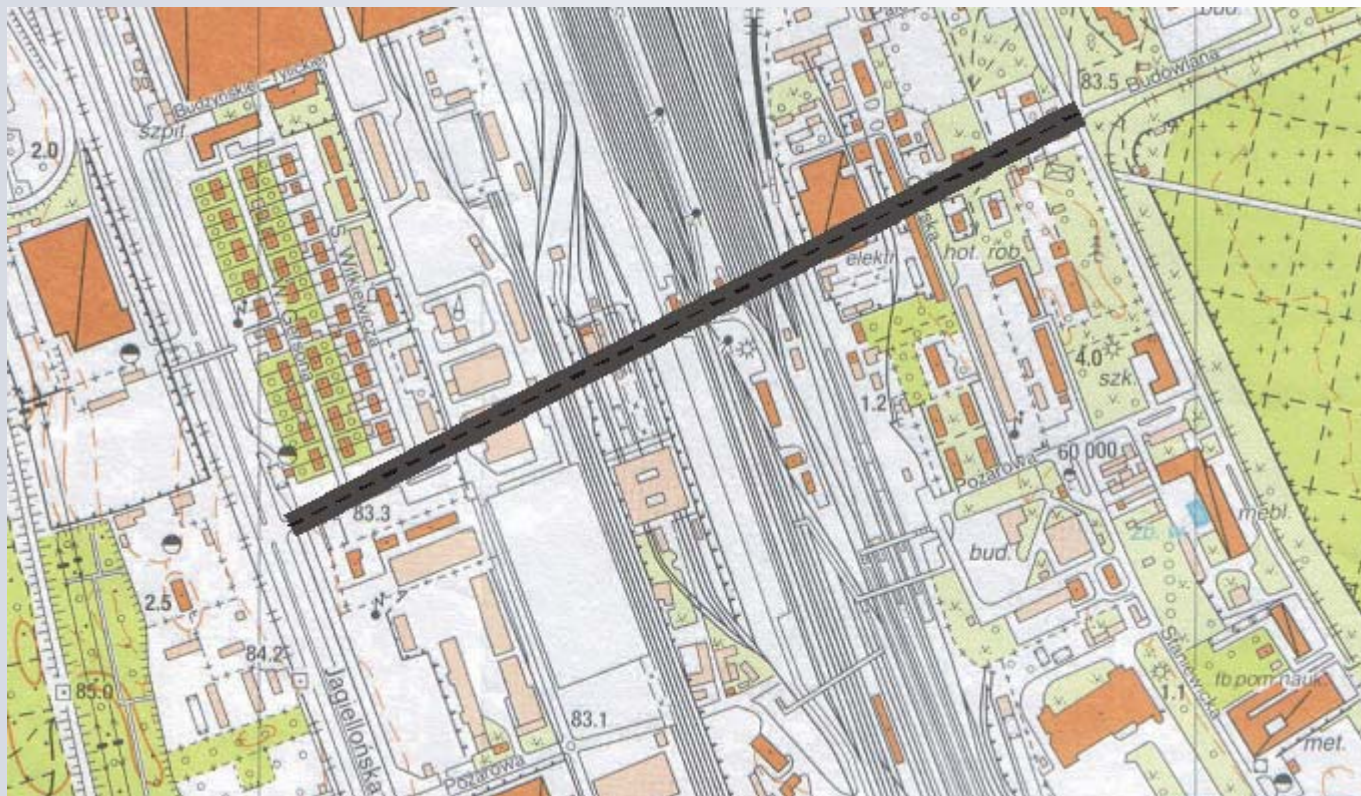


Projektowany przebieg trasy – etap II



Przebieg trasy – etap II

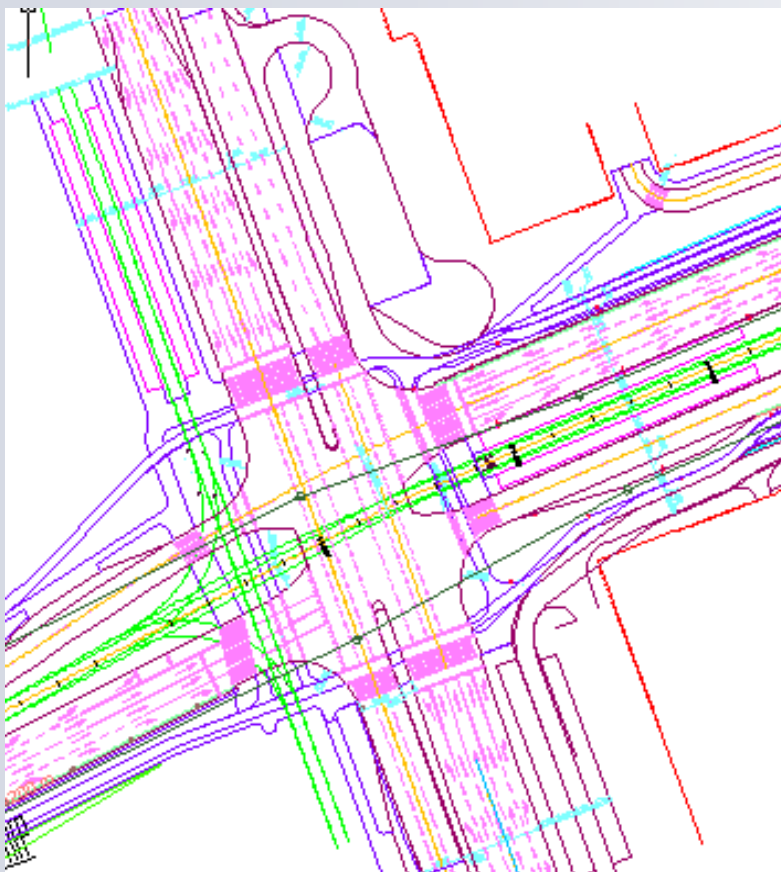
- **Początek trasy: skrzyżowanie z ul. Jagiellońską;**
- **Przebieg trasy: w pasie istniejącej ul. Kotsisa i dalej estakadą poprowadzoną ponad terenami kolejowymi oraz przemysłowymi do ul. Budowlanej;**
- **Koniec trasy: włączenie w poziomie terenu w istniejące skrzyżowanie Budowlana/Odrowąza**



Skrzyżowanie z ulicą Jagiellońską



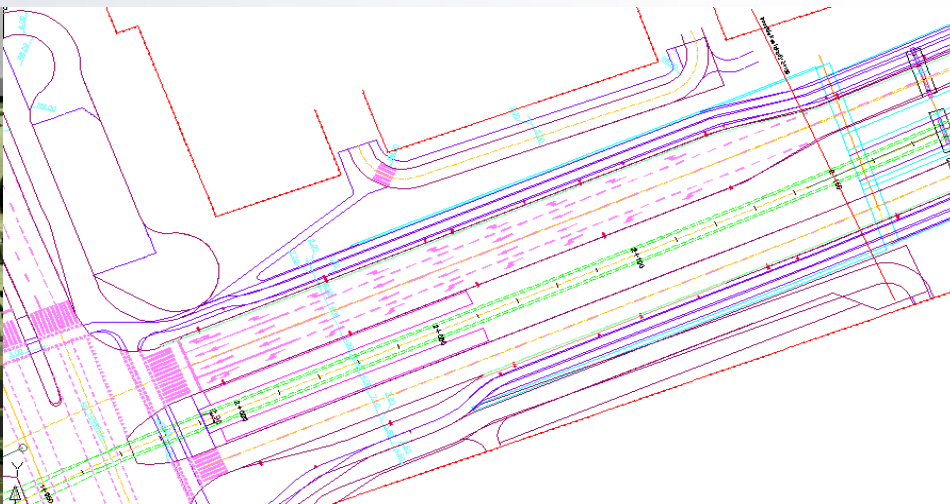
Skrzyżowanie z ulicą Jagiellońską



- Skrzyżowanie czterowlotowe z dopuszczeniem wszystkich relacji skrętnych;
- ul. Jagiellońska – dobudowa dodatkowych pasów dla relacji skrętnych;
- ul. Kotsisa - ograniczenie możliwości wjazdu z parkingów i stacji benzynowej;
- Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów - na wszystkich wlotach;
- Przystanki tramwajowe – obustronne na północnym i na wschodnim wlocie skrzyżowania;
- Przystanki autobusowe - w zatokach autobusowych na wszystkich wlotach.

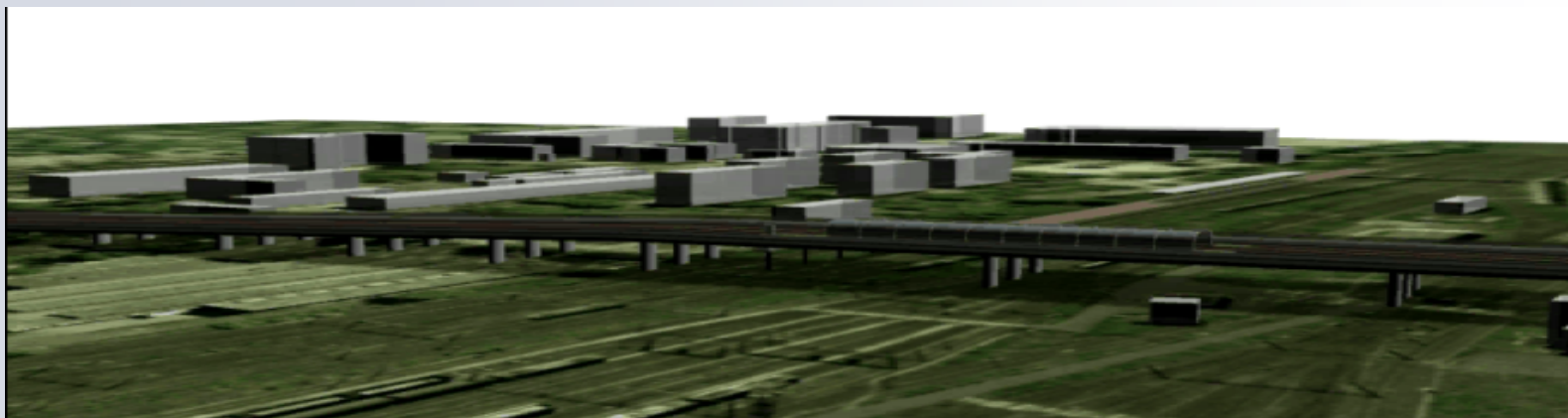
Ulica Kotsisa

- Ulice Gersona i Witkiewicza:
 - Likwidacja połączenia z ul. Kotsisa,
 - Połączone jezdnią o szerokości 4,5m u podnóża podjazdu do estakady,
 - Dojazd ul. Jagiellońską od strony ul. Budzyńskiej-Tylickiej.
 - Likwidacja istniejącej bramy towarowej do FSO. Obsługa posesji wzdłuż ul. Jagiellońskiej od ul. Pożarowej,
 - Utrzymanie zakazu ruchu pojazdów powyżej 2,5T.



Estakady nad torami kolejowymi

- Estakady biegną nad terenami przemysłowymi i kolejowymi;
- Trzy estakady niezależne, równoległe, wieloprzęsłowe pozwalające przeprowadzić dwie jezdnie drogowe i jedną tramwajową nad torami czynnej stacji kolejowej Warszawa Praga;
- Koniec estakad po wschodniej stronie ul. Oliwskiej;



Połączenie ze stacją Warszawa Praga

- Przystanek tramwajowy usytuowany na wiadukcie połączony jest bezpośrednim zejściem na peron stacji Warszawa Praga;
- Połączeniem objęto również ciągi piesze i ścieżki rowerowe;
- Zejścia z estakad na poziom peronu kolejowego dostosowane jest dla osób niepełnosprawnych (winda+pochylnia)



Skrzyżowanie z ulicą Odrowąża



Skrzyżowanie z ulicą Odrowąża

- Skrzyżowanie czterowlotowe z dopuszczeniem wszystkich relacji skrętnych;
- Wloty czteropasmowe z wydzielonymi pasami skrętnymi;
- Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów - na wszystkich wlotach;
- Przystanki tramwajowe - obustronne na wschodnim wlocie skrzyżowania;
- Przystanki autobusowe - w zatokach autobusowych na wszystkich wylotach.



Odcinek ul. Odrowąża - ul. Ogińskiego

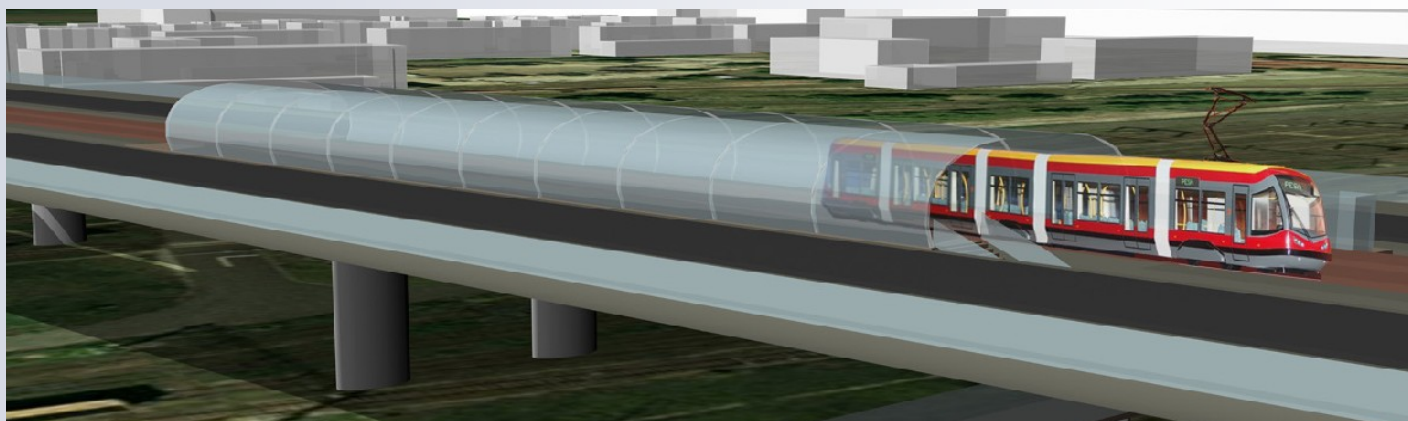


- Południowa jezdnia projektowanej trasy poprowadzona jest po południowej stronie istniejącego torowiska i włączona w istniejącą jezdnię ul. Budowlanej przed skrzyżowaniem z ul. Ogińskiego (przejazd przez torowisko);
- Przebudowa istniejącego zjazdu na parkingi położone po południowej stronie ul. Budowlanej.

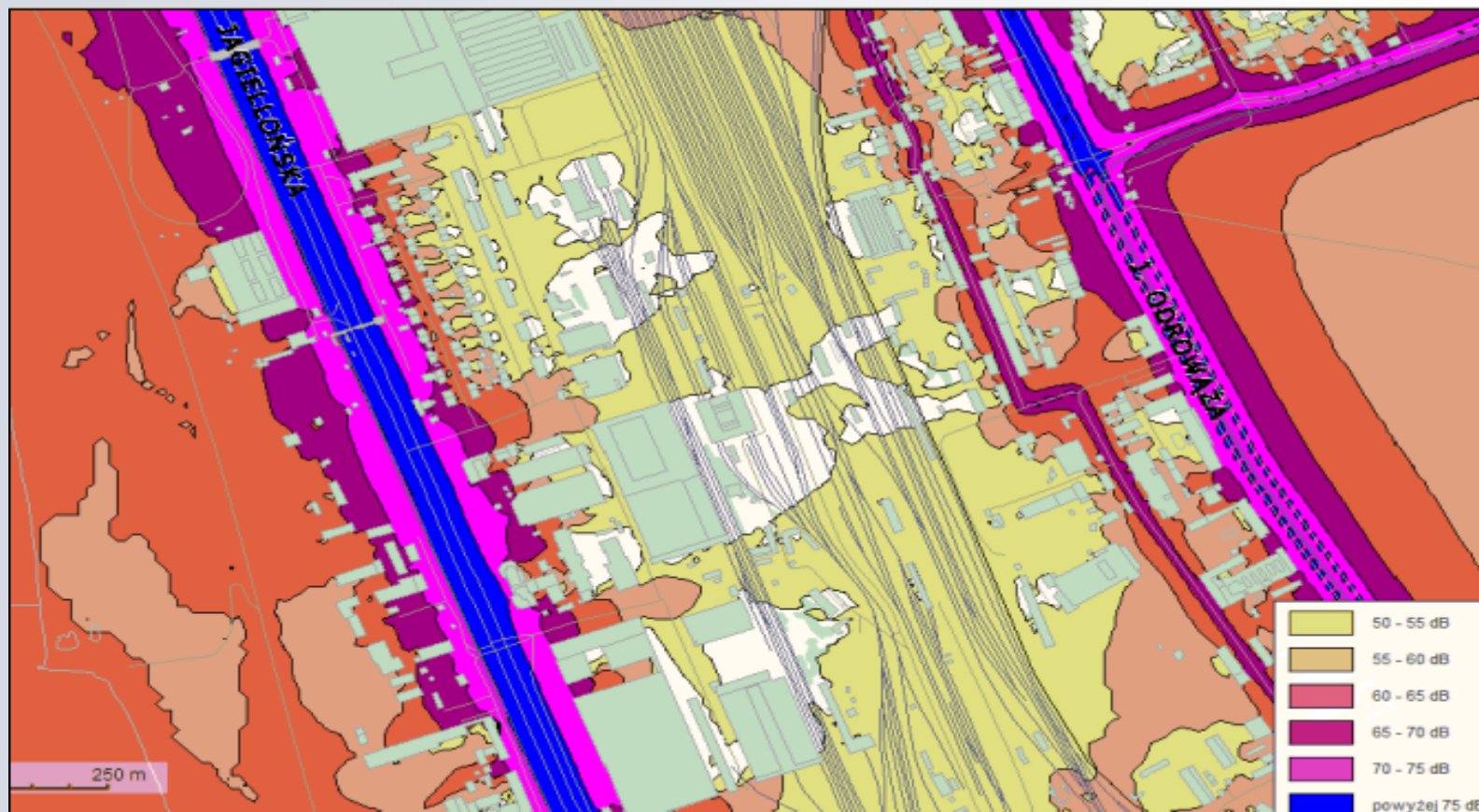


Trasa tramwajowa

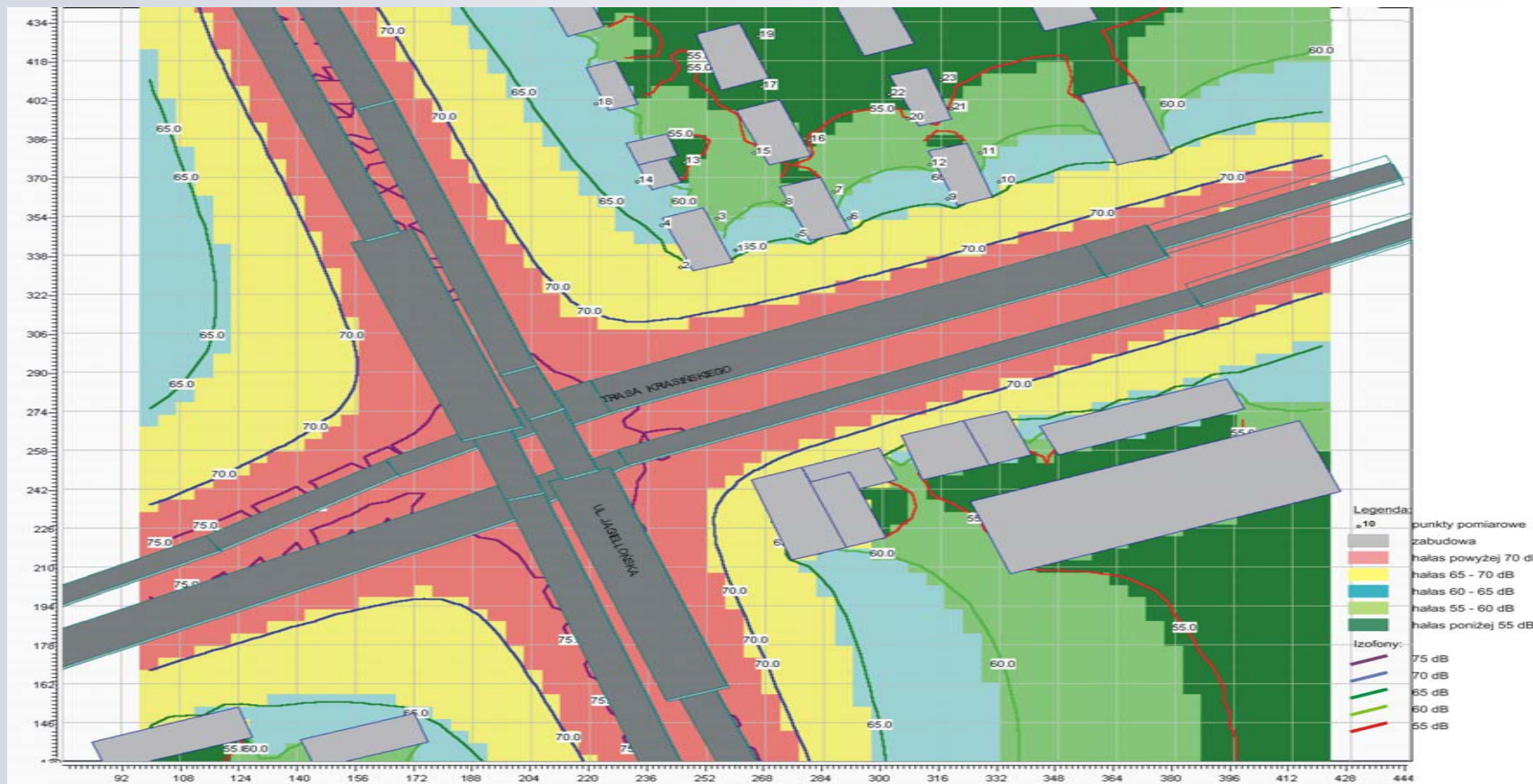
- Przebieg trasy: od węzła rozjazdowego na skrzyżowaniu z ul. Jagiellońską do węzła rozjazdowego stanowiącego połączenie z istniejącą trasą tramwajową na skrzyżowaniu ulic Budowlanej, Odrowąża i Wysockiego;
- Projekt cichego tramwaju z zastosowaniem szyny w otulinie;
- Przystanki tramwajowe:
 - na północnym i na wschodnim wlocie skrzyżowania z ul. Jagiellońską;
 - na estakadzie w pobliżu stacji Warszawa Praga;
 - na wschodnim wlocie skrzyżowania z ul. Odrowąża;



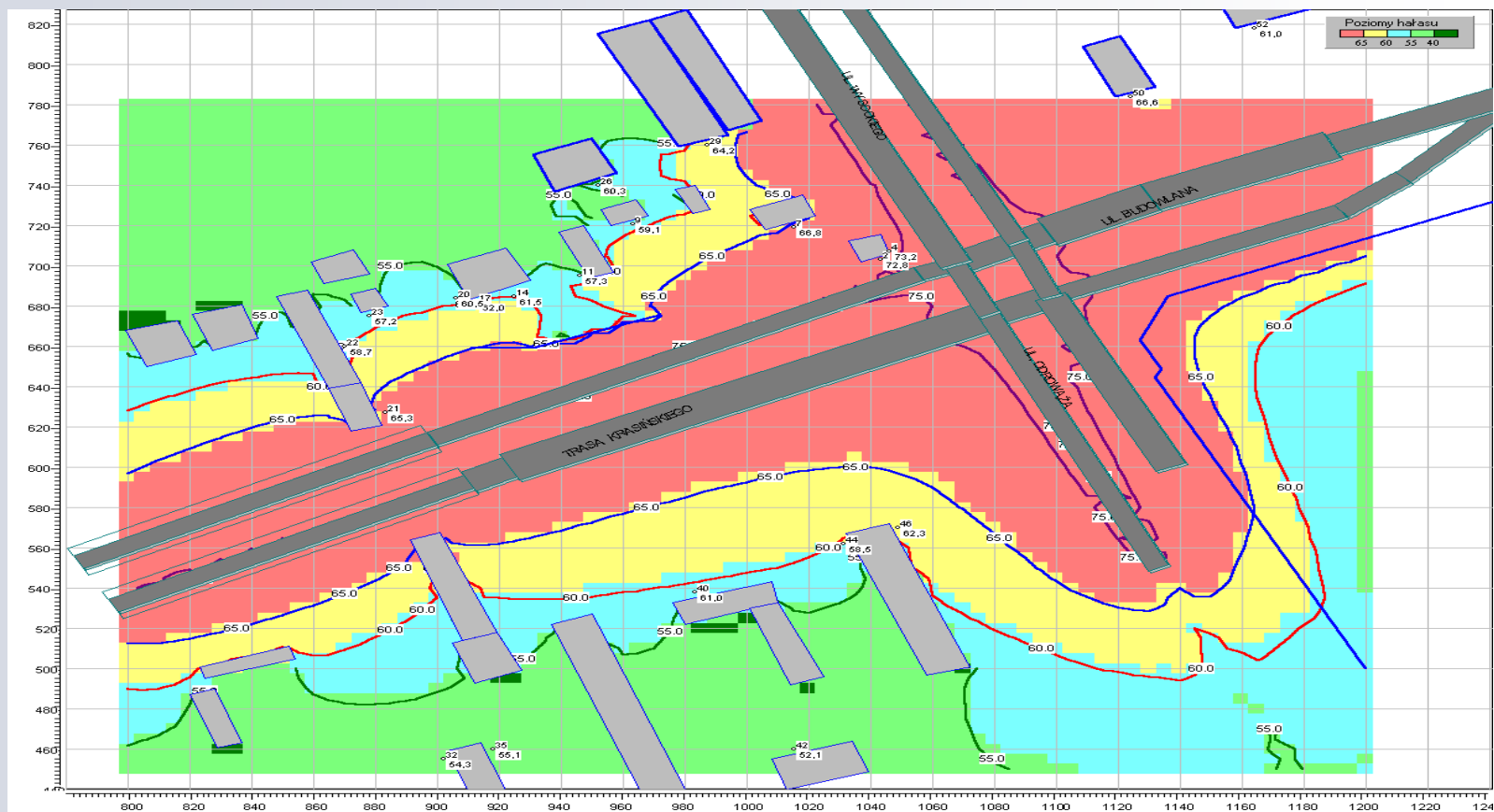
Obecny klimat akustyczny



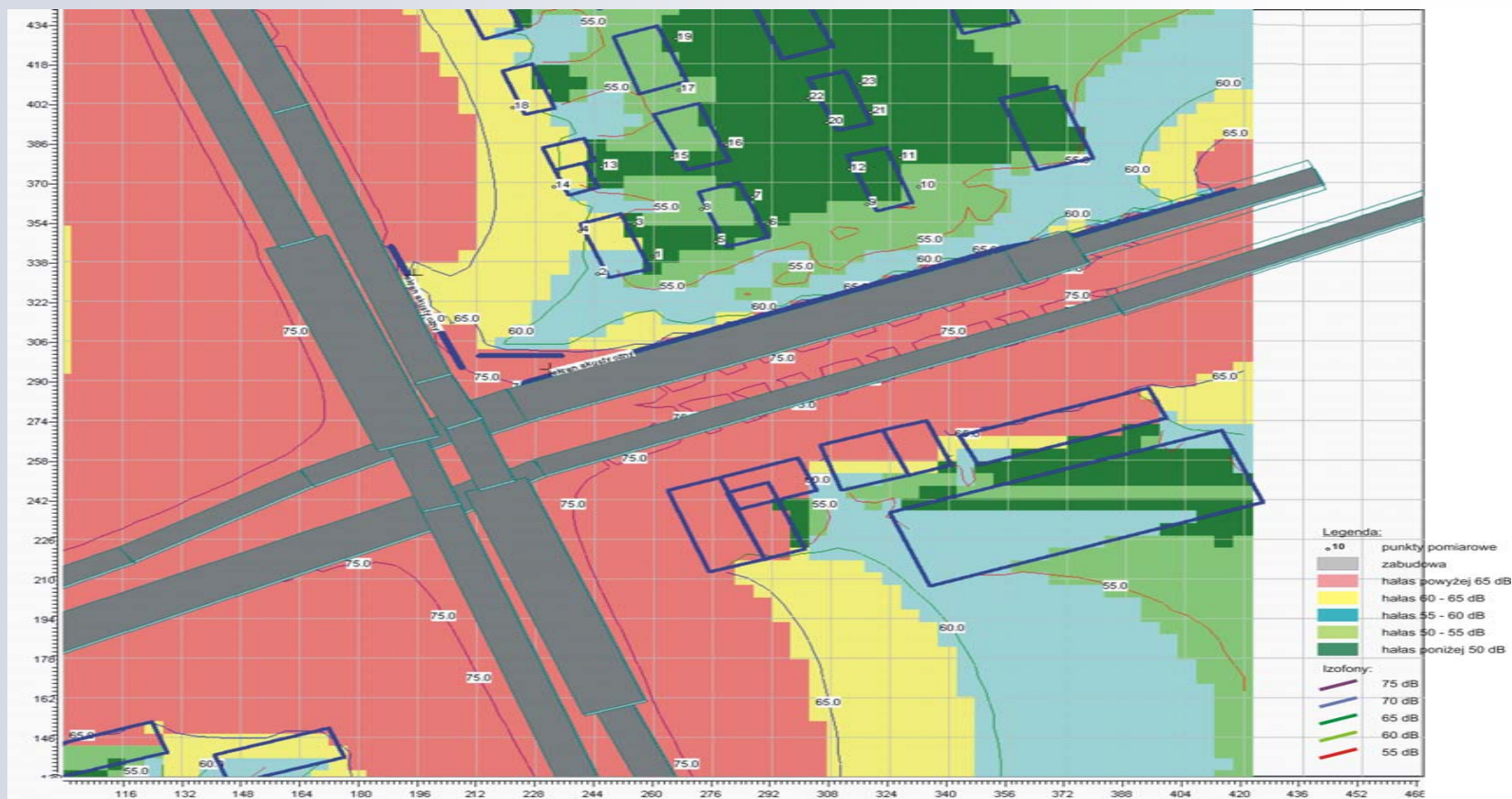
Poziom hałasu przed podniesieniem izolacyjności akustycznej



Poziom hałasu przed podniesieniem izolacyjności akustycznej



Poziom hałas po zastosowaniu ekranów/okien



Dziękujemy za uwagę

