



**PROJEKT PRZYGOTOWYWANY
DO UBIEGANIA SIĘ O ŚRODKI
UNII EUROPEJSKIEJ**

Zespół projektowy drogowy:

dr inż. Andrzej Brzeziński
mgr Maciej Dobrosielski
mgr inż. Tomasz Dybicz
mgr inż. Magdalena Rezwow
mgr inż. Piotr Szagała
mgr inż. Łukasz Szymański
mgr inż. Paweł Włodarek

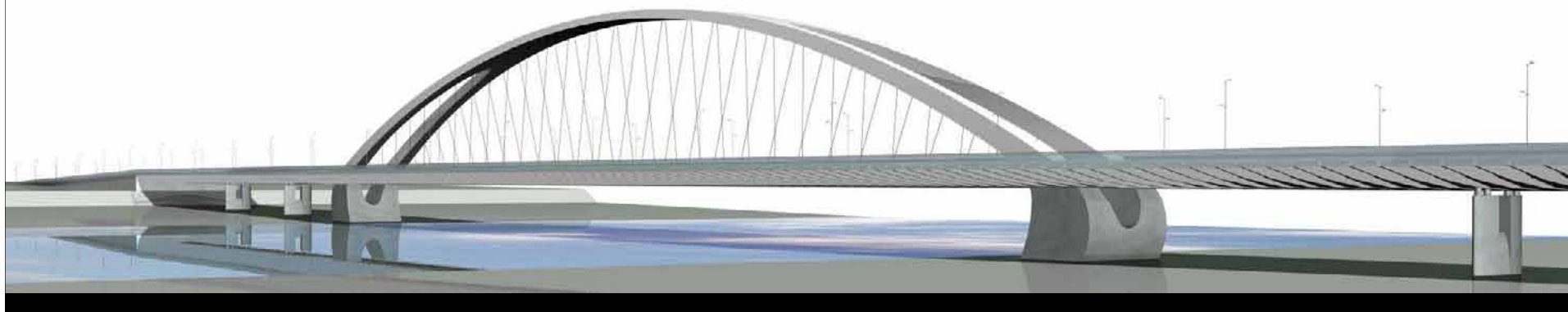
Zespół projektowy mostowy:

prof. dr hab. inż. Henryk Zobel
mgr inż. arch. Bartłomiej Grotte
mgr inż. arch. Piotr Lewandowski

Ocena środowiskowa:

mgr Waldemar Madej, upr. nr 0143 ds. ocen oddziaływania na środowisko

WSTĘPNA KONCEPCJA TRASY MOSTOWEJ BUDOWLANA – KRASIŃSKIEGO WRAZ Z EKOLOGICZNYM ŚRODKIEM TRANSPORTU



Przęsło nurtowe

| | |
|-------------------------------|--------------------------|
| Rozpiętość dźwigarów łukowych | $L_d = 280,00 \text{ m}$ |
| Szerokość całkowita | $B_c = 40,00 \text{ m}$ |
| Wysokość konstrukcyjna | $H_c = 34,00 \text{ m}$ |

Estakada dojazdowa na terenie Żoliborza

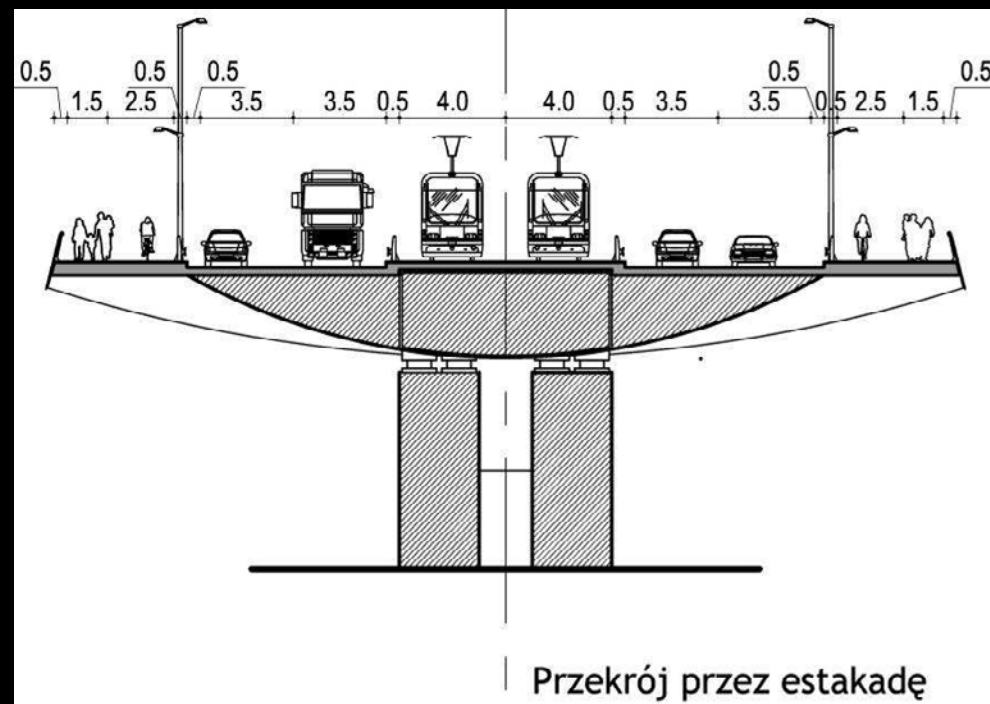
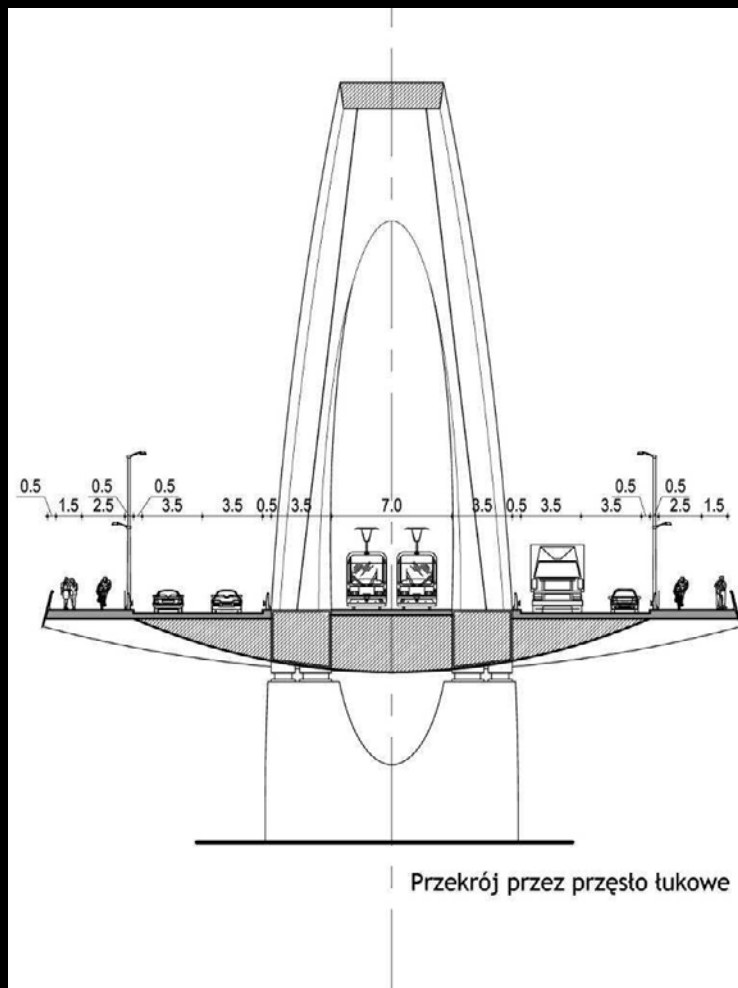
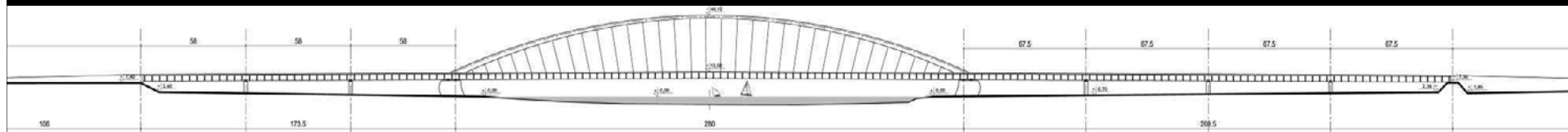
| | |
|------------------------|----------------------------------|
| Rozpiętość przęseł | $L_d = 3 \times 57,80 \text{ m}$ |
| Szerokość całkowita | $B_c = 34,00 \text{ m}$ |
| Wysokość konstrukcyjna | $H_c = 3,00 \text{ m}$ |

Estakada dojazdowa na terenie Żerania

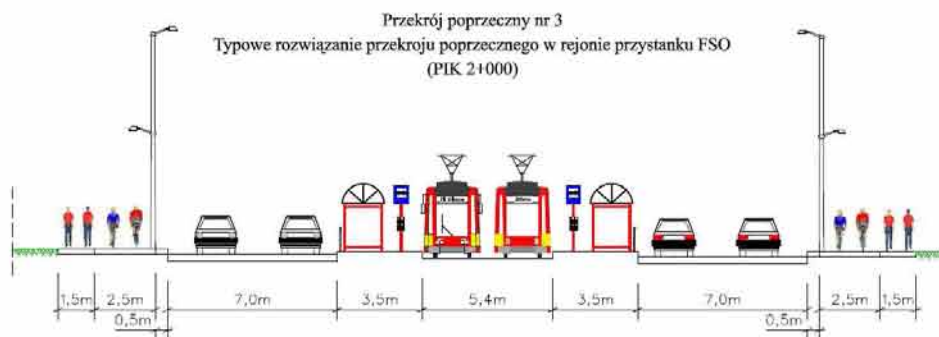
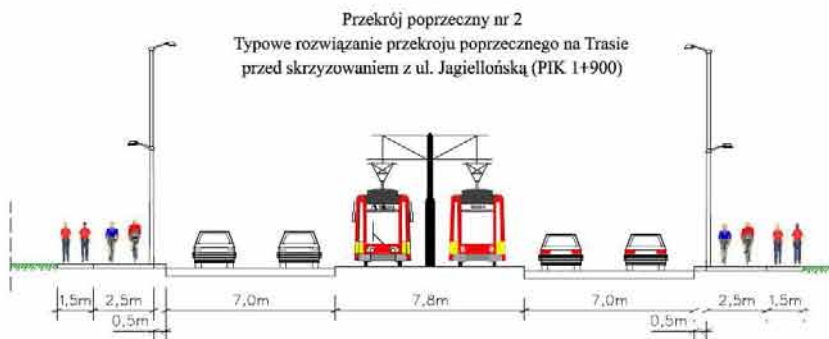
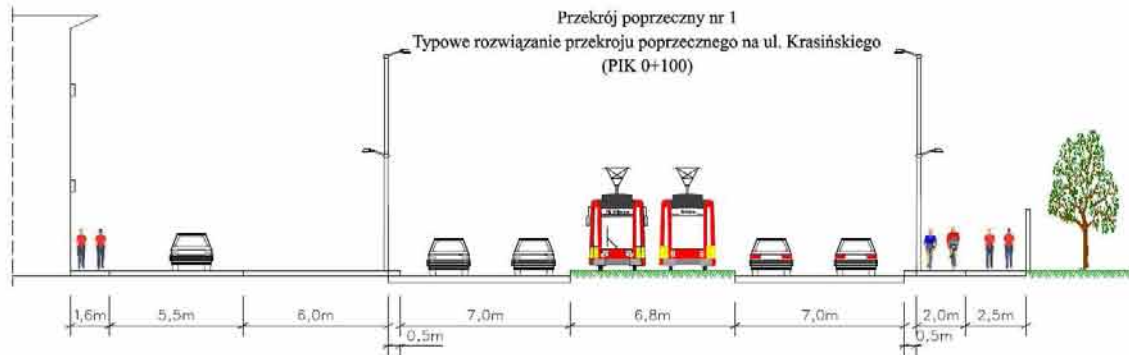
| | |
|------------------------|----------------------------------|
| Rozpiętość przęseł | $L_d = 4 \times 67,50 \text{ m}$ |
| Szerokość całkowita | $B_c = 34,00 \text{ m}$ |
| Wysokość konstrukcyjna | $H_c = 3,00 \text{ m}$ |



WSTĘPNA KONCEPCJA TRASY MOSTOWEJ BUDOWLANA – KRASIŃSKIEGO WRAZ Z EKOLOGICZNYM ŚRODKIEM TRANSPORTU



WSTĘPNA KONCEPCJA TRASY MOSTOWEJ BUDOWLANA – KRASIŃSKIEGO WRAZ Z EKOLOGICZNYM ŚRODKIEM TRANSPORTU



**TYPOWE PRZEKROJE
POPZECZNE TRASY**



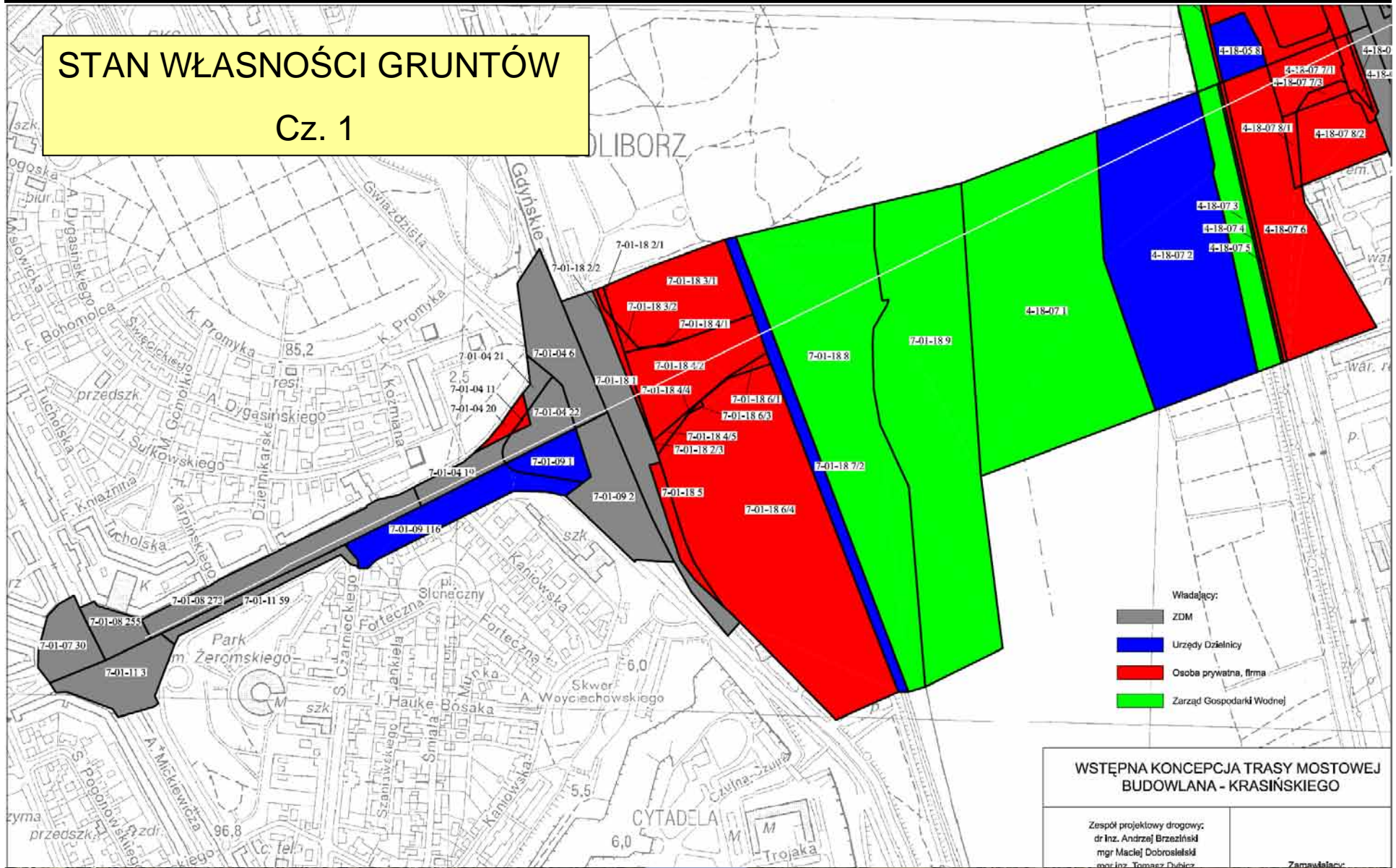
WSTĘPNA KONCEPCJA TRASY MOSTOWEJ BUDOWLANA – KRASIŃSKIEGO WRAZ Z EKOLOGICZNYM ŚRODKIEM TRANSPORTU



WIZUALIZACJA WĘZŁÓW - WĘZEL Z WISŁOSTRADĄ

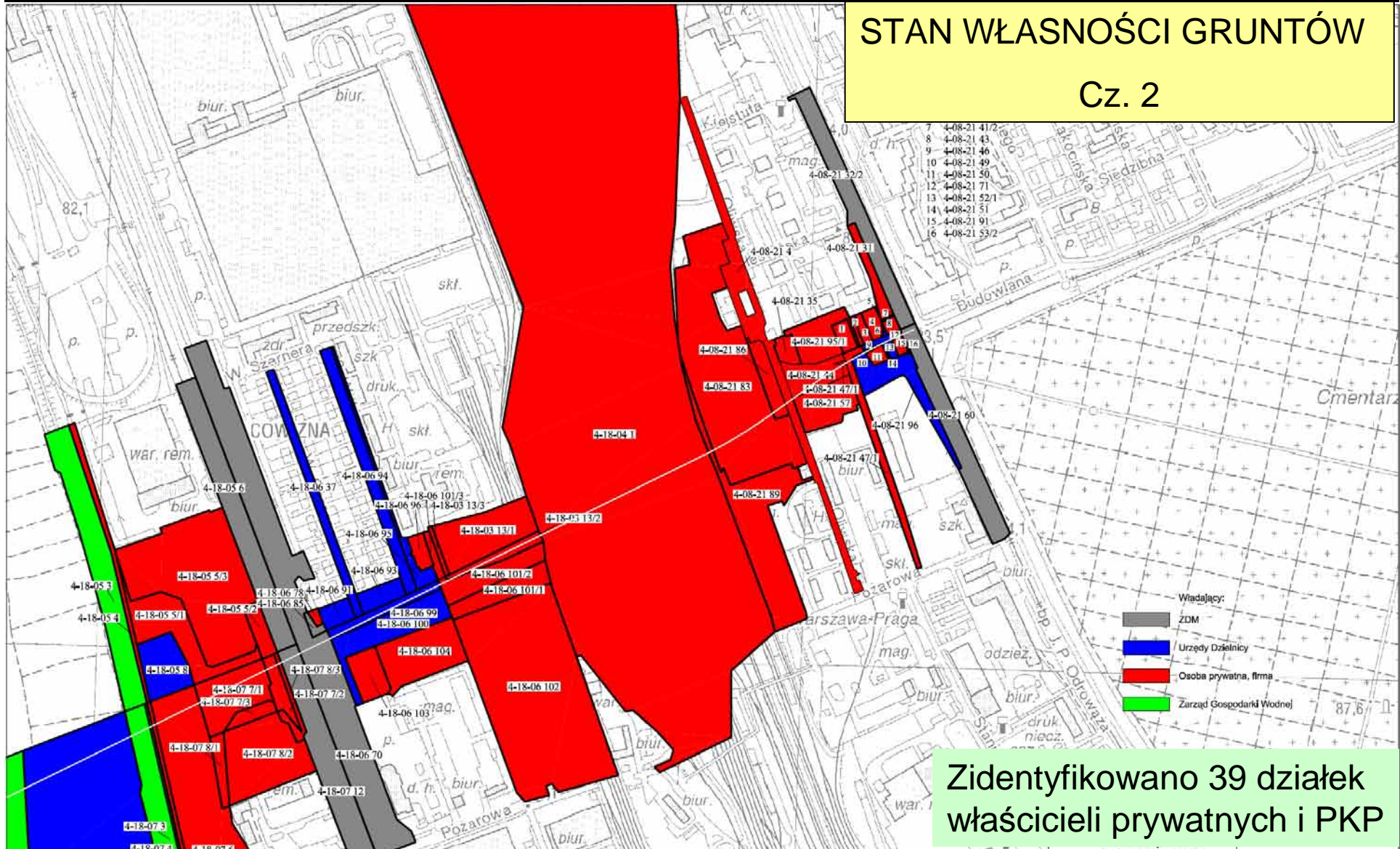


STAN WŁASNOŚCI GRUNTÓW
Cz. 1

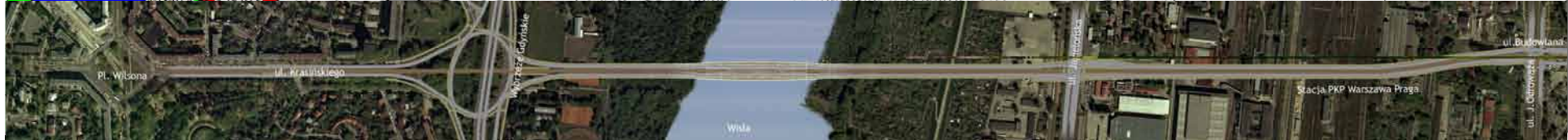


STAN WŁASNOŚCI GRUNTÓW

Cz. 2



Zidentyfikowano 39 działek
właścicieli prywatnych i PKP



PARAMETRY TRASY

| | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| klasa drogi | G (droga główna) |
| prędkość projektowa | 60 km/h |
| przekrój poprzeczny | 2 × 2 (2 jezdnie po 2 pasy ruchu) |
| długość trasy | 2942 m |
| długość mostu | 722 m |
| rozpiętość przęsła nurtowego | 280 m |

KOSZTY INWESTYCJI (BRUTTO Z VAT):

| | |
|--|---------------------|
| Koszty mostu (z estakadami dojazdowymi): | 203,5 mln zł |
| Koszty trasy drogowej: | 197,5 mln zł |
| Koszty trasy tramwajowej: | 78,0 mln zł |
| Razem: | 479,0 mln zł |



OCENA WPŁYWU NA ŚRODOWISKO

Dzięki zaproponowaniu w koncepcji przęsła „nurtowemu” o rozpiętości 280 m, nie wystąpi potrzeba prowadzenia prac budowlanych (fundamentowych) w nurcie Wisły, który w omawianym miejscu jest najwęższy w Warszawie. Ograniczy to do minimum ewentualne kolizje ze środowiskiem bytowania gatunków ptaków związanych z korytem rzecznym.

We wszystkich pracach na temat wpływu komunikacji na siedliska i gatunki ptaków zamieszkujące tereny sąsiedni, podkreśla się negatywne skutki oddziaływania hałasu. Można przyjąć, że realizacja w rejonie północnej Warszawy planowanych mostów - Mostu Północnego oraz opiniowanego mostu w ciągu ulic Budowlanej i Krasińskiego, pozwoli na rozśrodkowanie ruchu samochodowego, przez co natężenie ruchu i zasięg oddziaływań akustycznych ulegnie ograniczeniu. Tym samym obszar siedlisk objętych wpływem hałasu komunikacyjnego nie wzrośnie w sposób znaczący.

Przedstawiony w koncepcji projekt architektoniczny mostu wyróżnia się poza walorami estetycznymi, również cechami mogącymi wpływać na ograniczenie potencjalnych bezpośrednich kolizji ptaków z konstrukcją i prowadzonym po niej ruchem. Wynika to m.in. z zaproponowania niskich estakad nad tarasem zalewowym oraz jednego przęsła „nurtowego” o rozpiętości 280 m. Konstrukcja łukowa przęsła głównego osiąga maksymalną wysokość 34m, zaś rozstaw cięgien mocujących wynosi 8m. Obserwując zachowanie ptaków w sąsiedztwie Mostu Świętokrzyskiego oraz Mostu Siekierskiego, można przyjąć, że nowy obiekt nie powinien stanowić znaczącej przeszkody na szlaku przemieszczania się ptaków.

