

Zamierzenie budowlane:	BUDOWA SKRZYŻOWANIA UL. ŚWIATOWIDA Z UL. MODLIŃSKĄ
Adres obiektu:	Województwo mazowieckie Miasto Stołeczne Warszawa Dzielnica Białołęka
Rodzaj projektu:	KONCEPCJA PROGRAMOWO – PRZESTRZENNA
Branża:	DROGOWA
Przedmiot projektu:	BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO

Inwestor:	 	MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA		
		w imieniu i na rzecz, którego działa Zarząd Transportu Miejskiego		
Umowa nr:	35/2015 z dnia 11.07.2015r.			
Biuro Projektowe:	Konsorcjum firm:		Członek konsorcjum:	
	Lider konsorcjum:  MP-MOSTY Sp. z o.o. Oddział Kraków, ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków <i>tel. 12 312 18 78, faks: 12 312 18 70</i> Oddział Chorzów, ul. Kozielska 5, 41-500 Chorzów <i>tel. 32 245 80 62, faks: 32 245 80 61</i> Oddział Warszawa, ul. Filtrowa 47, 02-057 Warszawa <i>tel. 22 424 18 66, faks: 22 621 20 37</i> biuro@mpmosty.pl; www.mpmosty.pl		MPRB Sp. z o.o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków <i>tel. (012) 312-18-78</i>	
Funkcja:	Tytuł, Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż. Damian Tomków	drogowa	210/DOŚ/06	
Projektant:	mgr inż. Bartłomiej Bala	drogowa	MAP/0063/POOD/05	
Opracowali:	mgr inż. Joanna Łukasik	-----	-----	
	inż. Mateusz Jeziak	-----	-----	
Sprawdzający:	mgr inż. Paweł Samek	Konstrukcyjno - budowlana	9/2000	

SPIS TREŚCI.**I. OPIS TECHNICZNY**

1.	WSTĘP	3
1.1.	Przedmiot opracowania	3
1.2.	Podstawa opracowania	3
1.3.	Cel opracowania	3
1.4.	Materiały wyjściowe do projektowania	3
1.5.	Podstawowe przepisy i normatywy.....	3
2.	PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE.....	4
2.1.	Opis stanu istniejącego	4
3.	OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH	5
3.1.	Ulica Modlińska	5
3.2.	Ulica Światowida	5
3.3.	Ulica Winorośli	5
3.4.	Ulica Sprawna.....	5
3.5.	Ulica Prząśniczek	5
3.6.	Drogi serwisowe	6
3.7.	Projektowane zatoki autobusowe	6
3.8.	Chodniki i ścieżki rowerowe	6
4.	DOSTĘPNOŚĆ TERENU	6
5.	KOLIZJE Z UZBROJENIEM TERENU	6
6.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....	7

II. RYSUNKI **8**

rys. nr 1	Orientacja
rys. nr 2.1 – 2.2	Przekroje normalne
rys. nr 3	Plan sytuacyjny

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest KONCEPCJA budowy skrzyżowania ul. Światowida z ul. Modlińską wraz z uzyskaniem pozytywnej opinii Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy oraz warunków przebudowy kolidującej infrastruktury podziemnej od gestorów sieci.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Miasta Stołecznego Warszawa, woj. mazowieckie.

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest **Umowa nr 35/2015** z dnia 14 lipca 2015r., zawarte pomiędzy Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie, a konsorcjum firm MP – Mosty Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie (lider) oraz MPRB Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie (partner).

1.3. Cel opracowania

Celem opracowania jest zaprojektowanie koncepcji skrzyżowania ul. Światowida (kl.Z) w ul. Modlińską (kl.GP) pomiędzy ulicami: Winorośli i Sprawną jako kontynuacji rozwiązania z zamiennego projektu architektoniczno – budowlanego stanowiącego załącznik do wniosku o wydanie zamiennej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.:

„Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic: Światowida i Projektowanej” km od 000,00 do km 4+276,64 ul. Światowida

1.4. Materiały wyjściowe do projektowania

Niniejsza koncepcja programowo – przestrzenna została opracowana w oparciu o:

- Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia,
- Mapę do celów projektowych (sytuacyjno – wysokościową) w skali 1:500
- Mapy ewidencyjne
- Uzgodnienia dokonane z Inwestorem
- Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz plany znajdujące się w opracowaniu
- Inwentaryzację drogi wykonaną przez biuro projektowe MP – Mosty Sp. z o.o.

1.5. Podstawowe przepisy i normatywy

- Ustawa z dnia 07.07.1994r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89 poz. 414 z 1994r. z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz. 60 z 1985r z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80 poz. 721 z 2003r. z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r.)

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. Nr 126 poz. 463 z dnia 27 kwietnia 2012r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2003 r. Nr 120 poz. 1133)
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” - załącznik do Zarządzenia nr 6 GDDP z dnia 24.04.1997r.
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych „Transprojekt” Warszawa 1979r,
- Polskie Normy, normy branżowe, bezpośrednie uzgodnienia branżowe.

2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE

2.1. Opis stanu istniejącego

Ulica Modlińska (klasa GP) ma obecnie dwie jezdnie o nawierzchni asfaltowej z których jezdnia wschodnia ma ok. 10,5m szerokości i składa się z trzech pasów ruchu o szerokości ok. 3,5m każdy. Jezdnie zachodnia ma szerokość ok. 12,5m i składa się z trzech pasów ruchu z czego skrajny zewnętrzny pas ma ok. 5,5m szerokości, a pozostałe dwa pasy ruchu po ok. 3,5m każdy. W rejonie istniejącego skrzyżowania z ulicą Prząśniczek i ulicą Sprawną szerokość jezdni jest zwiększona o dodatkowe pasy do skrętu w lewo przed skrzyżowaniem oraz pasów włączania po lewej stronie jezdni za skrzyżowaniem.

Ulica Modlińska obecnie krzyżuje się z ulicą Sprawną/Prząśniczek. Ulica Prząśniczek w okolicy skrzyżowania posiada po 2 pasy ruchu w każdym z kierunków rozdzielonych wyspą kanalizującą ruch. Za tym skrzyżowaniem znajduje się zjazd w ulicę Poetów zrealizowany jedynie dla relacji na prawoskrętny. Na ulicy Modlińskiej występuje również zjazd na ulicę Winorośli zrealizowany jedynie dla relacji na prawoskrętny.

Wzdłuż ulicy Modlińskiej po jej zachodniej stronie znajduje się chodnik asfaltowy o zmiennej szerokości (ok. 2,0m).

Po wschodniej stronie wzdłuż ulicy Modlińskiej zlokalizowane są drogi serwisowe. Jedna z nich połączona jest z ulicą Modlińską na pasie do skrętu w prawo w ulicę Prząśniczek. Druga włącza się w zatokę autobusową za skrzyżowaniem z ulicą Prząśniczek.

Na ulicy Modlińskiej w stanie istniejącym zlokalizowane są dwie zatoki autobusowe o nawierzchni asfaltowej. Na jezdni wschodniej jest ona zlokalizowana za skrzyżowaniem z ulicą Prząśniczek, na jezdni zachodniej za zjazdem na ulicę Poetów.

3. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

3.1. Ulica Modlińska

Ulica Modlińska (klasy „GP”) na odcinku objętym przebudową została zaprojektowana jako dwujezdniowa o trzech pasach ruchu szerokości po 3,5m w każdym z kierunków. Szerokość jezdni wynosi 10,5m.

W rejonie skrzyżowania z ulicą Światowida na wschodniej jezdni ulicy Modlińskiej zaprojektowane zostały dwa pasy do skrętu w lewo. Ze skrajnego lewego dopuszczony jest manewr zawracania dla autobusów ZTM w celu umożliwienia najkrótszego dojazdu na pętlę autobusowa w projektowanym węźle przesiadkowym „Winnica”. Na zachodniej jezdni zjazd na projektowaną ulicę Światowida realizowany jest przez wydzielony pas do skrętu w prawo.

Odległość pomiędzy skrzyżowaniem ulicy Modlińskiej z ulicą Światowida oraz ulicy Modlińskiej z ulicą Prąszniczek wynosi ok. 200m., zatem wymaga uzyskania odstępstwa od Warunków Technicznych.

3.2. Ulica Światowida

Ulica Światowida (klasy „Z”) projektowana jest jako kontynuacja odcinka projektowanego i składa się z dwóch jezdni o szerokości 6,25m po dwa pasy ruchu z czego wewnętrzny o szerokości 3,0m, a zewnętrzny o szerokości 3,25m.

Skręt w ulicę Modlińską z ulicy Światowida realizowany jest przez jeden pas do skrętu w prawo oraz dwa pasy do skrętu w lewo.

3.3. Ulica Winorośli

Włączenie ulicy Winorośli (klasy „L”) w ulicę Modlińska za pomocą prawoskrętów umożliwi dostęp autobusów do projektowanej pętli autobusowej. Do momentu wybudowania węzła przesiadkowego zaprojektowana została droga serwisowa włączona do ulicy Winorośli zapewniająca dostęp do terenu przyległego zakończona placem do zawracania. Droga serwisowa ma szerokość 5,50m. Ulica winorośli jako kontynuacja jej istniejącego przebiegu ma szerokość 6,0m.

3.4. Ulica Sprawna

Zaprojektowano włączenie ulicy Sprawnej (klasy „L”) w ulicę Modlińska za pomocą prawoskrętów. Ulica Sprawna na projektowanym odcinku ma szerokość 5,5m. Równolegle do ulicy Modlińskiej zaprojektowana została droga serwisowa (szerokości 5,5m) zapewniająca dojazd do terenów przyległych zakończona placem do zawracania. Droga serwisowa ma swój początek na skrzyżowaniu z ulicą Sprawną. Na drodze serwisowej projektowane jest również skrzyżowanie z ulicą Poetów (klasy „D”).

3.5. Ulica Prąszniczek

Ulica Prąszniczek ma jezdnię o szerokości ok. 11,80m. Włączenie w ulicę Modlińską zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie ze środkową wyspą dzielącą szerokości 3,0m rozdzielcą jezdnie dwóch kierunków oraz stanowiącą azyl dla pieszych. W kierunku skrzyżowania z ulicą Modlińską zostały wydzielone dwa pasy o szerokości po 3,50m przed skrzyżowaniem. Po jednym odpowiednio do skrętu w prawo i lewo w ulicę Modlińską. Pas ruchu w przeciwnym kierunku jest szerokości 4,50m.

3.6. Drogi serwisowe

Po wschodniej stronie ulicy Modlińskiej zaprojektowane zostały dwie drogi serwisowe do obsługi terenu przyległego stanowiące kontynuację dróg w stanie istniejącym. Droga serwisowa nr 1 zakończona jest na istniejącym zjeździe na działkę nr 15/5. Droga serwisowa nr 2 została zakończona placem do zawracania w rejonie skrzyżowania ulicy Prząśniczek z ulicą Modlińską. Droga ta będzie pełniła rolę ciągu pieszo-jezdnego.

3.7. Projektowane zatoki autobusowe

Na wschodniej jezdni ulicy Modlińskiej zaprojektowana została zatoka autobusowa półotwarta za skrzyżowaniem z ulicą Prząśniczek, w miejscu istniejącej zatoki. Na jezdni zachodniej zaprojektowano nową zatokę autobusową za skrzyżowaniem z ulicą Światowida. Na północnej jezdni ulicy Światowida zaprojektowano półotwartą zatokę autobusową za skrzyżowaniem z ulicą Modlińską. Długość peronu każdej z zatok autobusowych wynosi po 40,0m, a jego szerokość wynosi 5,0m.

3.8. Chodniki i ścieżki rowerowe

Wzdłuż projektowanego odcinka ulicy Światowida po jej obu stronach zostały zaprojektowane chodniki szerokości 2,0m oraz ścieżki rowerowe szerokości 3,0m stanowiące kontynuację projektu ulicy Światowida. Po zachodniej stronie ulicy Modlińskiej, na całej przebudowywanej długości zaprojektowany został chodnik o szerokości 2,0m oraz ścieżka rowerowa o szerokości 3,0m. Przejścia dla pieszych wraz z przejazdami rowerowymi w ciągu tego chodnika oraz ścieżki rowerowej planowane jest przez ulicę: Winorośli, Światowida, Sprawną. W okolicy istniejącego przejścia dla pieszych zaprojektowane zostało przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerów przez ulicę Modlińską. Po wschodniej stronie ulicy Modlińskiej chodnik oraz ścieżka rowerowa zaczynają swój bieg na końcu drogi serwisowej nr 2, dalej jako przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy przez ulicę Prząśniczek. Ścieżka rowerowa kończy się włączeniem do drogi serwisowej nr 1. Chodnik jest kontynuowany poprzez peron autobusowy, dalej przez przejście dla pieszych przez drogę serwisową nr 1 i dalej jako włączenie do istniejącego chodnika. Chodniki zostały zaprojektowane również wzdłuż przebudowywanej ulicy Prząśniczek, Sprawnej oraz Winorośli do połączenia z istniejącym chodnikiem.

4. DOSTĘPNOŚĆ TERENU

Z uwagi na funkcję i klasę ulicy ograniczona będzie jej dostępność. Powiązania odbywać się będą poprzez skrzyżowania wyznaczone na załączonym planie sytuacyjnym.

Obsługa obszaru i działek położonych przy ulicy powinna odbywać się od ulic układu lokalno-dojazdowego lub wewnętrznego.

5. KOLIZJE Z UZBROJENIEM TERENU

Przebudowa ulicy Modlińskiej oraz budowa skrzyżowania z ulicą Światowida koliduje z istniejącym uzbrojeniem inżynierskim terenu. Ze względu na zagęszczenie uzbrojenia podziemnego i nadziemnego, kolizje występują praktycznie ze wszystkimi rodzajami sieci uzbrojenia. Niniejsza inwestycja przewiduje przebudowę wszystkich kolidujących z drogą sieci uzbrojenia terenu.

6. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

- Przedmiotem analizy było opracowanie koncepcji skrzyżowania ulicy Modlińskiej z ulicą Światowida przy uwzględnieniu uwarunkowań technicznych, planistycznych i istniejącego zagospodarowania terenu.
- Odległość pomiędzy skrzyżowaniem ulicy Modlińskiej z ulicą Światowida oraz ulicy Modlińskiej z ulicą Prząśniczek wynosi ok. 200m., zatem wymaga uzyskania odstępstwa od Warunków Technicznych.
- Realizacja skrzyżowania ulicy Modlińskiej z ulicą Światowida radykalnie poprawi obsługę i powiązanie Tarchomina oraz terenów Pasma Północnego (z kierunku Legionowa) z centrum Warszawy prawobrzeżnej i lewobrzeżnej.

II. RYSUNKI

rys. nr 1	Orientacja
rys. nr 2.1 – 2.2	Przekroje normalne
rys. nr 3	Plan sytuacyjny