stanie istniejącym obsługa terenów, na których planowana jest budowa ul. Tysiąclecia obsługiwana jest poprzez układ istniejących ulic, zjazdów publicznych i indywidualnych.

Ze względu na projektowaną klasę techniczną ul. Tysiąclecia jako Z starano się, w zależności od warunków lokalnych, o odtworzenie istniejących dojazdów do działek prywatnych lub zaprojektowanie dojazdów alternatywnych.

W związku z projektowanym przebiegiem ul. Tysiąclecia zaproponowano zamknięcie następujących ulic :

- ul. Stolarska,
- ul. Szwedzka,
- ul. Grodzieńska,
- ul. Białostocka
- ul. Wołomińska,
- ul. Siedlecka,
- ul. Folwarczna,
- ul. Kamionkowska.

Ulice te zostaną zakończone placami do zawracania o wymiarach i kształcie w planie zgodnych z § 125.2. z Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r.

7.4.1. Projektowane dane techniczne.

W Koncepcji ul. Tysiąclecia przyjęto następujące parametry techniczne ulicy:

ul. Tysiąclecia

- klasa drogi - Z,
- prędkość projektowa - 50 km/h,
- szerokość jezdni - 2x7,0m (2 jezdnie po 2 pasy ruchu),
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu - 100 kN/oś,
- obustronne dwukierunkowe ścieżki rowerowe - 2x3,0 (lokalne przewężenia – wg warunków miejscowych z zachowaniem warunków technicznych z Dz. U. Nr 43),
- obustronne chodniki - 2,00m,
- skrajnia pionowa drogi - 4,60m,
- pochylenie poprzeczne jezdni - daszkowe, $i=2\%$.

7.4.2. Projektowane warianty przebiegu trasy.

W Koncepcji „Budowy ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej” zaproponowano 2 warianty przebiegu trasy. Przebieg osi w obu przedstawianych wariantach pokrywa się na odcinku od ul. 11-ego Listopada do ul. Strzeleckiej i od ul. Kawęczyńskiej do ul. Grochowskiej.

W 1 wariantcie przebiegu trasy projektowana ulica ma długość 2,80 km. Zastosowano minimalne parametry geometryczne w celu zminimalizowania wyburzeń zabytków wpisanych do gminnej ewidencji Stołecznego Konserwatora Zabytków, objętych ochroną konserwatorską, jak i innych budynków mieszkalnych. Przedmiotowe parametry geometryczne spełniają także funkcję uspokojenia ruchu, powodując wymuszenie na użytkownikach transportu indywidualnego jazdy z mniejszą prędkością, co czyni przedmiotową ulicę bezpieczniejszą dla okolicznych mieszkańców.

W wariantcie 1a zaproponowano alternatywny przebieg ul. Tysiąclecia nad Al. Solidarności i linią kolejową relacji Warszawa Wileńska - Białystok, uwzględniający opinię Stołecznego Konserwatora Zabytków dotyczącą zaleceń konserwatorskich w sprawie dwóch wariantów projektowanej ul. Tysiąclecia z dnia 21.11.2008 r. Wariant 1a zarówno pod względem funkcjonalno – ruchowym, jak i ekonomicznym jest bardzo dyskusyjny. Proponowany przebieg trasy wymusza budowę obiektu mostowego w łuku. Koszty budowy przedmiotowego wariantu będą niewspółmierne do osiągniętych korzyści społecznych. Ze względu na proponowany przebieg przedmiotowego wariantu skrzyżowanie z ul. Stalową zostało zaprojektowane na bardzo niskich parametrach geometrycznych.

W 2 wariantcie projektowana ulica ma długość 2,77 km. W wariantcie 2 zastosowano wyższe parametry geometryczne. (minimalny projektowany promień łuku kołowego wynosi 230m). Wariant ten, podobnie jak wariant 1 minimalizuje liczbę wyburzeń budynków mieszkalnych i zabytków. Liczba budynków przeznaczonych do wyburzenia w 2 wariantcie jest jednak większa niż w wariantcie 1 (pkt 11) ze względu na zachowanie wyższych parametrów geometrycznych.

7.4.3. Projektowane warianty rozwiązań technicznych.

W Koncepcji „Budowy ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej” zaproponowano 5 wariantów rozwiązań technicznych.

W 1 wariantcie zachowano rezerwę terenu w pasie dzielącym ulicę Tysiąclecia na linię tramwajową na odcinku Trasa Świętokrzyska - Grochowska. Wariant ten ma na celu zbadanie możliwości terenowych budowy w/w linii. Decyzja w sprawie realizacji przedmiotowego wariantu zostanie podjęta przez zamawiającego po opracowaniu „Studium funkcjonalno – ruchowego obsługi komunikacją tramwajową osiedla Goćław” wykonywanego obecnie na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji.

W przedmiotowym wariantcie przedstawiono także możliwość wydzielenia lewoskrętu w zachodnim wlocie skrzyżowania ulic Tysiąclecia – Grochowska. Powyższe rozwiązanie stwarza znacznie lepsze warunki ruchu na przedmiotowym skrzyżowaniu, gdyż pozwala na skręt z zachodniego wlotu ul. Grochowskiej w ul. Tysiąclecia bezpośrednio na skrzyżowaniu a nie na skrzyżowaniu trójwlotowym Goćławska – Grochowska oddalonym o około 340m. Powyższe rozwiązanie stwarza jednak konieczność wyburzenia 2 budynków mieszkalnych przy ul. Grochowskiej 347 i 349, jak i powoduje wejście ul. Grochowskiej na tereny działki nowo-wybudowanego osiedla mieszkaniowego znajdującego się przy ul. Grochowskiej 341 (wiązałoby się to z likwidacją części miejsc parkingowych).

W 2 wariantcie przedstawiono rozwiązanie skrzyżowania ulic Tysiąclecia – Stalowa przy dwujezdniowym przekroju ul. Stalowej po pn. i pd. stronie ul. Tysiąclecia dla 1 wariantu przebiegu trasy. Wariant ten został wykonany zgodnie z założeniami komunikacyjnymi Biura Drogownictwa i Komunikacji (pismo z dnia 17.11.2008r.). Dwuprzestrzenny przekrój na północnym – wschodzie ul. Tysiąclecia ma służyć prawidłowej obsłudze zajezdni autobusowej i hipermarketu „Tesco”. Przeanalizowano warunki terenowe na ul. Stalowej na odcinku ul. Tysiąclecia – ul. Szwedzka. W związku z faktem, iż w bliskim otoczeniu ulicy znajdują się budynki usługowe, co powoduje dużą koncentrację pieszych stosowanie

przekroju dwujezdniowego jest bezzasadne. (analiza została przeprowadzona zgodnie z założeniami komunikacyjnymi Biura Drogownictwa i Komunikacji z dnia 17.11.2008r.)

W 3 wariacie przedstawiono rozwiązanie skrzyżowania ulic Tysiąclecia – Stalowa przy dwujezdniowym przekroju ul. Stalowej po pn. stronie ul. Tysiąclecia dla 1 wariantu przebiegu trasy. Dwuprzestrzenny przekrój na północnym – wschodzie ul. Tysiąclecia ma służyć prawidłowej obsłudze zajezdni autobusowej i hipermarketu „Tesco”.

W 4 wariacie ze względu na bezpieczeństwo rowerzystów, przedstawiono rozwiązanie skrzyżowania Tysiąclecia –Kawęczyńska z zastosowaniem ciągu pieszo - rowerowego po zachodniej stronie ul. Tysiąclecia zamiast wydzielonej ścieżki rowerowej po stronie wschodniej, zachowując możliwość przejścia dla pieszych.

W 5 wariacie przedstawiono przebieg ul. Tysiąclecia bez skrzyżowania na prawe skrzyżowanie z ul. Mińską. Powyższe rozwiązanie jest zgodne z § 9.1.5 z Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r. Ulica Mińska po wschodniej stronie ul. Tysiąclecia, podobnie jak po zachodniej została zakończona placem do zawracania. Zarówno w 1, jak i w 2 wariacie przebiegu trasy przedstawiono wariant ze skrzyżowaniem na prawe skrzyżowanie po wschodniej stronie projektowanej ul. Tysiąclecia. (odległość skrzyżowań Tysiąclecia –Grochowska i Tysiąclecia – Mińska wynosi 134m)

7.4.4. Przebieg ul. Tysiąclecia w planie

Koncepcja budowy ul. Tysiąclecia obejmuje:

- 2 warianty przebiegu trasy i 5 wariantów rozwiązań technicznych,
- budowę ulicy na długości 2,80 km (według wariantu 2) i 2,77 (według wariantu 2),
- budowę 8 skrzyżowań (w tym 1 skrzyżowanie na prawe skrzyżowanie jako wariant rozwiązania technicznego),
- budowę obustronnych chodników i ścieżek rowerowych wzdłuż całego projektowanego odcinka,
- budowę przystanków autobusowych w zatokach wyposażonych w wiaty przystankowe,
- zachowanie w 1 wariacie rozwiązań technicznych rezerwy terenu w pasie dzielącym ulicy pod budowę linii tramwajowej na odcinku od ul. Kijowskiej do ul. Grochowskiej,
- założenie budowy systemu odwodnienia projektowanego układu drogowego, w tym m.in. kanalizacji, którego szczegółowy opis i projekt zostanie opracowany w Projekcie budowlanym,
- przebudowę sieci ciepłowniczej (wstępne rozpoznanie),
- przebudowę sieci kanalizacyjnych i wodociągowych (wstępne rozpoznanie),
- przebudowę sieci gazowych (wstępne rozpoznanie) ,
- przebudowę przyłączy(wstępne rozpoznanie) ,
- przebudowę kolizji energetycznych i teletechnicznych (wstępne rozpoznanie),
- budowę nowego oświetlenia (wstępne rozpoznanie),

Rozwiązania skrzyżowań przedstawiają się następująco (pikietaż podano według 2 wariantu przebiegu trasy):

- km 0+000 skrzyżowanie ulic Tysiąclecia – Starzyńskiego (kl. „Z”) – 11-ego Listopada (kl.„Z”) - jednopoziomowe, czterowlotowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną,
- km 0+815 skrzyżowanie ulic Tysiąclecia- Stalowa (kl. „Z”) - jednopoziomowe, czterowlotowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną,
- km 1+443 skrzyżowanie ulic Tysiąclecia- Radzymińska (kl. „Z”) - jednopoziomowe, czterowlotowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną,
- km 1+634 skrzyżowanie ulic Tysiąclecia- Kawęczyńska (kl. „L”) - jednopoziomowe, czterowlotowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną,

- km 1+912 skrzyżowanie ulic Tysiąclecia - Trasa Świętokrzyska(kl. „Z”) - jednopoziomowe, czterowlotowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną, opracowywane przez firmę „BA
- km 2+402 skrzyżowanie ulic Tysiąclecia – Żupnicza (kl. „Z”) - jednopoziomowe, czterowlotowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną,
- km 2+636 skrzyżowanie na prawe skrzyżowanie ulic Tysiąclecia – Mińska (tylko po wschodniej stronie projektowanej ul. Tysiąclecia). jako wariant rozwiązania technicznego,
- km 2+770 skrzyżowanie na prawe skrzyżowanie ulic Tysiąclecia – Grochowska(kl. „Z”) - jednopoziomowe, skanalizowane, z sygnalizacją świetlną.

7.4.5. Zasady przekroju poprzecznego z rozmieszczeniem urządzeń.

W koncepcji przedstawiono przekrój normalne na których przedstawiono projektowane elementy układu ulicznego projektowanej trasy. Na przedmiotowych przekrojach pokazano zarówno rozwiązania pasów wyłączeń z projektowanej ulicy, jak i łącznicę łączącą ul. Tysiąclecia z ul. Starzyńskiego. Zamieszczony został także przekrój pokazujący rezerwy terenu w pasie dzielącym ul. Tysiąclecia dla linii tramwajowej na odcinku Trasa Świętokrzyska – Grochowska.

7.4.6. Urządzenia komunikacji zbiorowej.

- Na całym odcinku ul. Tysiąclecia przewiduje się prowadzenie tras autobusowych. Zaprojektowano przystanki autobusowe w zatokach autobusowych o długości 40,0m i szerokości 3,0m. Załomy krawędzi jezdni wyokrąglono łukami o promieniu 30m. Skos wyjazdowy z drogi wynosi 1:8, natomiast skos wjazdowy na drogę wynosi 1:4. Zaprojektowana szerokość chodnika przystankowego wynosi 4m. Projektowane zatoki autobusowe będą posiadały nawierzchnię betonową i zostaną wyposażone w wiaty przystankowe. Lokalizacja wszystkich przystanków oraz zatok została pokazana na planach sytuacyjnych.
- Zgodnie z dokumentacją projektową opracowaną przez firmę BAKS (obecnie etap projektu budowlanego) zlikwidowana zostanie pętla tramwajowa znajdująca się na końcu istniejącej ul. Kijowskiej i przeniesiona zostanie w kierunku Dworca Wschodniego. W związku z koniecznością dostosowania rozwiązań geometrycznych projektowanej ul. Tysiąclecia do rozwiązania firmy BAKS przewidziana jest przebudowa istniejącej linii tramwajowej od projektowanej Trasy Świętokrzyskiej do ul. Kawęczyńskiej. Jest ona przewidziana w pasie dzielącym ul. Tysiąclecia. W Koncepcji ul. Tysiąclecia uwzględniono także lokalizację zaprojektowanych przez firmę BAKS dwóch przystanków tramwajowych przed skrzyżowaniem ul. Tysiąclecia z Trasą Świętokrzyską. Likwidacji ulegną przystanki „Zajezdnia Praga 01” i „Zajezdnia Praga 02”.
- W Opisie Przedmiotu Zamówienia dot. opracowania Koncepcji programowej oraz projektu budowlanego i wykonawczego pt.: *„Budowa ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej”* nie została zamieszczona informacja odnośnie przewidzenia w dokumentacji projektowej rezerwy terenu w pasie dzielącym jezdni na linię tramwajową od ul. Kijowskiej do ul. Grochowskiej. Przedmiotowa linia nie jest też przewidziana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy. Rezerwa terenu na linię tramwajową jest projektowana jednak w Projekcie Planu 04/2007 rejonu Dworca Wschodniego położonego w dzielnicach Praga Północ i Praga Południe m. st. Warszawy. Ustalono z Zamawiającym (ZMID) na spotkaniu koordynacyjnym w dniu 01.10.2008r., iż decyzja w sprawie rozszerzenia dokumentacji projektowej o przewidzenie w projekcie rezerwy terenu w pasie dzielącym jezdni na linię tramwajową od ul. Kijowskiej do ul. Grochowskiej zostanie podjęta przez Zamawiającego w jak najszybszym czasie, po opracowaniu przez firmę Faber – Maunsell Polska prognoz ruchu do „studium funkcjonalno – ruchowego obsługi komunikacją tramwajową osiedla Goław” wykonanego na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji. Analiza przebiegu linii tramwajowej została przedstawiona w 1 wariantcie rozwiązań technicznych.

7.4.7. Ścieżki rowerowe.

Przebieg ścieżek rowerowych w ciągu ul. Tysiąclecia został zaplanowany w oparciu o:

- wymagania Opisu przedmiotu zamówienia do niniejszego projektu,

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy,
- Studium techniczno - ekonomiczne przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej, BPRW, Warszawa 2004.
- Zarządzenie Nr 380/2007 Prezydenta miasta stołecznego Warszawy z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej.

Zaplanowano:

- przebieg 3m ścieżek rowerowych z nawierzchni asfaltowej w ciągu ul. Tysiąclecia po obu stronach projektowanej ulicy (szerokość zmniejszono lokalnie wg. warunków lokalnych z zachowaniem warunków technicznych z Dz. U. Nr 43).
- oddzielenie ścieżki rowerowej od chodnika 2m pasem zieleni.

7.4.8. Kolizje z infrastrukturą techniczną.

W zakresie inwestycji, według wstępnego rozpoznania zaobserwowano następujące kolizje:

1. Kolizje z liniami kablowymi podziemnymi.

Pikietaż (wg wariantu 2)	Kolizje
0+000 - 0+120	5 kabli SN, 11 kabli nn
0+160 - 0+210	10 kabli SN
0+340 - 0+380	1 kabel nn
0+470 - 0+715	2 kable nn
0+805 - 0+835	11 kabli SN, 7 kabli nn
1+045 - 1+110	3 kable SN, 13 kabli nn
1+153 - 1+179	3 kable nn
1+240 - 1+275	7 kabli SN, 11 kabli nn
1+326	5 kabli SN, 4 kable nn
1+336 - 1+353	3 kable SN, 1 kabel nn
1+400 - 1+458	9 kabli SN, 18 kabli nn
1+520 - 1+555	5 kabli SN, 10 kabli nn
1+575 - 1+785	9 kabli SN, 43 kable nn
1+965 - 1+975	3 kable SN, 2 kable nn
2+028 - 2+349	130 kabli nn teren PKP
2+390 - 2+415	13 kabli SN, 4 kable nn
2+424 - 2+587	9 kabli SN, 10 kabli nn
2+620 - 2+685	16 kabli SN, 22 kable nn
2+745 - 2+793	11 kabli SN, 33 kable nn

2. Kolizje z oświetleniem ulicznym.

Pikietaż (wg wariantu 2)	Kolizje
0+000 - 0+128	oświetlenie uliczne ul. Szwedzka
0+812	oświetlenie uliczne ul. Stalowa
1+043 - 1+078	oświetlenie uliczne ul. Al.Solidarności
1+110 - 1+266	oświetlenie uliczne ul. Wiosenna, ul. Grodzieńska
1+338	oświetlenie uliczne ul. Białostocka
1+357 - 1+647	oświetlenie uliczne ul. Radzymińska, ul. Folwarcza, ul. Wołomińska, ul. Łochowska, ul. Kawęczyńska
2+355 - 2+398	oświetlenie uliczne ul. Nowińska, ul. Żupnicza
2+615 - 2+670	oświetleni uliczne ul. Mińska, ul. Kamionkowska
2+752 - 2+793	oświetlenie uliczne ul. Grochowska

3. Kolizje z infrastrukturą teletechniczną.

Pikietaż (wg wariantu 2)		infrastruktura istniejąca
od	do	
0+004		rurociąg teletechniczny, ul. 11. Listopada
0+058	0+210	rurociąg teletechniczny 6 otw.
0+062	0+067	rurociąg teletechniczny 1 otw.
0+078		rurociąg teletechniczny
0+807		kanalizacja teletechniczna 2 otw., ul. Stalowa
0+808		kanalizacja teletechniczna, studnia teletechniczna, ul. Stalowa
0+829		kanalizacja teletechniczna, ul. Stalowa
1+035		kanalizacja teletechniczna 5 otw., Al. Solidarności
1+036		kanalizacja teletechniczna 3 otw., Al. Solidarności
1+038		kanalizacja teletechniczna 1 otw., Al. Solidarności
1+041		kanalizacja teletechniczna 1 otw., Al. Solidarności
1+047		kanalizacja teletechniczna 1 otw., Al. Solidarności
1+048		kanalizacja teletechniczna 1 otw., Al. Solidarności
1+092		kanalizacja teletechniczna 1 otw., Al. Solidarności
1+108		kanalizacja teletechniczna 2 otw., Al. Solidarności
1+324		kanalizacja teletechniczna 2 otw., studnia teletechniczna, ul. Białostocka
1+344		kanalizacja teletechniczna 2 otw., ul. Białostocka
1+345		kanalizacja teletechniczna, ul. Białostocka
1+429		kanalizacja teletechniczna 6 otw., ul. Radzymińska
1+431		kanalizacja teletechniczna 1 otw., ul. Radzymińska
1+431	1+455	kanalizacja teletechniczna, przejście przez ul. Radzymińską
1+431	1+455	kanalizacja teletechniczna, przejście przez ul. Radzymińską
1+455		kanalizacja teletechniczna 1 otw., ul. Radzymińska
1+520		studnia teletechniczna, kanalizacja teletechniczna 2 otw., ul. Wołomińska
1+596	1+623	kanalizacja teletechniczna 2 otw.
1+623		3x studnia teletechniczna, kanalizacja teletechniczna, ul. Kawęczyńska
1+623	1+643	3x kanalizacja teletechniczna, przejście przez ul. Kawęczyńska
1+627		kanalizacja teletechniczna
2+012		kanalizacja teletechniczna 1 otw.
2+017		kanalizacja teletechniczna 5 otw.

2+025		kanalizacja teletechniczna
2+050		kanalizacja teletechniczna 7 otw.
2+057		kanalizacja teletechniczna
2+211		kanalizacja teletechniczna 3 otw.
2+223		kanalizacja teletechniczna 3 otw.
2+325	2+340	kanalizacja teletechniczna
2+330		kanalizacja teletechniczna
2+389		studnia teletechniczna, kanalizacja teletechniczna 2 otw., ul. Żupnicza
2+396		kanalizacja teletechniczna ERA, ul. Żupnicza
2+397		kanalizacja teletechniczna TP, ul. Żupnicza
2+586	2+592	rurociąg teletechniczny
2+628		kanalizacja teletechniczna otw., ul. Mińska
2+629	2+645	linia napowietrzna, słup telekomunikacyjny, ul. Mińska
2+647		kanalizacja teletechniczna otw., ul. Mińska
2+652		kanalizacja teletechniczna NETIA, ul. Mińska
2+750		kanalizacja teletechniczna, studnia teletechniczna, ul. Grochowska
2+750	2+785	kanalizacja teletechniczna 2 ciągi, przejście przez ul. Grochowską

8. Projektowane obiekty inżynierskie.

W Koncepcji Budowy ul. Tysiąclecia projektowane są następujące obiekty inżynierskie, zaprojektowane w Tomie II Koncepcji obejmującym część mostową:

- Wiadukt WD1 w ciągu ul. Tysiąclecia przekraczający Al. Solidarności i linię kolejową,
- Wiadukt kolejowy WK2 w rejonie Dworca Wschodniego.

Ponadto w Koncepcji przewidziano przebudowę istniejącej łącznicy s1 (łączącej ul. Starzyńskiego z ul. Szwedzką). Przedmiotowa łącznica zmieni swój przebieg i zostanie włączona w projektowaną ul. Tysiąclecia. Nie planuje się przebudowy istniejącego przyczółka. Obiekty zaznaczono na planach sytuacyjnych.

9. Bezpieczeństwo ruchu.

Na etapie opracowywania koncepcji wszechstronnie przeanalizowano wpływ każdego elementu układu komunikacyjnego na bezpieczeństwo ruchu zarówno z punktu widzenia kierowców jak i innych użytkowników: rowerzystów i pieszych. W szczególności elementy bezpieczeństwa zastosowano przez:

- określenie celów,
- analizę zakresu rozwiązań, rozwiązań wariantowych, w tym staranną analizę proponowanego systemu i zakresu oznakowania poziomego, pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- stworzenie pełnego i kompletnego systemu komunikacyjnego na rozpatrywanym obszarze,
- wszechstronne wdrożenie rozwiązań segregacji ruchu dla poszczególnych uczestników ruchu drogowego: kierowców, rowerzystów, pieszych, w tym osób niepełnosprawnych,
- zastosowanie odpowiednich rozwiązań i wyposażenia do zastosowanych prędkości na poszczególnych elementach trasy,
- uwzględnienie dotychczasowych działań, szczególnie władz i społeczności lokalnych w zakresie brd,
- planuje się jednolite i powszechne zastosowanie wybranych, dobrych i sprawdzonych rozwiązań poprzez przyjęcie do stosowania „Katalogu szczegółów ulicznych” przygotowanego dla tej Trasy,

- planuje się wdrożenie standardów i ujęcie wszystkich projektowanych robót szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.

10. Bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych.

Dla zapewnienia udogodnień dla osób niepełnosprawnych w opracowanej dokumentacji zostaną przewidziane:

- obniżone krawężniki na przejściach dla pieszych,
- obniżone krawężniki na przejściach dla pieszych na wysepkach kanalizujących ruch,
- płynne profile chodników poprzez dostosowanie rzędnych wjazdów do rzędnych chodników,
- zastosowanie rzędu płyt chodnikowych „z wypustkami” na dojściach do przejść dla pieszych (w odległości od krawężnika) oraz wzdłuż linii bezpieczeństwa na przystankach autobusowych i tramwajowych,
- nawierzchnia pochylni dla pieszych – uszorstniona,
- wyposażenie sygnalizacji świetlnej w odpowiednie urządzenia dźwiękowe.

11. Przekroje poprzeczne.

Przekrój normalny ul. Tysiąclecia zaprojektowano z uwzględnieniem następujących uwarunkowań (wymagania wg „Warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”):

1. Przyjęto prędkość projektową $V_p=50$ km/h [„Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, §12 ust.1]. Dla $V_o=50$ km/h (największa dopuszczalna prędkość samochodów osobowych na drodze, ograniczona znakiem lub dopuszczona przepisami), prędkość miarodajna wynosi: $V_m=60$ km/h na terenie zabudowanym [§13 ust.3],
2. Szerokość pasa ruchu 3.5 m zgodnie z §15 ust.1, elementy odwodnienia w postaci ścieku przykrawężnikowego zlokalizowane są w pasie ruchu.
3. Pochylenie poprzeczne jezdni wynosi 2% [§17 ust.1]
4. Szerokość pasa dzielącego wynosi min 3 m (szerokość ta wynika z minimalnej ilości miejsca potrzebnej na usytuowanie oświetlenia, znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu),
5. Szerokość chodników wynosi min. 2 m, szerokość ścieżek rowerowych min. 3m [§47 ust.2]
6. Pochylenie poprzeczne chodników i ścieżek wynosi 2%. [§45 ust.8]

12. Wyburzenia.

Według szacunkowych obliczeń na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej”, w 1 wariantcie przebiegu trasy do wyburzenia przeznaczono 12 budynków mieszkalnych (w tym 2 budynki wpisane do gminnej ewidencji zabytków m. st. Warszawy).W w/w liczbie zostały uwzględnione następujące budynki wpisane do gminnej ewidencji zabytków m. st. Warszawy:

- Białostocka 45, dom, Kamienica czynszowa małż. Zielińskich,
- Mińska 15, budynek mieszkalny.

W 2 wariantcie przebiegu trasy, według szacunkowych obliczeń, do wyburzenia przeznaczono 19 budynków mieszkalnych. W w/w liczbie zostały uwzględnione następujące budynki wpisane do gminnej ewidencji zabytków m. st. Warszawy:

- Stalowa 73, budynek mieszkalny,
- Białostocka 45, dom, Kamienica czynszowa małż. Zielińskich,
- Wołomińska 5, budynek mieszkalny,

- Kawęczyńska 12, budynek mieszkalny,
- Kawęczyńska 15, budynek mieszkalny,
- Mińska 15, budynek mieszkalny.

W kolizji z projektowaną trasą są również garaże, budynki magazynowe i usługowe.

13. Istotne elementy dotyczące ochrony środowiska.

13.1. Ochrona wód.

Do rozwiązań projektowych chroniących środowisko naturalne należy zaliczyć system oczyszczania wody spływającej z jezdni. Wody opadowe zostaną odprowadzone z jezdni poprzez wpusty uliczne z osadnikami dla wstępnego oczyszczenia do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej i po ponownym podczyszczeniu w separatorach poprzez zbiorniki retencyjne wprowadzone do odbiorników.

13.2. Ochrona zieleni.

Istniejąca zieleń zostanie w całości zinwentaryzowana i poddana szczegółowej analizie pod kątem możliwości i potrzeb jej wycinki, możliwości jej pozostawienia i adaptacji.

13.3. Ochrona akustyczna.

W pobliżu projektowanej inwestycji znajdują się budynki mieszkalne.

Poprzez zastosowanie skrzyżowań z sygnalizacją świetlną dostosowaną do ruchu nastąpi zmniejszenie hałasu wywołanego ruchem samochodów i uciążliwość dla mieszkańców. Ewentualne zastosowanie ekranów akustycznych dla ochrony akustycznej zabudowy mieszkaniowej będzie przedmiotem szczegółowej analizy na etapie procedury wydawania decyzji środowiskowej.

13.4. Ochrona wód powierzchniowych.

Podczas eksploatacji każdej drogi lub ulicy powstają ścieki deszczowe i spływy roztopowe, które spływają ze szczelnych powierzchni jezdni ulic.

W obszarze projektowanego odcinka ul. Tysiąclecia przewiduje się zbieranie wód opadowych za pomocą wpustów ulicznych z osadnikami. Następnie ścieki te odprowadzone zostaną do kanalizacji deszczowej, dalej po podczyszczeniu w separatorach poprzez zbiorniki retencyjne wprowadzone do odbiorników.

13.5. Gospodarka odpadami.

Procedura spełnienia wymagań przepisów dotyczących gospodarki odpadami na etapie budowy i eksploatacji zostanie określona:

2. na etapie budowy: poprzez wyszczególnienie wymagań wraz z obowiązkiem opracowania przez Wykonawcę:

- projektów gospodarki odpadami wraz z wymaganymi uzgodnieniami wg obowiązujących przepisów,
- projektów rekultywacji dokopów,
- projektów zagospodarowania odkładów gruntu,
- projektów odwodnienia terenu wykopów i nasypów,
- projektów zasilania placu budowy w energię elektryczną, wodę i ew. odprowadzenie ścieków,

Informacje te zostaną zawarte w Materiałach Przetargowych (w SST D-M-00.00.00), co będzie wiązało się z koniecznością włączenia kosztów na realizację tych wymagań do oferty Wykonawcy przedmiotowego zadania inwestycyjnego

2. na etapie eksploatacji: poprzez realizację warunków opisanych w Raporcie OŚ i warunków wydanych w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych

13.6. Obszary podlegające ochronie na podstawie Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r.

Projektowana inwestycja położona jest poza obszarami podlegającymi ochronie przyrody. W dalszym otoczeniu trasy, w odległości ponad 2 km znajdują się:

- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Środkowej Wisły” (rys. 4),
- Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (rys. 5).

Ponadto, w odległości powyżej 3 km, występują następujące obiekty przyrodnicze podlegające ochronie: Rezerwat „Olszynka Grochowska” - ok. 4km, rezerwat leśny „Kawęczyn” - ok. 5,5km, rezerwat leśny „im. Jana III Sobieskiego” - ok. 7km, zespół przyrodniczo krajobrazowy „Zakole Wawerskie” - ok. 3,5km, Mazowiecki Park Krajobrazowy - ok. 7km.

W promieniu 3 km od planowanej inwestycji znajduje się 5 pomników przyrody. Najbliżej położony (ok. 500m) jest pomnik nr rej. woj. – 1378, buk pospolity odm. purpurowa (*Fagus sylvatica „Atropurpurea”*), w dzielnicy Praga Południe, na terenie Parku Skaryszewskiego. Położenie na terenie parku wyklucza negatywne oddziaływanie projektowanej ulicy na ten obiekt.

Wymienione powyżej obszary i obiekty przyrodnicze podlegające ochronie nie znajdują się w zasięgu znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia Budowa ul. Tysiąclecia.

14. Koszty budowy.

Dla zaproponowanej budowy ul. Tysiąclecia określono wstępne koszty robót obejmujące:

- koszty robót branży drogowej, w tym organizacji i bezpieczeństwa ruchu oraz urządzeń MSI oraz zieleni,
- koszty robót branży mostowej, obejmujące trzy warianty obiektów (zarówno wiaduktu WD1, jak i wiaduktu kolejowego WK2).

W rejonie projektowanej ul. Tysiąclecia występują liczne kolizje z infrastrukturą techniczną. W celu dokładnego oszacowania kosztów przebudowy infrastruktury potrzebna jest dokładna, międzybranżowa analiza rozwiązań projektowych. Poniżej zostały zamieszczone orientacyjne, zbiorcze kosztorysy inwestorskie:

ORIENTACYJNY, ZBIORCZY KOSZTORYS INWESTORSKI - (BRANŻA DROGOWA) BUDOWA UL. TYSIĄCLECIA		
L.P.	OPIS ELEMENTÓW ROBÓT (BRANŻ)	WARTOŚĆ ELEMENTU ROBÓT (BRANŻY) [zł]
1	Roboty drogowe	34 501 636
2	Zieleń	1 380 065
3	Organizacja i urządzenia bezpieczeństwa ruchu	4 140 196
4	Urządzenia Miejskiego Systemu Informacji	82 804
5	RAZEM WARTOŚĆ ELEMENTÓW ROBÓT NETTO:	40 104 702

ORIENTACYJNY, ZBIORCZY KOSZTORYS INWESTORSKI - (BRANŻA MOSTOWA) BUDOWA UL. TYSIĄCLECIA			
L.P.	OPIS ELEMENTÓW ROBÓT (BRANŻ)	WARIANTY	WARTOŚĆ ELEMENTU ROBÓT (BRANŻY) [zł]
1	Roboty mostowe wiadukt WD1	Wariant I - trzyprzęsłowy wiadukt typu extradosed (200m)	57 800 000
		Wariant II- siedmioprzęsłowy wiadukt sprężony (258m)	52 400 000
		Wariant III- dwuprzęsłowy wiadukt sprężony (92m)	19 800 000
2	Roboty mostowe wiadukt kolejowy WK2 (cena obejmuje wyłączenie torów kolejowych)	Wariant I - konstrukcja płytowo-ramowa (Kujany)	64 220 000
		Wariant II - konstrukcja płytowa (beton sprężony)	61 750 000
		Wariant III - (uwzględniający linie tramwajowe)	72 800 000

15. Uzgodnienia i opinie.

W ramach niniejszego opracowania zebrano dotychczas pozyskane opinie instytucji oraz protokoły. Na końcu części opisowej znajdują się kserokopie zebranych dokumentów.

16. Ocena i podsumowanie proponowanych rozwiązań.

Zdaniem projektantów:

- ***Należy zrealizować 2 wariant przebiegu ul. Tysiąclecia. Przedmiotowy wariant jest wariantem o znacznie wyższych parametrach geometrycznych w porównaniu do wariantu 1. Realizacja 2 wariantu pozwoli, po wybudowaniu ul. Tysiąclecia na sprawniejsze i efektywniejsze funkcjonowanie całego układu komunikacyjnego w dzielnicach Praga Północ i Praga Południe.***
- ***Wymagane jest niezwłoczne skoordynowanie projektu Trasy Świętokrzyskiej i projektu ul. Tysiąclecia. Ze względu na kolizje ul. Tysiąclecia z torami technicznymi prowadzącymi do zajezdni tramwajowej „Praga” konieczne jest zmodyfikowanie rozwiązania skrzyżowania ul Tysiąclecia – Trasy Świętokrzyska, tak, aby linia tramwajowa przebiegała po wschodniej stronie ul. Tysiąclecia.***

17. Inne istotne dla inwestycji zagadnienia.

Nie stwierdzono – nie występują.

sporządzili: mgr inż. Piotr Porczyk
mgr inż. Edward Kowalczyk

Załączniki:

- I. Zdjęcia zabytków wpisanych do rejestru Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (materiały zaczerpnięte ze strony internetowej spiszabytkow.um.warszawa.pl)



Ul. Szwedzka 20



Ul. Kawęczyńska 16



Ul. Grochowska 342

- II. Zdjęcia obiektów wpisanych do gminnej ewidencji zabytków Stołecznego Konserwatora Zabytków m. st. Warszawy (materiały zaczerpnięte ze strony internetowej spiszabytkow.um.warszawa.pl)



Ul. 11-go Listopada 68



Ul. Białostocka 45



Ul. Białostocka 53



Ul. Folwarczna 5



Ul. Folwarczna 7



Ul. Grochowska 322



Ul. Grochowska 326



Ul. Grochowska 316



Ul. Grodzieńska 15/17



Ul. Grodzieńska 21/29



Ul. Grodzieńska 22



Ul. Grodzieńska 24



Ul. Kamienna 14



Ul. Kawęczyńska 4



Ul. Kawęczyńska 12



Ul. Kawęczyńska 15



Ul. Kawęczyńska 18



Ul. Kawęczyńska 20



Ul. Kawęczyńska 22



Ul. Kawęczyńska 23/25



Ul. Kawęczyńska 24



Kawęczyńska 28



Ul. Mińska 7, 9, 11



Ul. Mińska 13



Ul. Mińska 15



Ul. Mińska 18, 20, 22



Ul. Mińska 24, 26, 28



Ul. Mińska 25



Ul. Mińska 30



Ul. Mińska 33



Ul. Mińska 35



Ul. Mińska 32/36



Ul. Radzymińska 2



Ul. Radzymińska 10



Ul. Radzymińska 29 i 29 A



Ul. Radzymińska 31



Ul. Radzymińska 32



Ul. Radzymińska 33



Ul. Radzymińska 35



Ul. Stalowa 46



Ul. Stalowa 50



Ul. Stalowa 52



Ul. Stalowa 53



Ul. Stalowa 54



Ul. Stalowa 59



Ul. Stalowa 69



Ul. Stalowa 73



Ul. Stolarska 2



Ul. Szwedzka 6



Ul. Szwedzka 9



Ul. Wołomińska 5



Ul. Śnieżna 3



Ul. Śnieżna 4

III. Obiekty przeznaczone do rozbiórki

Budowa odcinka wiąże się z rozbiórką budynków mieszkalnych przy ulicach: Grochowska, Mińska, Nowińska, Żupnicza, Kawęczyńska, Białostocka, Szwedzka, wg następującego zestawienia – **wariant 1 przebiegu trasy**

LOKALIZACJA	RODZAJ BUDYNKU	MATERIAŁ
Ul. Grochowska 328	14 budynków usługowych	saiding
Ul. Grochowska 330	usługi	saiding
Ul. Grochowska 332	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Mińska 15 (zabytek)	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Mińska 15	mieszkalny	murowany
Ul. Mińska 17	usługi, (2 budynki)	murowany
Ul. Mińska 25A	usługi, (2 budynki)	murowany
Ul. Nowińska 1	mieszkalny	drewniany
Ul. Nowińska 4	garaż	murowany
Ul. Nowińska 8	mieszkalny	murowany
Ul. Żupnicza 4	mieszkalny	murowany
Ul. Kijowska	PKP	murowany
Ul. Kawęczyńska 10	szkoła	murowany
Ul. Kawęczyńska 17	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Białostocka 45 (zabytek)	mieszkalny	murowany
Ul. Białostocka 47	magazyny	murowany
Ul. Białostocka 49	magazyny, (2 budynki)	murowany
Ul. Wiosenna 31/33	dawniej usługi - 8 budynków	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 2	mieszkalny	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 8 dawna stalownia	magazynowo-usługowy	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 16	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 17	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 18	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud. 31	magazynowo-usługowy	murowany
12 BUDYNKÓW MIESZKALNYCH DO WYBURZENIA - WARIANT 1		

Budowa odcinka wiąże się z rozbiórką budynków przy ulicach: Grochowska, Mińska, Nowińska, Żupnicza, Kawęczyńska, Folwarczna, Białostocka, Szwedzka, Stalowa wg następującego zestawienia – **wariant 2 przebiegu trasy**

LOKALIZACJA	RODZAJ BUDYNKU	MATERIAŁ
Ul. Grochowska 328	14 budynków usługowych	saiding
Ul. Grochowska 330	usługi	saiding
Ul. Grochowska 332	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Mińska 15, (zabytek)	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Mińska 15	mieszkalny	murowany
Ul. Mińska 17	usługi, (2 budynki)	murowany
Ul. Mińska 25A	usługi (2 budynki)	murowany
Ul. Nowińska 1	mieszkalny	murowany
Ul. Nowińska 4	garaż	drewniany
Ul. Nowińska 8	mieszkalny	murowany
Ul. Żupnicza 4	mieszkalny	murowany
Ul. Kijowska	PKP	murowany
Ul. Folwarczna 5	mieszkalny	murowany
Ul. Kawęczyńska 10	szkoła	murowany
Ul. Kawęczyńska 12, (zabytek)	magazyn	murowany
Ul. Kawęczyńska 15, (zabytek)	mieszkalny	murowany
Ul. Kawęczyńska 17	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Wołomińska 5, (zabytek)	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Wołomińska 7	mieszkalny	murowany
Ul. Wołomińska 9	dawniej mieszkalny	murowany
Ul. Radzymińska 28/30	usługi	murowany
Ul. Radzymińska 32	usługi	murowany
Ul. Białostocka 43	mieszkalny	murowany
Ul. Białostocka 45, (zabytek)	mieszkalny	murowany
Ul. Białostocka 45	mieszkalny (2 budynki)	murowany
Ul. Białostocka 47	usługi	murowany
Ul. Białostocka 49	usługi	murowany
Ul. Wiosenna 31/33	dawniej usługi, 8 budynków	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 2 dawna stalownia	mieszkalny	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 8 i 9	magazynowo-usługowy	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 17	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud 18	mieszkalno-usługowy	murowany
Ul. Szwedzka 2/4 bud. 31	magazynowo-usługowy	murowany
Ul. Stalowa 73, (zabytek)	mieszkalno-usługowy	murowany
19 BUDYNKÓW MIESZKALNYCH DO WYBURZENIA - WARIANT 2		



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 328 i 330



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 328



Ul. Grochowska 332



Ul. Mińska 15



Ul. Mińska 17



Ul. Mińska 25A



Ul. Mińska 25A



Ul. Nowińska 8



Ul. Nowińska 1



Ul. Żupnicza 4



Ul. Nowińska 4



Ul. Kijowska-PKP



Ul. Kawęczyńska 10



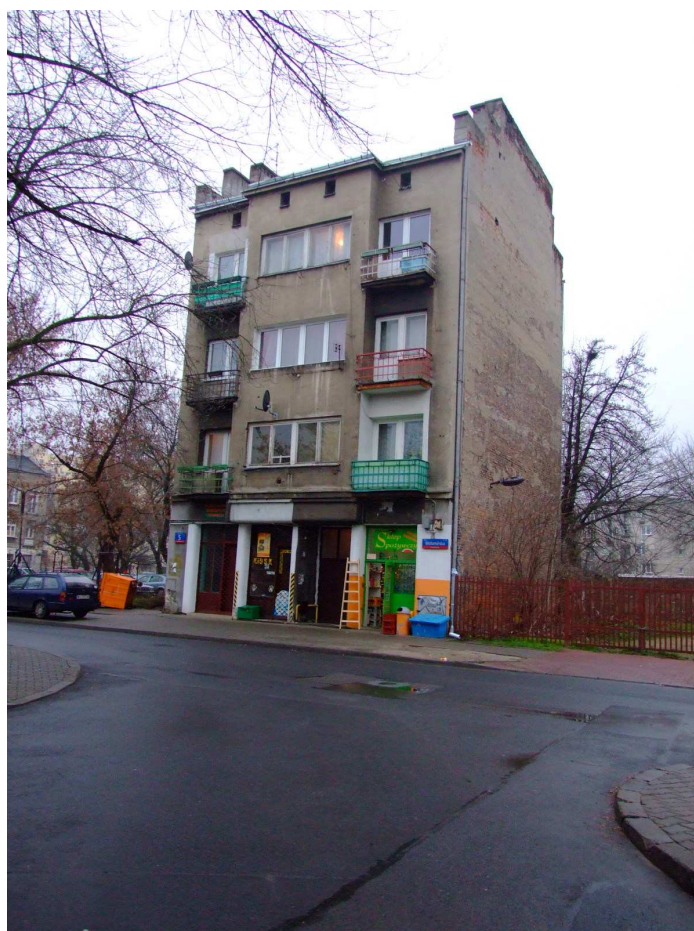
Ul. Kawęczyńska 12



Ul. Kawęczyńska 17



Ul. Kawęczyńska 15



Ul. Wołomińska 5



Ul. Wołomińska 9



Ul. Wołomińska 11



Ul. Radzymińska 28/30



Ul. Radzymińska 32



Ul. Białostocka 45



Ul. Białostocka 47 i 49



Ul. Grodzieńska 37



Ul. Wiosenna 31/33



Ul. Szwedzka 2/4 8 i 9 usługi, magazyny



Ul. Szwedzka 2/4 bud 16, budynek mieszkalno usługowy - szwalnia



Ul. Szwedzka 2/4 bud 17 i 18 budynek mieszkalno-usługowy



Ul. Szwedzka 2/4 bud 31 (elewacja frontowa) magazyn



Ul. Szwedzka 2/4 budynek mieszkalny



Ul. Stalowa 73, budynek mieszkalny

2. WARUNKI TECHNICZNE, OPINIE I UZGODNIENIA

WARUNKI TECHNICZNE, OPINIE I UZGODNIENIA

1. Zarząd Transportu Miejskiego ZTM/PP2-651/21/2-08/JC – dot. założeń komunikacyjnych komunikacji publicznej w otoczeniu projektu z dnia 21.07.2008 r.
2. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie WD.0691-08/20/08 – dot. wykazu obiektów zabytkowych (wpisanych do rejestru zabytków oraz figurujących w wojewódzkiej ewidencji) z dnia 14.10.2008 r.
3. Grupa 5 Sp. z o.o. – dot. uwzględnienia inwestycji zespołu mieszkaniowego na działce nr 6 z obrębu 4-13-02, w projekcie ul. Tysiąclecia na odcinku pomiędzy Rondem Żaba i ul. Strzelecką z dnia 4.11.2008 r.
4. Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji - Inżynier Ruchu BD-IR-IG-JGE-5515-1120-1-08 – Opinia Nr 1120/08 z dnia 12.11.2008 r.
5. Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji BD-BD-BA-MKU-5550-15-2-08 – pismo z dnia 17.11.2008 r.
6. Urząd m.st. Warszawy – Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków KZ-EZ-SSZ-5243-74-1-08 – dot. weryfikacji obiektów zabytkowych na terenie przebiegu budowy ul. Tysiąclecia na odc. od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej z dnia 17.11.2008 r.
7. Urząd m.st. Warszawy – Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków KZ-ZN-BMA-40424-51-1-08 – dot. zaleceń konserwatorskich w sprawie dwóch wariantów projektowanej ul. Tysiąclecia z dnia 21.11.2008 r.
8. Zarząd Transportu Miejskiego ZTM/PP2-651/21/4-08/JC – dot. opinii projektu budowy ul. Tysiąclecia z dnia 24.11.2008 r.
9. Zarząd Transportu Miejskiego ZTM/IO/1837/2005 – dot. komunikacji autobusowej, kolejowej, tramwajowej w otoczeniu projektu z dnia 25.11.2005 r.
10. Zarząd Dróg Miejskich ZDM/DTSO/3089/2008 – dot. budowy oświetlenia drogowego ul. Tysiąclecia na odc. rondo „Żaba” – ul. Grochowska z dnia 28.11.2008 r.
11. Telekomunikacja Polska S.A. STTCREZU/DW.211-1044-3865/08 – dot. warunków technicznych na przebudowę i zabezpieczenie infrastruktury TP w miejscach kolidujących z projektowaną budową ul. Tysiąclecia na odc. od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej z dnia 30.11.2008 r.

PROTOKOŁY

1. Protokół ze spotkania z dnia 1.10.2008 r.

DECYZJE

1. Decyzja Nr 270/PRN/05 o warunkach zabudowy wydana przez Prezydenta m.st. Warszawy ustalająca warunki i szczegółowe zasady zagospodarowania terenu oraz jego zabudowy dla inwestycji polegającej na nadbudowie, rozbudowie i przebudowie kwartału zabudowy przemysłowej na zespół mieszkaniowy z usługami, na działce nr Ew. 6 z obrębu 4-13-02, położonej przy ul. Szwedzkiej na terenie Dzielnicy Praga – Północ w Warszawie z dnia 11.08.2005 r. (znak AM-PU/7331/2/05/ZB).
2. Decyzja Nr 98/Pr. Pn/2006 o warunkach zabudowy wydana przez Prezydenta m.st. Warszawy ustalająca warunki i szczegółowe i zasady zagospodarowania terenu oraz jego zabudowy dla inwestycji polegającej na rozbiórce części zabudowy, budowie budynku mieszkalnego, wielorodzinnego, z zagospodarowaniem terenu i infrastrukturą techniczną na części działki nr ew. 28/1 w obrębie 4-14-01, przy ul. Białostockiej 51 i ul. Grodzieńskiej na terenie Dzielnicy Praga Północ w Warszawie z dnia 21.09.2006r. (znak AM-D-VII/7331/U1-143/06/KR).

3. Decyzja Nr 119/2008 zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca pozwolenie na budowę dla inwestycji polegającej na budowie komunalnych budynków mieszkalnych wielorodzinnych „Dom nad Rozchodnikiem” z garażem podziemnym, miejscami parkingowymi na parterze, instalacjami wewnętrznymi i kotłownią gazową, kategoria obiektu XIII, na części działki o nr ew. 28/1 w obrębie 4-14-01 położonej przy ul. Białostockiej 51 w Warszawie oraz wjazdów na części działek nr ew. 29 i 27 (pasy drogowe ulic Białostockiej i Grodzieńskiej) z dnia 21.08.2008r. (znak AM-D-VII-MPA-7353-271-3-08).

3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

3.1 1 wariant przebiegu trasy

- 1) Plan orientacyjny w skali 1:10000 – rys. nr 1
- 2) Plany sytuacyjne w skali 1:1000 – rys. nr 2.0 ÷ 2.3
- 3) Przekroje normalne w skali 1:50 – rys. nr 3
- 4) Przekroje podłużne w skali 1:100/1000 – rys. nr 4

3.2 2 wariant przebiegu trasy

- 1) Plan orientacyjny w skali 1:10000 – rys. nr 1
- 2) Plany sytuacyjne w skali 1:1000 – rys. nr 2.0 ÷ 2.3
- 3) Przekroje normalne w skali 1:50 – rys. nr 3
- 4) Przekroje podłużne w skali 1:100/1000 – rys. nr 4

3.3 Warianty rozwiązań technicznych

- 1) Plan orientacyjny w skali 1:10000 – rys. nr 1
- 2) Plany sytuacyjne w skali 1:1000:
 - 1 wariant rozwiązań technicznych (rezerwa terenu na linię tramwajową w ciągu ulicy Tysiąclecia na odcinku Trasa Świętokrzyska - Grochowska i wydzielony lewoskręt w zachodnim wlocie skrzyżowania ulic Tysiąclecia - Grochowska) – rys. nr 2.1
 - 2 wariant rozwiązań technicznych (rozwiązanie skrzyżowania z ul. Stalową jako ul. dwujezdniową dla 1 wariantu przebiegu trasy) – rys. nr 2.2
 - 3 wariant rozwiązań technicznych (rozwiązanie skrzyżowania z ul. Stalową jako ul. dwujezdniową dla 2 wariantu przebiegu trasy) - rys. nr 2.3
 - 4 wariant rozwiązań technicznych (skrzyżowanie z ul. Kawęczyńską) - rys. nr 2.4
 - 5 wariant rozwiązań technicznych (brak skrzyżowania na prawe skręty z ul. Mińską) – rys. nr 2.5
- 3) Przekroje normalne w skali 1:50 – rys. nr 3