

1 Wprowadzenie

- 1.1 Opracowanie wykonane zostało na zlecenie Miasta Stołecznego Warszawy – Biura Drogownictwa i Komunikacji zgodnie z Umową z dnia 11 maja 2009 r. nr BD/B-I-2-5/B/U-15/09.
- 1.2 Przedmiotem opracowania jest koncepcja węzła ulicy Słomińskiego z ulicą Międzyparkową w ciągu obwodnicy śródmiejskiej w Warszawie.
- 1.3 Zakres merytoryczny opracowania obejmuje:
 - analizę ustaleń planistycznych, projektowych oraz z zakresu dziedzictwa kulturowego dla działek przyległych do analizowanego odcinka trasy drogowej,
 - prognozę ruchu na rok 2030,
 - docelową koncepcję rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych węzła, wraz z analizą wpływu na układ ulic w rejonie opracowania,
 - koncepcję usprawnienia obecnego rozwiązania skrzyżowania ulic Słomińskiego-Międzyparkowa przed realizacją rozwiązań przyszłościowych.

2 Analiza uwarunkowań przestrzennych

MIJSCOWE PALNY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

2.1 Obszar usytuowania węzła ulic Słomińskiego i Międzyparkowa nie jest objęty żadnym planem zagospodarowania.

W najbliższym sąsiedztwie opracowane są dwa plany:

- Mpsz Żoliborza Historycznego – uchwalony i obowiązujący
- Mpsz rejonu Dworca Gdańskiego – projekt planu.

DECYZJE ADMINISTRACYJNE

2.2 W obszarze przyległym do terenu na którym zlokalizowany jest węzeł ulic Słomińskiego-Międzyparkowa wydane zostały dwie decyzje o ustaleniu lokalizacji celu publicznego oraz jedno pozwolenie na budowę.

Informacje o wydanych decyzjach administracyjnych podaje poniższa tabela.

Tabela 2-1 Wydane decyzje administracyjne

<i>Lp.</i>	<i>Adres obiektu</i>	<i>Rodzaj decyzji</i>	<i>Nr decyzji i rodzaj inwestycji</i>
1.	Ulica Zakroczymska	Pozwolenie na wykonanie robót budowlanych	Decyzja nr 327/Sr/2006 Przebudowa magistrali wodociągowej Dn300 w ulicy Zaaakkkroczymskiej.
2.	Ulica Andersa i Mickiewicza	Decyzja o ustaleniu lokalizacji celu publicznego	Decyzja nr 53/ŚRÓ/07 na przebudowę ulicy Andersa i ulicy Mickiewicza wraz z wiaduktem nad torami PKP na terenie dz.Śródmieście m.st.Warszawy wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.
3.	Ulica Bonifraterska/Międzyparkowa	Decyzja o ustaleniu lokalizacji celu publicznego	Decyzja nr 136/08/Ś Na budowę wielofunkcyjnej hali sportowe, boisk sportowych oraz budynku pomocniczego i dostosowaniu Fortu Traugutta do zwiedzania.

Informację o miejscowych planach i wydanych decyzjach administracyjnych podaje **Rys. 3** w skali 1:2000

3 Prognozy ruchu

WSTĘP

- 3.1 Opracowane przez BPRW S.A. więźby ruchu dla zadanego okresu uwzględniają rozwój Warszawy wg danych Biura Architektury i Planowania Przestrzennego (prognozy demograficzne i liczby miejsc pracy na lata 2015 i 2025 z roku 2005) oraz prognozowany wzrost ruchu zewnętrznego (wynikający ze wzrostu ruchu krajowego oraz z rozwoju Warszawy). Założenia dotyczące rozwoju sieci drogowej miasta Warszawy do 2030 roku przyjęto jako pełny zakres inwestycji ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy”
- 3.2 Prognozy ruchu wykonano przy pomocy kanadyjskiego programu EMME/2, którego BPRW S.A. jest licencjonowanym użytkownikiem.

ZAŁOŻENIA ROZWOJU WARSZAWY DO ROKU 2025

- 3.3 Podstawowe założenia rozwoju Warszawy do roku 2025 przyjęto na podstawie danych z Biura Architektury i Planowania Przestrzennego - prognozy demograficzne i liczby miejsc pracy na lata 2015 i 2025 w podziale na 399 rejonów komunikacyjnych Warszawy opracowane w roku 2005.
- 3.4 Prognozę liczby ludności Warszawy w podziale na dzielnice na lata 2010 – 2025 przedstawiono w poniższej tabeli. Dane na lata 2015 i 2025 pochodzą z prognozy BA i PP dla 399 rejonów komunikacyjnych Warszawy, zagregowane w poniższej tabeli do dzielnic. W kolumnach z nagłówkami „Wskaźnik wzrostu” podano wskaźniki zmian liczby ludności w odniesieniu do roku 2005.

Tabela 3-1 Prognoza ludności Warszawy do 2025 roku

Lp.	Dzielnica	Ludność 2005	Ludność 2015	Wskaźnik wzrostu 2015/2005	Ludność 2025	Wskaźnik wzrostu 2025/2005
1	Śródmieście	136343	128100	0,94	126800	0,93
2	Żoliborz	50499	56900	1,13	65200	1,29
3	Wola	145823	159700	1,10	180600	1,24
4	Ochota	93069	91500	0,98	98700	1,06
5	Mokotów	230617	243000	1,05	267800	1,16
6	Praga Płd.	187601	208000	1,11	237400	1,27
7	Praga Pn.	74364	81300	1,09	92200	1,24
8	Bielany	136841	155000	1,13	177300	1,30
9	Bemowo	105057	122700	1,17	144700	1,38
10	Włochy	39612	61800	1,56	88400	2,23
11	Ursus	44610	68700	1,54	93500	2,10
12	Ursynów	138276	146500	1,06	165500	1,20
13	Wilanów	14143	39000	2,76	65300	4,62
14	Wawer	63470	90100	1,42	118800	1,87
15	Rembertów	21893	31700	1,45	42700	1,95
16	Targówek	123083	142000	1,15	164500	1,34
17	Białołęka	65458	116400	1,78	169600	2,59
18	Wesoła	18800	28200	1,50	39000	2,07
	Warszawa	1689559	1970600	1,17	2338000	1,38

- 3.5 Prognozę liczby miejsc pracy w Warszawie w podziale na dzielnice na lata do 2025 roku przedstawiono w poniższej tabeli. Dane na lata 2015 i 2025 pochodzą z prognozy BA i PP dla 399 rejonów komunikacyjnych Warszawy, zagregowane w poniższej tabeli do dzielnic. W kolumnach z nagłówkami „Wskaźnik wzrostu” podano wskaźniki zmian liczby miejsc pracy w odniesieniu do roku 2005.

Tabela 3-2 Prognoza miejsc pracy w Warszawie do 2025 roku

Lp.	Dzielnica	Miejsca pracy 2005	Miejsca pracy 2015	Wskaźnik wzrostu 2015/2005	Miejsca pracy 2025	Wskaźnik wzrostu 2025/2005
1	Śródmieście	198472	206500	1,04	214600	1,08
2	Żoliborz	28119	29100	1,03	30300	1,08
3	Wola	110161	133100	1,21	152600	1,39
4	Ochota	68042	65200	0,96	63200	0,93
5	Mokotów	135571	149400	1,10	162800	1,20
6	Praga Płd.	96421	109200	1,13	120200	1,25
7	Praga Pn.	38054	49000	1,29	58000	1,52
8	Bielany	51209	63900	1,25	75000	1,46
9	Bemowo	41949	45700	1,09	49600	1,18
10	Włochy	53092	71400	1,34	86900	1,64
11	Ursus	14745	21600	1,46	27500	1,87
12	Ursynów	60189	60700	1,01	62400	1,04
13	Wilanów	9787	15200	1,55	19900	2,03
14	Wawer	38589	47700	1,24	55700	1,44
15	Rembertów	13145	14800	1,13	16400	1,25
16	Targówek	45221	61100	1,35	75200	1,66
17	Białołęka	37488	64400	1,72	86700	2,31
18	Wesoła	9384	11000	1,17	12500	1,33
	Warszawa	1049638	1219000	1,16	1369500	1,30

PROGNOZY RUCHU NA ROK 2030

- 3.6 W założeniach rozwojowych układu drogowego Warszawy przyjęto pełny zakres inwestycji ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy”.
- 3.7 Więzyby ruchu na szczyt poranny dla roku 2030 zostały zbudowane biorąc za punkt wyjścia model ruchu stanu istniejącego 2005 opracowany przez BPRW S.A. na podstawie Warszawskiego Badania Ruchu 2005. Uznano, że wobec odległego horyzontu prognozy wystarczająco dokładne będzie przyjęcie prognozowanych danych programowych dla 399 rejonów komunikacyjnych wg danych dla najpóźniejszego dostępnego okresu - roku 2025. Wskaźniki ruchliwości w motywacjach oraz wskaźniki udziału godzin szczytu porannego dla poszczególnych motywacji przyjęte w prognozie ruchu zamieszczono w poniższej tabeli. Zastosowano podwyższone wskaźniki ruchliwości w motywacjach oraz zmniejszone o ok. 10% wskaźniki udziału godzin szczytu porannego dla poszczególnych motywacji w stosunku do 2005 roku. Dla ruchu wewnętrznego pojazdów dostawczych i ciężarowych wskaźnik generacji ruchu odnoszący się do miejsc pracy przyjęto zmniejszony o 5% w stosunku do modelu ruchu 2005. Wzrost ruchu wynikający ze wzrostu PKB w latach 2005 – 2030 przyjęto na poziomie 1,40 dla samochodów dostawczych oraz 1,195 dla samochodów ciężarowych. Dla ruchu zewnętrznego na granicy Warszawy przyjęto wskaźniki wzrostu wynikające ze wzrostu PKB oraz rozwoju Warszawy.

Tabela 3-3 Wskaźniki ruchliwości i udział godziny szczytu 2030 rok

Motywacja		Wskaźnik ruchliwości	Udział godziny szczytu
z	do		
dom	praca	0,416	0,290
dom	szkoła ponadpodst.	0,140	0,560
dom	uczelnia	0,059	0,140
dom	inne	0,714	0,040
praca	dom	0,374	0,002
szkoła ponadpodst.	dom	0,135	0,000
uczelnia	dom	0,053	0,000
inne	dom	0,767	0,028
nzd	nzd	0,440	0,008
Suma		3,097	

Wyniki prognoz ruchu na rok 2030 podają **Rys. 9.**

4 Docelowa koncepcja rozwiązań węzła

ZAŁOŻENIA DLA ROZWIĄZAŃ

- 4.1 Dla rozwiązań docelowych przyjęto następujące założenia:
- uwzględnia się **zasadę ciągłości ruchu** na ulicy Słomińskiego będącej fragmentem obwodnicy śródmiejskiej,
 - do węzła ulic Słomińskiego-Międziparkowa włączona jest ulica Szymanowska jako ważny ciąg łączący z Wisłostradą.
- 4.2 Przyjęto następującą klasyfikację techniczną dla ulic węzła:
- ulica Słomińskiego sklasyfikowana jest jako ulica główna ruchu przyspieszonego **GP**,
 - ulica Międziparkowa sklasyfikowana jest jako ulica zbiorcza **Z**
 - ciąg ulic Szymanowska - Zakroczymska sklasyfikowany jest jako ulica zbiorcza **Z**
- 4.3 W zakresie warunków technicznych przyjęte zostały następujące parametry:
- prędkość projektowa – 60 km/h
 - przekrój jezdni głównych w węźle 2x2 pasy ruchu.
- 4.4 Jako podstawę do analiz i rozwiązań elementów komunikacji zbiorowej przyjęto obciążenia występujące przed okresem remontu mostu Śląsko-Dąbrowskiego (przed marcem 2009r).
- 4.5 W założeniach do obliczenia prognoz ruchu przyjęto dla węzła ulic Słomińskiego-Międziparkowa najbardziej niekorzystną sytuację, polegającą na braku węzła ulic Słomińskiego Pokorna, lub braku połączenia ulicy Pokornej z ulicą Nowobłońską.

ZASADY ROZWIĄZANIA WĘZŁA

- 4.6 Węzeł ulic Słomińskiego - Międzyparkowa zaprojektowany jest jako typ węzła WB.
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.

Wariant 1

- 4.7 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.
- 4.8 Dla usprawnienia funkcjonowania skrzyżowania projektuje się przebudowę ulicy Międzyparkowej polegającą na realizacji przekroju dwujezdniowego z torowiskiem tramwajowym wprowadzonym symetrycznie w pas dzielący.
- 4.9 Przystanki tramwajowe dla linii wzdłuż ulicy Słomińskiego i Międzyparkowej projektuje się po wschodniej stronie skrzyżowania. Przystanki autobusowe dla linii wzdłuż ulicy Słomińskiego i Szymanowskiej – na wylotach w zatokach.
- 4.10 Przewiduje się odpowiednio zaprojektowaną sygnalizację świetlną dla poszczególnych wlotów.
- 4.11 Przejścia dla pieszych projektuje się w poziomie jezdni (osygnalizowane), po południowej i wschodniej stronie skrzyżowania.
- 4.12 **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 wyjazdowej 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.
- 4.13 Długość wiaduktu o pełnej skrajni (drogowej i tramwajowej) wynosi około 290m. Długość całego obiektu łącznie z podjazdami w murach oporowych wynosi 670m.
Na długość obiektu ma wpływ między innymi 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

prorowadzenie wiaduktów jezdni głównych bezpośrednio nad torowiskiem tramwajowym i jezdniami zbierająco rozprowadzającymi. Zastosowane maksymalne spadki wynoszą 5%.

Długość odcinka torowiska tramwajowego, które musi ulec przełożeniu w dostosowaniu do rozwiązania węzła wynosi około 600m.

- 4.14 W obrębie węzła ze względu na konieczność zapewnienia widoczności poziomej na jezdniach głównych niezbędne było obniżenie prędkości projektowej do 50 km/h.

Wariant 2

- 4.15 Rozrząd ruchu w węźle według Wariantu 2 odbywa się na skrzyżowaniu skanalizowanym, czterowlotowym.
Układ geometrii tego skrzyżowania polega na wprowadzeniu wschodnich jezdni zbierająco-rozprowadzających ulicy Słomińskiego w ulicę Międzyparkową a zachodnich jezdni w ulicę Szymanowską.
- 4.16 Proponuje się dostosowanie przebiegu torowiska tramwajowego do zasady rozwiązań tego 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.
- 4.17 Przystanki tramwajowe dla linii wzdłuż ulicy Słomińskiego i Międzyparkowej projektuje się po wschodniej stronie skrzyżowania. Przystanki autobusowe dla linii wzdłuż ulicy Słomińskiego i Szymanowskiej – na wylotach w zatokach.
- 4.18 Przejścia dla pieszych projektuje się w poziomie jezdni (osygnalizowane), po południowej i wschodniej stronie skrzyżowania.
- 4.19 **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.
- 4.20 Długość wiaduktu o pełnej skrajni (drogowej i tramwajowej) wynosi tak jak w Wariacie 1 około 290m.
Długość całego obiektu łącznie z podjazdami w murach oporowych wynosi 670m.
Na długość obiektu ma wpływ między innymi 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. Zastosowane maksymalne spadki wynoszą 5%.

Długość odcinka torowiska tramwajowego, które musi ulec przełożeniu w dostosowaniu do rozwiązania węzła wynosi około 600m.

- 4.21 W obrębie węzła ze względu na konieczność zapewnienia widoczności poziomej na jezdniach głównych niezbędne było obniżenie prędkości projektowej do 50 km/h.

ZAJĘTOŚĆ TERENU

4.22 Szerokość w liniach rozgraniczających ulicy Słomińskiego w rejonie projektowanego węzła z ulicą Międzyparkową wynosi 38-55m w Wariancie 1 oraz 38-70m w Wariancie 2.

Rozwiązania węzła nie naruszają północnej linii rozgraniczającej będącej granicą terenów PKP.

Południowa linia rozgraniczająca wymaga zmiany polegającej na:

- w Wariancie 1
 - korekcie linii w południowo zachodnim narożniku węzła,
 - przesunięciu linii na odcinku Parku Traugutta o około 4-5m na południe.
- w Wariancie 2
 - korekcie linii po zachodniej stronie węzła, poprzez przesunięcie ogrodzenia budynku Słomińskiego 1 (zajęcie około 700m² działki),
 - przesunięciu linii na odcinku Parku Traugutta o około 20m na południe.

4.23 Poszerzenie ulicy Międzyparkowej do przekroju dwujezdniowego z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym w pasie dzielącym nie wymaga poszerzenia jej obecnych linii rozgraniczających.

Zasadę rozwiązań sytuacyjnych ilustruje w Wariancie 1 **Rys.1** a w Wariancie 2 **Rys.2** w skali 1:1000. Zasada rozwiązania wysokościowego węzła pokazana jest w Wariancie 1 na **Rys.6** a w Wariancie 2 na **Rys.7** w skali 1:100/1000. Przekroje charakterystyczne ilustruje **Rys.8** w skali 1: 100.

ZASADY OBSŁUGI OBSZARÓW PRZYLEGLYCH

- 4.24 Obsługa terenów przyległych do analizowanego odcinka ulicy Słomińskiego odbywa się wyłącznie poprzez węzeł za pośrednictwem ulicy Międzyparkowej i Szymanowskiej.
Nie przewiduje się żadnych innych włączeń ani wyłączeń z trasy.
- 4.25 Chodniki projektuje się wzdłuż całego odcinka trasy po stronie południowej. Po stronie północnej likwiduje się obecny chodnik, ze względu na brak miejsca w przekroju docelowym ulicy Słomińskiego. Chodnik projektuje się tylko w rejonie węzła jako dojście do przystanku autobusowego. Wzdłuż jezdni po stronie północnej proponuje się realizację bezpiecznika.
- 4.26 Ścieżka rowerowa projektowana jest po stronie południowej na odcinku od ulicy Andersa do ulicy Szymanowskiej, w rejonie której skręca do Parku Traugutta. Ze względu na szczupłość miejsca w liniach rozgraniczających ulicy Słomińskiego ścieżkę projektuje się na tym odcinku jako ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0m.
- 4.27 Zasady obsługi są jednakowe w obu Wariantach.

Zasadę obsługi obszarów przyległych ilustruje w Wariancie 1 **Rys.4** a w Wariancie 2 **Rys.5** w skali 1:5000.

PORÓWNANIE I OCENA WARIANTÓW

4.28 W opracowaniu nie podlegały wariantowaniu rozwiązania dla jezdni głównych. Wynikało to przede wszystkim z ograniczeń przestrzennych, do których zaliczały się:

- nienaruszalność terenów PKP,
- zachowanie budynku Słomińskiego 1, będącego pod ochroną Stołecznego Konserwatora Zabytków,
- bliskość mostu Gdańskiego, w przekroju którego nie przewidujemy żadnych zmian,
- konieczność dostosowania przekroju ulicy do konstrukcji przebudowywanego wiaduktu w ciągu ulicy Andersa,
- przebieg ulicy Zakroczymskiej pod obecnym nasypem drogowym, który zdefiniował rozwiązanie jezdni głównych na estakadzie a nie w tunelu.

4.29 Wariantowaniu podlegało rozwiązanie skrzyżowania na którym odbywa się rozrząd ruchu w węźle.

4.30 **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-Międziparkowa 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**.

4.31 **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-Międziparkowa.

- 4.32 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 obydwa Warianty mogłyby być uznane jako równorzędne.
- 4.33 W obydwu Wariantach niezbędna jest przebudowa ulicy Międzyparkowej jako dwujezdniowej i usytuowanie tramwaju w pasie dzielącym.
- 4.34 Zasady obsługi przyległego obszaru nie różnicują Wariantów.

WPLYW ROZWIĄZAŃ WĘZŁA NA UKŁAD ULIC W REJONIE OPRACOWANIA

- 4.35 Podstawową ulicą doprowadzającą ruch do węzła jest ulica Międzyparkowa. Za pośrednictwem ulicy Międzyparkowej przewiduje się obsługę powiązań obwodnicy śródmiejskiej ze Śródmieściem i Żoliborzem. Dla umożliwienia tych powiązań proponuje się realizację skrzyżowania ulicy Międzyparkowej z ulicą Andersa.
- 4.36 Przewiduje się skrzyżowanie czterowylotowe, skanalizowane. Dla ulicy Andersa w rejonie skrzyżowania projektuje się przekrój dwujezdniowy z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym w pasie dzielącym. Ulica Międzyparkowa przewidziana jest do przebudowy jako dwujezdniowa z przełożonym torowiskiem tramwajowym w pas dzielący. Czwartym wlotem na skrzyżowaniu będzie ulica Dawidowskiego, obsługująca tereny zabudowy w rejonie ulic Pokorna-Inflancka.
- 4.37 Suma ruchu na projektowanym skrzyżowaniu zgodnie z obliczonymi prognozami wyniesie około 3200 poj/h. Ta wielkość obciążeń umożliwi właściwe zorganizowanie ruchu na skanalizowanym skrzyżowaniu czterowylotowym.

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

- 5.1 Istnieje wyraźna potrzeba usprawnienia obecnego skrzyżowania ulic Słomińskiego-Międziparkowa przed realizacją rozwiązań przyszłościowych. Proponuje się rozwiązanie, które jak najmniej ingeruje w stan istniejący jezdni i wymaga minimalnej zajętości nowych terenów.
- 5.2 Skrzyżowanie działa na zasadzie ruchu okrężnego. Na poszczególne wloty (wyloty) składają się:
- zachodnia strona ulicy Słomińskiego,
 - wschodnia strona ulicy Słomińskiego,
 - ulica Międziparkowa,
 - ulica Szymanowska.
- 5.3 Rozwiązanie wymaga przebudowy wlotu ulicy Międziparkowej jako dwujezdniowego z torowiskiem tramwajowym usytuowanym symetrycznie w pasie dzielącym a także przebudowy torowiska tramwajowego wzdłuż ulicy Słomińskiego na długości około 200m.
- 5.4 Przystanki tramwajowe dla linii wzdłuż ulicy Słomińskiego i Międziparkowej projektuje się po wschodniej stronie skrzyżowania. Przystanki autobusowe dla linii wzdłuż ulicy Słomińskiego i Szymanowskiej – na wylotach w zatokach.
- 5.5 Przewiduje się odpowiednio zaprojektowaną sygnalizację świetlną dla poszczególnych wlotów.
- 5.6 Przejścia dla pieszych projektuje się w poziomie jezdni (osygnalizowane), po południowej i wschodniej stronie skrzyżowania.

Zasadę rozwiązań sytuacyjnych ilustruje **Rys.10** w skali 1:1000.

6 Wnioski końcowe

- 6.1 Opracowanie wykazało, że istnieje techniczna możliwość realizacji węzła ulic Słomińskiego-Międziparkowa na obwodnicy śródmiejskiej w klasie GP.
- 6.2 W sytuacji realizacji węzła ulic Słomińskiego-Pokorna jest możliwe zachowanie wymaganych warunków technicznych dla funkcjonowania obu węzłów. Odległość między węzłami wynosi 800m.
- 6.3 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.
- 6.4 Uznaje się za uzasadnione rozważenie w przyszłości poszerzenia Mostu Gdańskiego do przekroju 2x3 pasy ruchu. W przypadku takiej możliwości obydwa Warianty mogłyby być uznane jako równorzędne.

SPIS TREŚCI

1	WPROWADZENIE	1
2	ANALIZA UWARUNKOWAŃ PRZESTRZENNYCH.....	2
	MIEJSCOWE PALNY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	2
	DECYZJE ADMINISTRACYJNE	2
3	PROGNOZY RUCHU	3
	WSTĘP	3
	ZAŁOŻENIA ROZWOJU WARSZAWY DO ROKU 2025.....	4
	PROGNOZY RUCHU NA ROK 2030.....	6
4	DOCELOWA KONCEPCJA ROZWIĄZAŃ WĘZŁA.....	7
	ZAŁOŻENIA DLA ROZWIĄZAŃ	7
	ZASADY ROZWIĄZANIA WĘZŁA	8
	<i>Wariant 1</i>	8
	<i>Wariant 2</i>	9
	ZAJĘTOŚĆ TERENU	11
	ZASADY OBSŁUGI OBSZARÓW PRZYLEGLYCH	12
	PORÓWNANIE I OCENA WARIANTÓW	13
	WPŁYW ROZWIĄZAŃ WĘZŁA NA UKŁAD ULIC W REJONIE OPRACOWANIA	15
5	KONCEPCJĘ USPRAWNIENIA OBECNEGO ROZWIĄZANIA SKRZYŻOWANIA ULIC SŁOMIŃSKIEGO-MIĘDZYPARKOWA PRZED REALIZACJĄ ROZWIĄZAŃ PRZYSZŁOŚCIOWYCH.....	16
6	WNIOSKI KOŃCOWE.....	17

SPIS TABEL

TABELA 2-1	WYDANE DECYZJE ADMINISTRACYJNE.....	2
TABELA 3-1	PROGNOZA LUDNOŚCI WARSZAWY DO 2025 ROKU	4
TABELA 3-2	PROGNOZA MIEJSC PRACY W WARSZAWIE DO 2025 ROKU	5
TABELA 3-3	WSKAŹNIKI RUCHLIWOŚCI I UDZIAŁ GODZINY SZCZYTU 2030 ROK	6