

## **Opis wariantów 1a i 1b Koncepcji Budowy ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej**

### **1. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest wykonanie dodatkowej analizy wariantów Koncepcji programowej „Budowy ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła „Żaba” do ul. Grochowskiej”. W przedmiotowym opisie przeanalizowano warianty 1a i 1b przebiegu trasy. Realizacja ulicy zgodnie z w/w wariantami jest najbardziej prawdopodobna ze względu na występowanie w ciągu nowoprojektowanej trasy budynków z XIX w., systemu podziemnych tuneli i murowanego ogrodzenia przy ul. Szwedzkiej 2/4. Powyższe dobra kultury są wpisane do rejestru zabytków Województwa Mazowieckiego.

### **2. 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 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. z dnia 3 sierpnia 2000 r.
4. Ustawa z dn. 21.03.1985 o drogach publicznych.
5. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych – część I – skrzyżowania zwykłe i skanalizowane – wyd. GDDP w W-wie 2001 r.
6. Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych Dz. U. z dnia 26 czerwca 1999 r.
7. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy przyjęte Uchwałą Nr LXXXII/2746/2006 m.st. Warszawy z dnia 10.10.2006r.
8. Studium techniczno - ekonomiczne przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej, BPRW, Warszawa 2004.
9. „Założenia dla funkcjonowania Obwodnicy Śródmiejskiej w Warszawie”, TRANSEKO, Warszawa 2006.
10. Strategia Rozwoju m.st. Warszawy do 2020 roku przyjęta uchwałą Nr LXII/1789/2005 Rady m.st. Warszawy w dniu 24 listopada 2005r.
11. Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015 w tym: zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy, Warszawa, 2008.
12. 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.
13. Istniejące zdjęcia lotnicze i satelitarne.
14. Wizje w terenie przeprowadzone przez zespół projektowy, zdjęcia cyfrowe.
15. Załącznik nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia „Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań”. Warszawa, 8listopad 2008r .
16. Opis przedmiotu zamówienia dostarczony wraz z umową nr NDZP/272/PN/183/07 przez Zamawiającego (ZMiD).

### **3. Opis stanu istniejącego**

Projektowana ulica Tysiąclecia zlokalizowana jest w dzielnicach Praga Północ i Praga Południe. W pobliżu, jak i w miejscu projektowanej ulicy znajduje się zabudowa mieszkaniowa, handlowa i magazynowa. Szczegółowy opis stanu istniejącego znajduje się w „Koncepcji budowy ul. Tysiąclecia” przekazanej do Zamawiającego (ZMID) w dniu 9.12.2008r.

### **4. Opis proponowanych rozwiązań.**

Koncepcja obejmuje 2 warianty przebiegu trasy. W przedmiotowym opisie przeanalizowano warianty 1a i 1b przebiegu projektowanej ul. Tysiąclecia.

- 4.1 W wariancie 1a, przedstawionym także w mniej szczegółowym zakresie w Koncepcji „Budowa ul. Tysiąclecia” projektowana ulica ma długość 2,904 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. Zaproponowano przebieg projektowanej ulicy nad Al. Solidarności i linią kolejową relacji Warszawa Wileńska - Białystok, uwzględniający zarówno opinię Stołecznego Konserwatora Zabytków z dnia 21.11.2008r., jak i „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”. Wariant ten pod względem funkcjonalno – ruchowym jest bardzo dyskusyjny. Wymusza on budowę obiektu mostowego w łuku. Także skrzyżowanie z ul. Stalową zostało zaprojektowane na niskich parametrach geometrycznych. W/w wariant nie powoduje jednak konieczności wyburzenia obiektów zabytkowych. Plan sytuacyjny wariantu 1a został przedstawiony na Rys. nr 2, natomiast przekrój podłużny na Rys. nr 3.
- 4.2 Wariant 1b zakłada przejście górą nad ul. Stalową i linią kolejową relacji Warszawa Wileńska - Białystok. Projektowana ul. ma długość 2,799km. Zamiast skrzyżowania z ul. Stalową zaproponowano węzeł kolizyjny typu WC. Relacje skątne odbywają się na skrzyżowaniu ulic Nowo - Stalowa – Tysiąclecia i na łącznicach bezpośrednich Strzelecka – Tysiąclecia i Tysiąclecia - Strzelecka. Wariant 1b pod względem funkcjonalno – ruchowym, jak i estetycznym jest lepszym rozwiązaniem projektowym od wariantu 1a. Powoduje jednak konieczność wyburzenia budynku produkcyjnego dawnej stalowni warszawskiej wpisanego do rejestru zabytków Województwa Mazowieckiego. Zdjęcie budynku zamieszczono poniżej. Na Rys nr 4 przedstawiono plan sytuacyjny wariantu 1b. Na Rys. nr 5.1 przedstawiono przekrój podłużny zakładający wyburzenie budynku produkcyjnego dawnej stalowni warszawskiej. W związku z obowiązującą ustawą z dn. 23.07.2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. Nr 162 poz. 1568) wyburzenie obiektu objętego wpisem do rejestru zabytków wymaga podjęcia decyzji ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego. Na Rys. nr 5.2 przedstawiono przekrój podłużny zakładający zachowanie budynku produkcyjnego dawnej stalowni warszawskiej. Wysokość względna budynku wynosi około 10m natomiast wysokość względna komina około 14m. W przypadku przejścia górą nad budynkiem istniałaby konieczność przeniesienia komina.

Zdjęcie 1. Budynek produkcyjny dawnej stalowni warszawskiej.



Zdjęcie 2. Budynek produkcyjny dawnej stalowni warszawskiej.



## 5. Główne parametry techniczne projektowanej trasy.

- klasa drogi - Z,
- prędkość projektowa - 50 km/h,
- nośność nawierzchni - 100 kN/oś,
- szerokość jezdni - 2x7m (2 jezdnie po 2 pasy ruchu),
- obustronne chodniki dla pieszych - 2x2,0m (lokalne przewężenia – wg warunków miejscowych z zachowaniem warunków technicznych z Dz. U. Nr 43),
- obustronne dwukierunkowe ścieżki rowerowe - 2x3,0 (lokalne przewężenia – wg warunków miejscowych z zachowaniem warunków technicznych z Dz. U. Nr 43),
- skrajnia pionowa drogi - 4,60m,
- pochylenie poprzeczne jezdni - daszkowe,  $i=2\%$ .

## 6. Skrzyżowania.

- 6.1 Skrzyżowanie czterowlotowe ul. Tysiąclecia z ul. Starzyńskiego (kl. „Z”) i z ul. 11-ego Listopada (kl. „Z”) - jednopoziomowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną.
- 6.2 Skrzyżowanie czterowlotowe ul. Tysiąclecia z ul. Stalową (kl. „Z”) - jednopoziomowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną. (tylko w przypadku wariantu 1a).
- 6.3 Skrzyżowanie czterowlotowe ul. Tysiąclecia z ul. Radzymańską (kl. „Z”) - jednopoziomowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną.
- 6.4 Skrzyżowanie czterowlotowe ul. Tysiąclecia z ul. Kawęczyńską (kl. „L”) - jednopoziomowe, skanalizowane, z sygnalizacją świetlną.
- 6.5 Skrzyżowanie czterowlotowe ul. Tysiąclecia z nowoprojektowaną przez firmę BAKS sp. z o.o. „Trasą Świętokrzyską” (kl. „Z”) - jednopoziomowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną.
- 6.6 Skrzyżowanie czterowlotowe ul. Tysiąclecia z ul. Żupniczą (kl. „Z”) - jednopoziomowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną.
- 6.7 Skrzyżowanie na prawe skrzyżowanie ul. Tysiąclecia z ul. Mińską.
- 6.8 Skrzyżowanie trójwlotowe ul. Tysiąclecia z ul. Grochowską (kl. „Z”) - jednopoziomowe, skanalizowane, z sygnalizacją świetlną.

W wariantcie 1b zamiast skrzyżowania z ul. Stalową zaproponowano węzeł kolizyjny typu WC. Relacje skrajne odbywają się na skrzyżowaniu ulic Nowo - Stalowa – Tysiąclecia i na łącznicach bezpośrednich Strzelecka – Tysiąclecia i Tysiąclecia - Strzelecka.

## 7. Obiekty

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

## 8. Transport publiczny

- 8.1 Na całym odcinku ul. Tysiąclecia przewiduje się prowadzenie tras autobusowych. Zaprojektowano przystanki autobusowe o długości peronu 40,0m w zatokach autobusowych o szerokości 3,0m.
- 8.2 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 zachodnim kierunku projektowanej Trasy Świętokrzyskiej. 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.

8.3 W pasie dzielącym ul. Tysiąclecia na odcinku Kawęczyńska – Grochowska zachowano rezerwę terenu na linię tramwajową.

**9. Uzasadnienie konieczności projektu i budowy ulicy**

9.1 Projektowany przebieg ul. Tysiąclecia jest zgodny ze „Studium techniczno - ekonomicznym przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej” i „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”.

9.2 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).

9.3 Realizacja projektu pozwoli na usprawnienie połączeń międzydzielnicowych. Wybudowanie ul. Tysiąclecia pomoże także odciążyć istniejący układ komunikacyjny, którego przepustowość jest wyczerpana. Wpłynie także korzystnie na rozwój zdegradowanego rejonu miasta podlegającego obecnie rewitalizacji.