

Koncepcja węzła

ulicy Słomińskiego z ulicą Międzyparkową

**w ciągu obwodnicy śródmiejskiej
w Warszawie**

Zakres opracowania obejmuje:

- docelową koncepcję rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych węzła, wraz z prognozą ruchu na rok 2030,
- koncepcję usprawnienia obecnego rozwiązania skrzyżowania ulic Słomińskiego-Międzyparkowa przed realizacją rozwiązań przyszłościowych.

ZAŁOŻENIA DLA ROZWIĄZAŃ

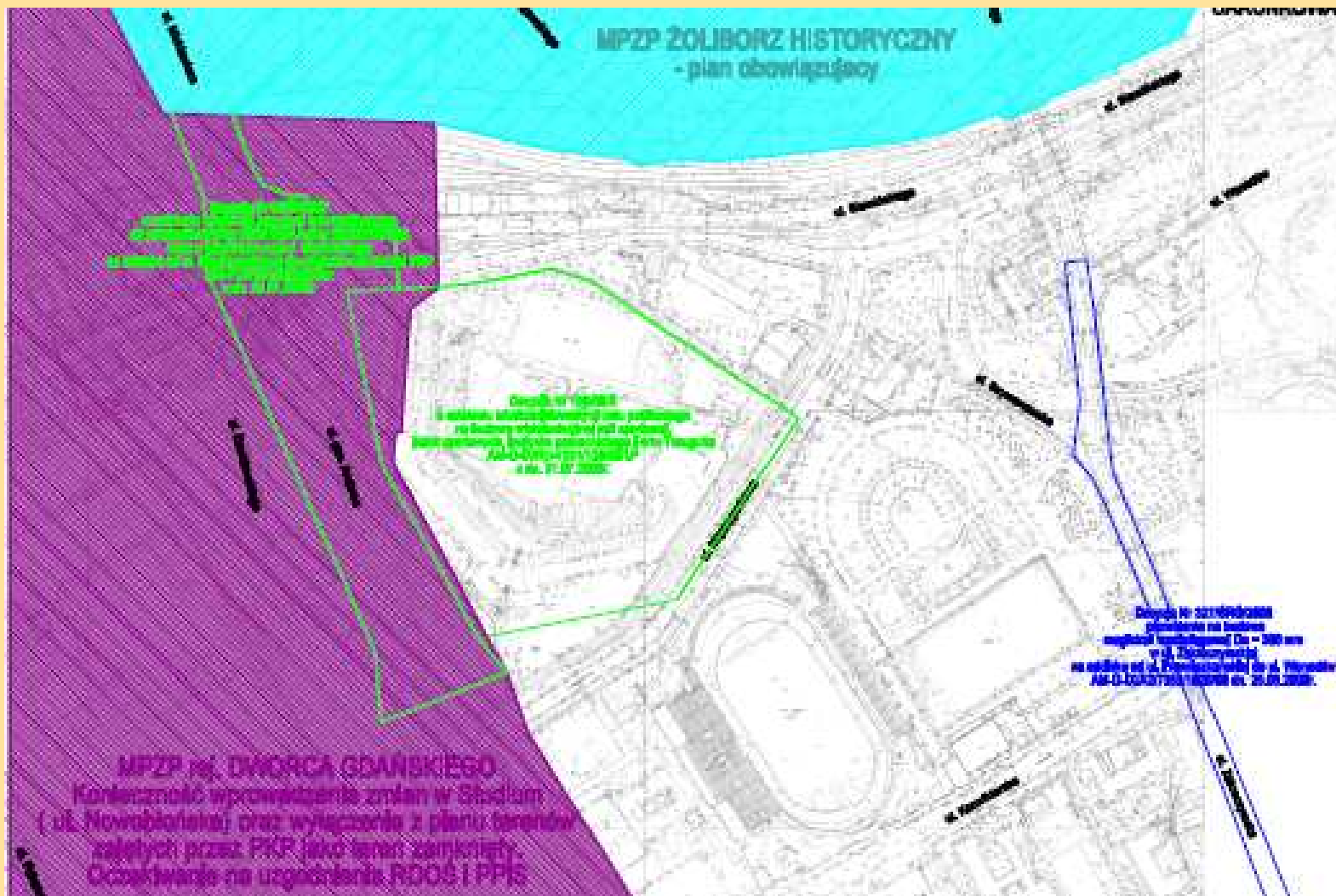
- **Założenia funkcjonalne**
- - uwzględnia się **zasadę ciągłości ruchu** na ulicy Słomińskiego będącej fragmentem obwodnicy śródmiejskiej,
- - do węzła ulic Słomińskiego-Międzyparkowa włączona jest ulica Szymanowska jako ważny ciąg łączący z Wisłostradą.

- **Klasyfikacja techniczna dla ulic węzle:**
- - ulica Słomińskiego - główna ruchu przyspieszonego **GP**,
- - ulica Międzyparkowa - zbiorcza **Z**
- - ciąg ulic Szymanowska - Zakroczymska - zbiorcza **Z**

Parametry techniczne

- - prędkość projektowa – 60 km/h
- - przekrój jezdni głównych w węzle 2x2 pasy ruchu.
- **Prognozy ruchu**
- - w założeniach do obliczenia prognoz ruchu przyjęto najbardziej niekorzystną sytuację, polegającą na braku węzła ulic Słomińskiego-Pokorna, lub braku połączenia ulicy Pokornej z ulicą Nowobłońską.

Węzeł ulic Słomińskiego-Międzyparkowa UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE



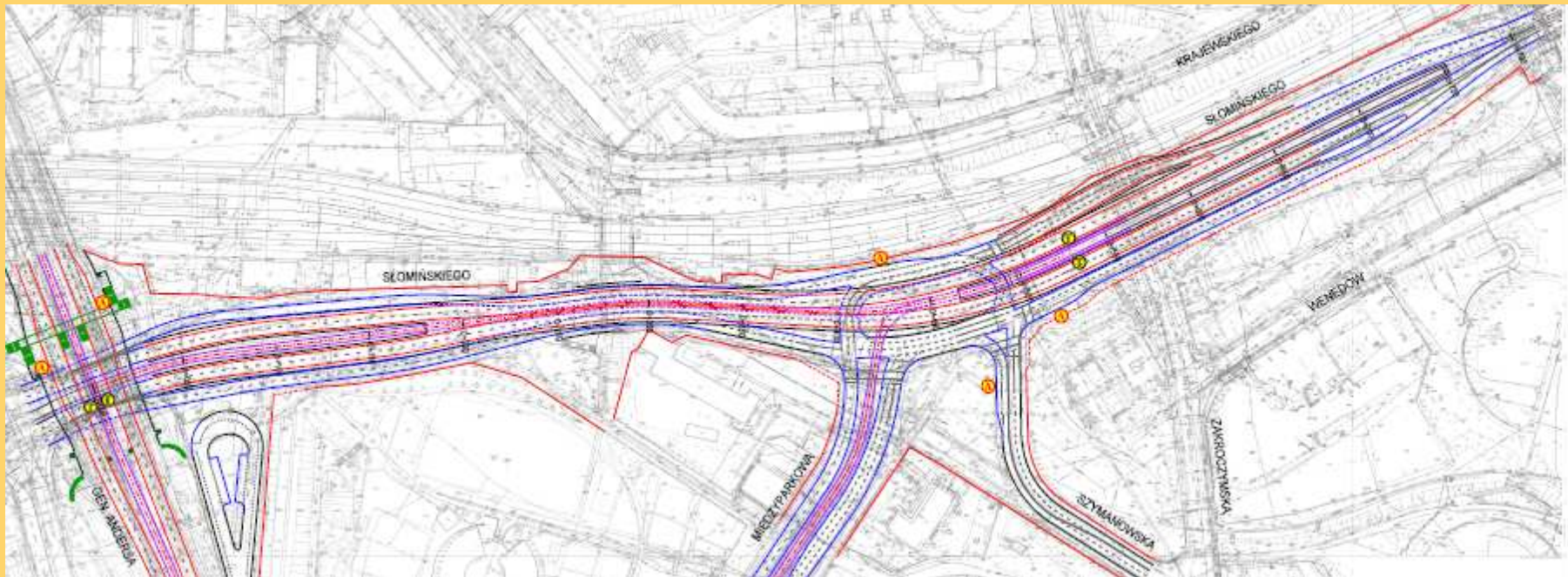
Zasady rozwiązań

- Jezdnie główne ulicy Słomińskiego projektuje się na wiadukcie.
- Rozrząd ruchu odbywać się będzie na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną w poziomie jezdni ulicy Międzyparkowej i Szymanowskiej.
- Geometria skrzyżowania została rozwiązana wariantowo

Rozwiązania w Wariancie 1

- Rozrząd ruchu w węźle według Wariantu 1 odbywa się na skrzyżowaniu z czterema wlotami (wylotami), które funkcjonuje **na zasadzie ruchu okrężnego**.
- Na poszczególne wloty (wyloty) składają się:
 - zachodnia strona ulicy Słomińskiego (jezdnie zbierająco-rozprowadzające),
 - wschodnia strona ulicy Słomińskiego (jezdnie zbierająco-rozprowadzające),
 - ulica Międzyparkowa,
 - ulica Szymanowska.
- **Łącznice węzła zaprojektowane są następująco:**
 - po stronie zachodniej wprowadzone są na dodatkowy pas ruchu,
 - po stronie wschodniej łącznica wyjazdowa zaprojektowana jest z równoległym pasem wyłączenie o długości 100m. Dla łącznicy wjazdowej nie ma możliwości skończenia pasa włączenie przed mostem. Dlatego zaproponowane włączenie łącznicy na własny pas z jednoczesnym zdławieniem ruchu do jednego pasa na jezdni głównej

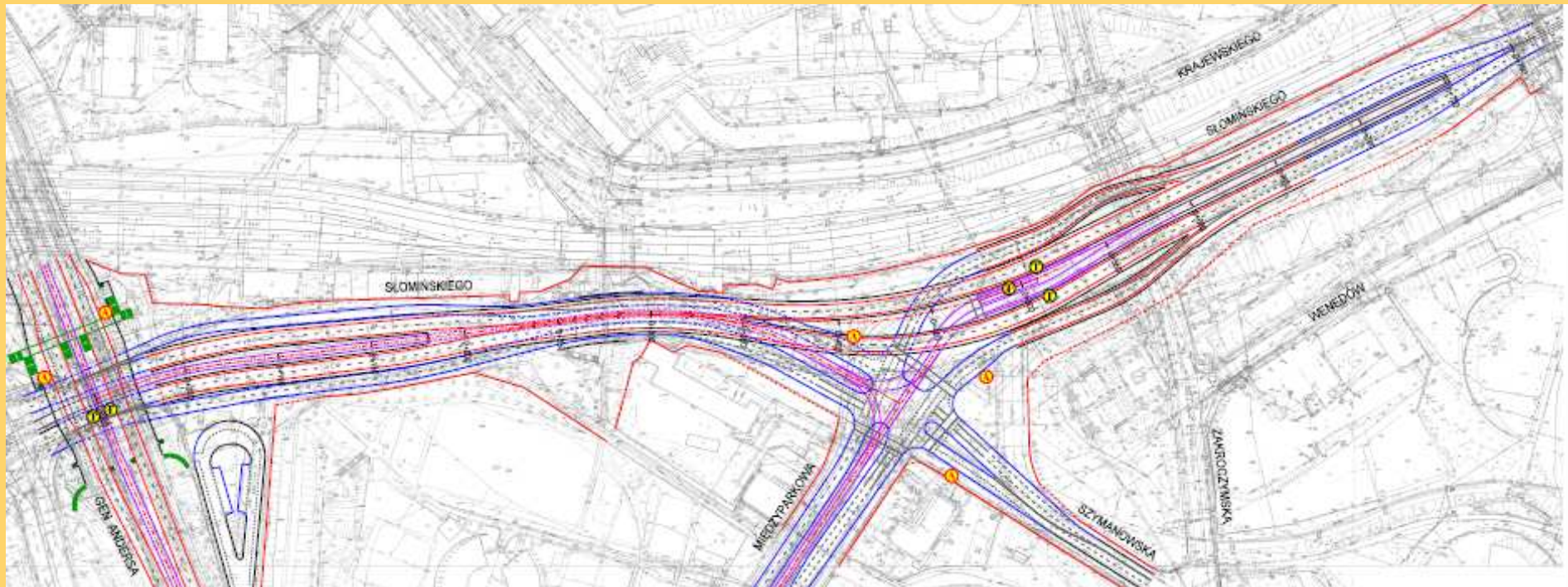
Węzeł ulic Słomińskiego-Międzyparkowa WARIANT 1



Rozwiązania w Wariancie 2

- Rozrząd ruchu w węźle według Wariantu 2 odbywa się na skrzyżowaniu **skanalizowanym, czterowłotowym**.
- Proponuje się dostosowanie przebiegu torowiska tramwajowego do zasady rozwiązań skrzyżowania, polegające na wprowadzeniu kierunku jazdy ze wschodu w ulicę Międzyparkową jako ruchu „na wprost”, a ruch w stronę zachodnią odbywałby się jako skręcający na skrzyżowaniu. Dla tramwaju skręcającego ze wschodu w prawo przewiduje się trzeci tor.
- **Łącznice węzła zaprojektowane są następująco:**
 - po stronie zachodniej wprowadzone są na dodatkowy pas ruchu,
 - po stronie wschodniej łącznice zaprojektowane są z równoległym pasem wyłączenie/włączenia o długości 100m, zakończonymi przed mostem.

Węzeł ulic Słomińskiego-Międzyparkowa WARIANT 2

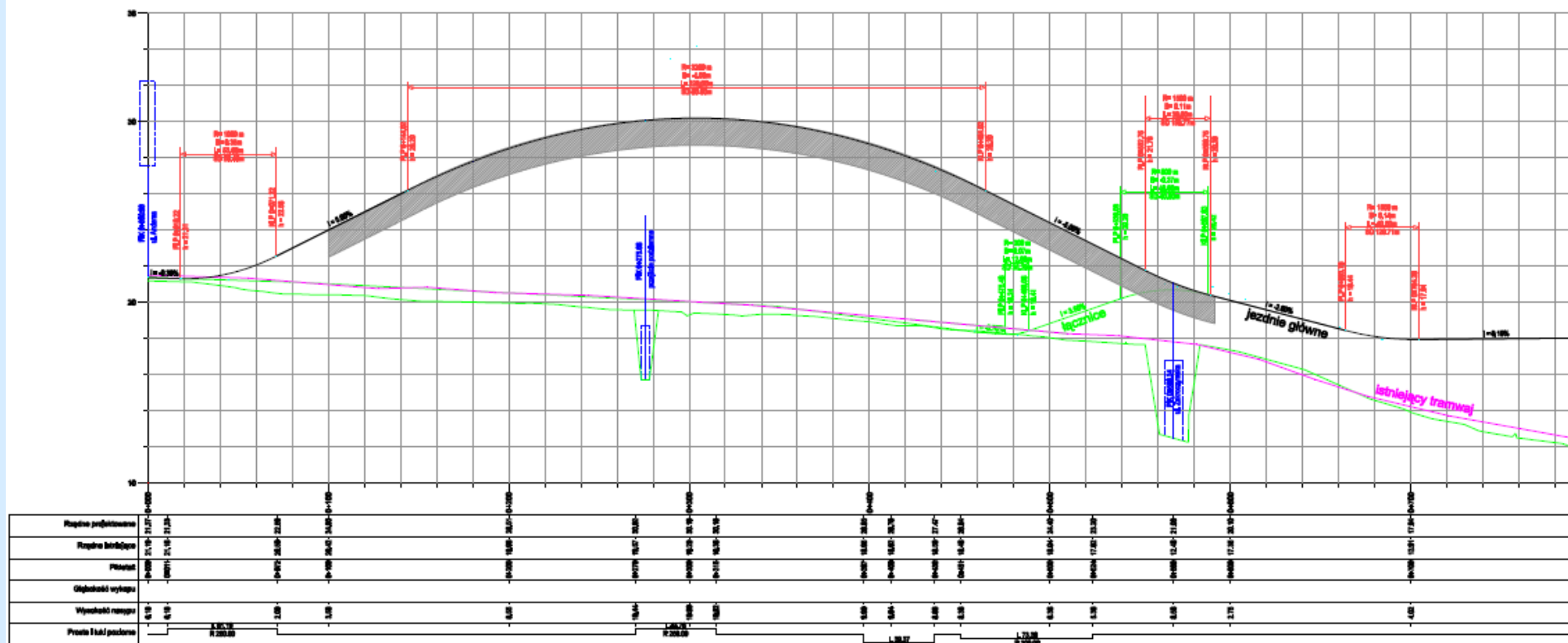


Zasady rozwiązań wysokościowych

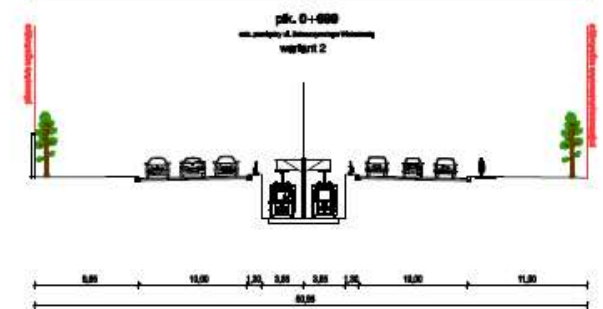
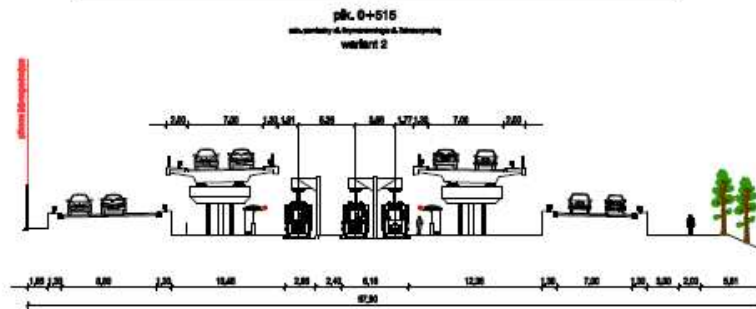
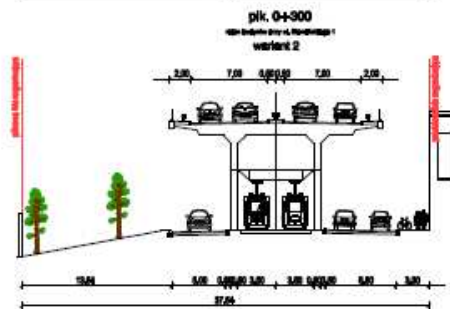
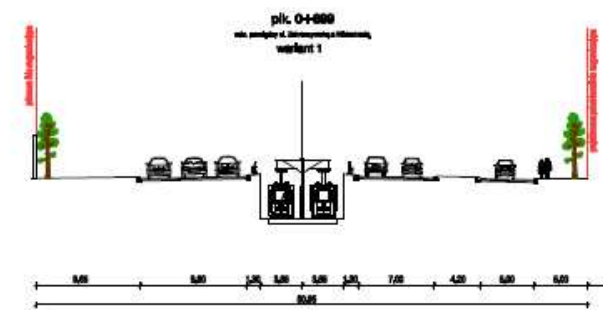
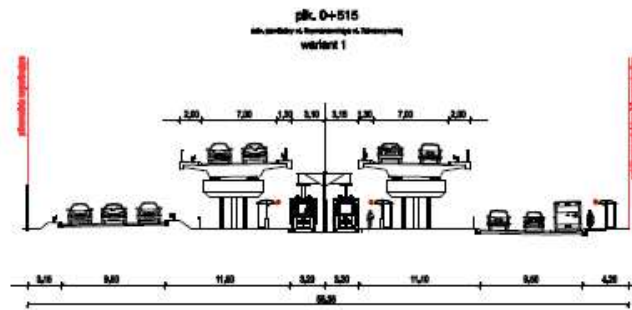
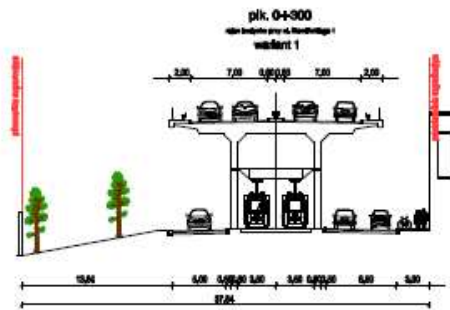
- Długość wiaduktu o pełnej skrajni (drogowej i tramwajowej) wynosi w obu Wariantach około **290m**.
- Długość całego obiektu łącznie z podjazdami w murach oporowych wynosi **670m**.
- Na długość obiektu ma wpływ ograniczenie szerokości w liniach rozgraniczających ulicy w rejonie budynku Słomińskiego 1, będącego pod ochroną Stołecznego Konserwatora Zabytków. Aby w rejonie chronionego budynku zmieścić przekrój drogowy niezbędne jest na odcinku około **180m** prowadzenie wiaduktów jezdni głównych bezpośrednio nad torowiskiem tramwajowym i jezdniami zbierająco rozprowadzającymi

Zasady rozwiązań wysokościowych

Wariant 2



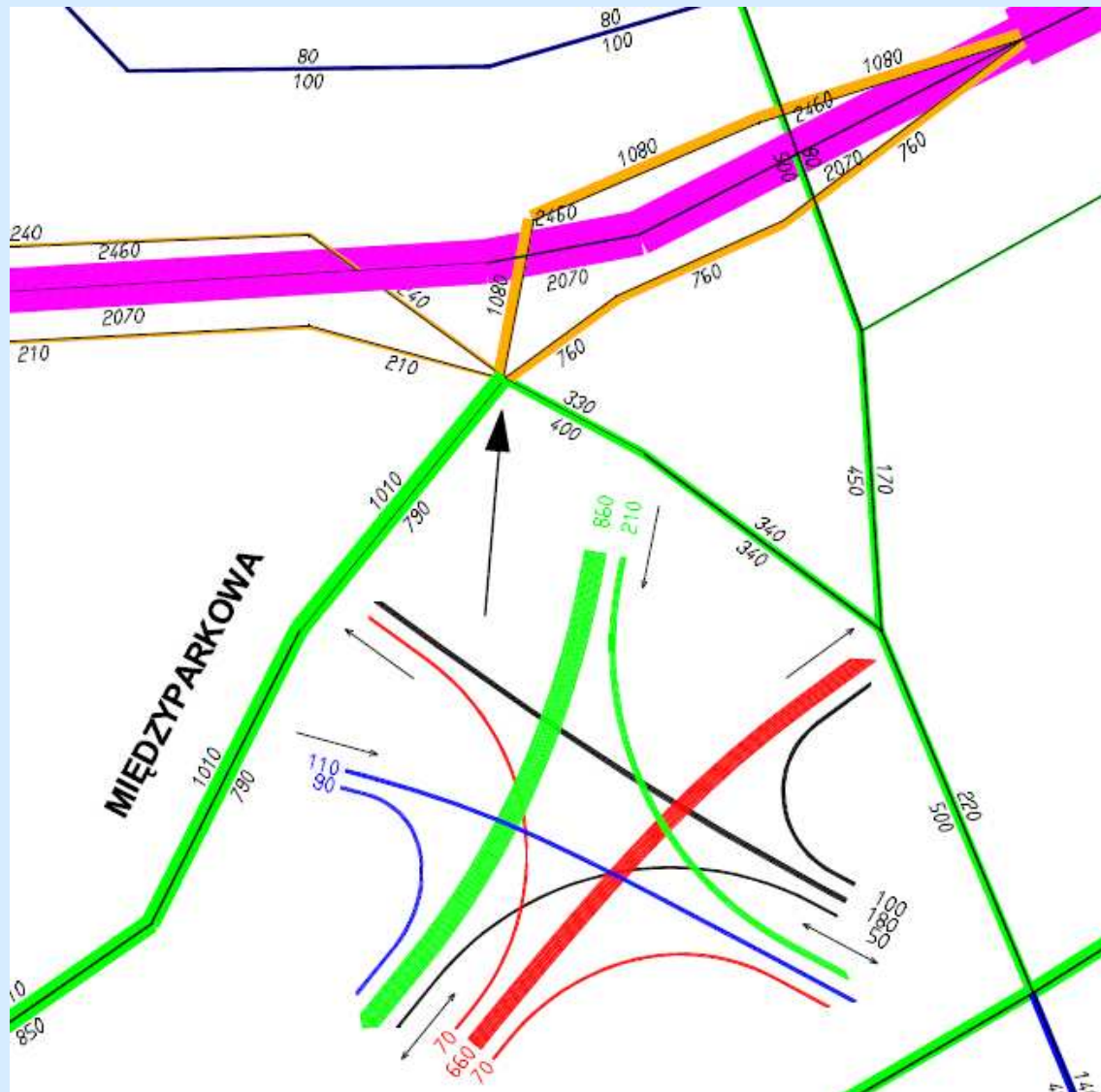
Przekroje charakterystyczne



Prognozy ruchu rok 2030 – szczyt poranny



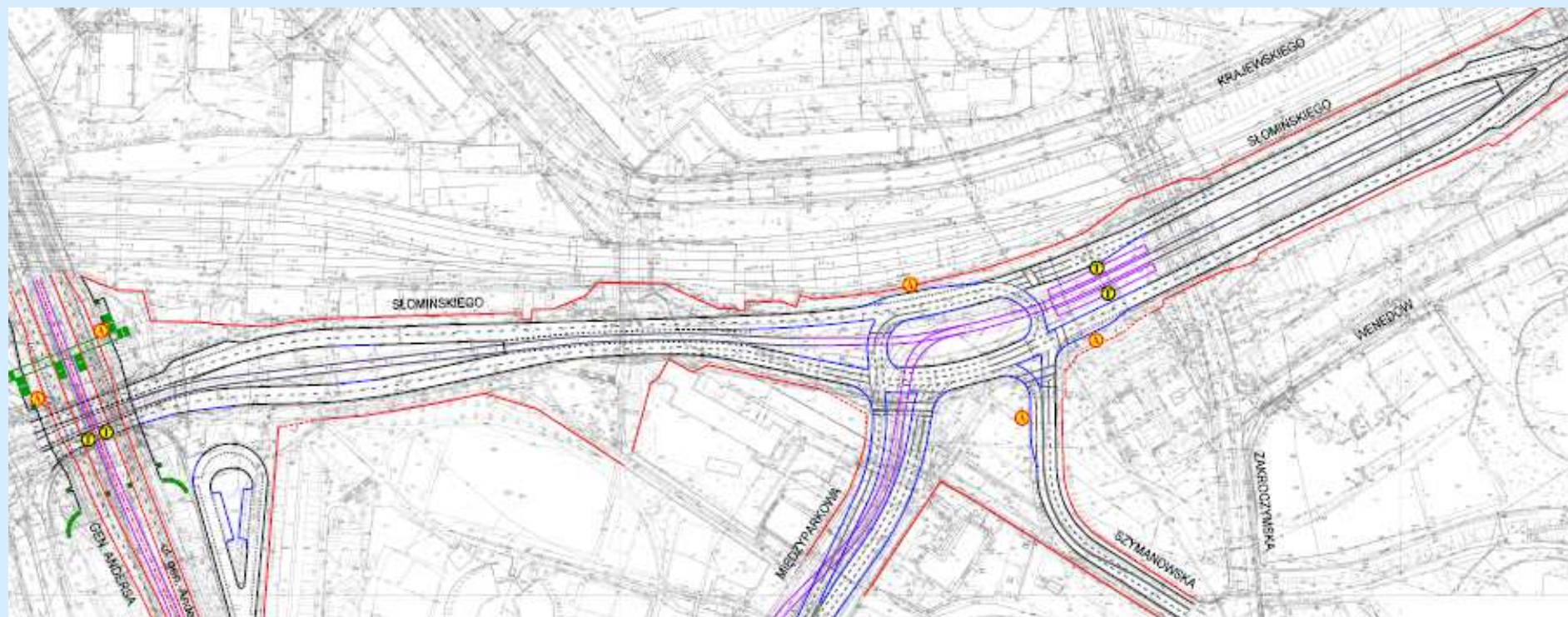
Prognozy ruchu węzeł rok 2030 – szczyt poranny



Podsumowanie

- **Wariant 1** charakteryzuje się następującymi cechami:
 - **zaletą rozwiązań jest:**
 - maksymalne wykorzystanie istniejącego korytarza ulicy i niewielka ingerencja w nowe tereny,
 - możliwość realizacji skrzyżowania już obecnie jako usprawnienia istniejącego skrzyżowania ulic Słomińskiego-Międzyparkowa a następnie zaadaptowania go dla rozwiązań przyszłościowych bez większych zmian.
 - **do wad należy** brak możliwości wykształcenia pasa włączenia dla wschodniej łącznicy wjazdowej i w konsekwencji konieczność zdławienia jednego pasa ruchu na jezdni głównej. Przy prognozowanych obciążeniach ruchem jezdni głównych rzędu 2400 poj/h w jednym kierunku należy to uznać za poważną **wadę Wariantu 1**.
- **Wariant 2** charakteryzuje się następującymi cechami:
 - **zaletą rozwiązań jest:**
 - czytelność relacji ruchu na czterowłotowym skrzyżowaniu skanalizowanym,
 - możliwości wykształcenia pasa włączenia dla wschodniej łącznicy wjazdowej i **utrzymanie jednolitego przekroju dla jezdni głównej** obwodnicy śródmiejskiej.
 - **na niekorzyść Wariantu** może przemawiać:
 - większa niż w Wariacie 1 zajętość terenu, w tym działki budynku przy ulicy Słomińskiego 1,
 - nietypowe rozwiązanie dla geometrii prowadzenia linii tramwajowych wzdłuż ulicy Słomińskiego,
 - całkowita przebudowa w stosunku do zrealizowanego w etapie usprawnienia istniejącego skrzyżowania ulic Słomińskiego-Międzyparkowa.

Koncepcję usprawnienia obecnego rozwiązania skrzyżowania ulic Słomińskiego-Międziparkowa przed realizacją rozwiązań przyszłościowych



Wnioski końcowe

- Opracowanie wykazało, że istnieje techniczna możliwość realizacji węzła ulic Słomińskiego-Międzyparkowa na obwodnicy śródmiejskiej w klasie GP.
- W sytuacji realizacji węzła ulic Słomińskiego-Pokorna jest możliwe zachowanie wymaganych warunków technicznych dla funkcjonowania obu węzłów. Odległość między węzłami wynosi 800m.
- Przy obecnych uwarunkowaniach (przekrój Mostu Gdańskiego) rozwiązanie według Wariantu 2 uznaje się za korzystniejsze, ze względu na zapewnienie zdecydowanie lepszych warunków ruchu na jezdniach głównych obwodnicy śródmiejskiej.
- Uznaje się za uzasadnione rozważenie w przyszłości poszerzenia Mostu Gdańskiego do przekroju 2x3 pasy ruchu. W przypadku takiej możliwości obydwie Warianty mogłyby być uznane jako równorzędne.