ANALIZA MOŻLIWOŚCI MODERNIZACJI

CIĄGU ULIC

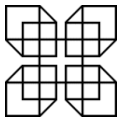
PUŁAWSKA - DOLINA SŁUŻEWIECKA

NA ODCINKU POW-ULICA RODOWICZA-ANODY

W ASPEKCIE PRZEJĘCIA RUCHU PO WYBUDOWANIU POW NA ODCINKU KONOTOPA-PUŁAWSKA

Cel opracowania

Celem opracowania było zbadanie możliwości modernizacji ciągów będących przedmiotem analizy i wskazanie działań zmierzających do nie pogorszenia w istotny sposób warunków ruchu w okresie etapowego funkcjonowania Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła „Konotopa” do węzła „Puławska”



Zakres obszarowy opracowania

Obszar przyjęty do analiz ruchowych zawarty był pomiędzy ulicą Puławską (od projektowanego węzła z POW) - Al.Wilanowską- Al.KEN- ulicą Płaskowickiej.

Szczegółowymi analizami objęto ciąg ulic Puławska-Dolina Służewiecka pomiędzy węzłem Puławska-POW a skrzyżowaniem Dolina Służewiecka-Rodowicza Anody

Stan istniejący – ul. Puławska

Ulica Puławska na analizowanym odcinku pomiędzy węzłem Puławska-POW a węzłem z Doliną Służewiecką ma przekrój 2x3 pasy ruchu oraz następujące skrzyżowania z ulicami:

- Płaskowickiej – wszystkie relacje ruchu,
- Pustułeczki - prawe skręty,
- Magury - prawe skręty,
- Grzywaczy - prawe skręty,
- Mysikrólika - wszystkie relacje ruchu,
- Samsonowska - prawe skręty,
- Pileckiego-Poleczki (z dwupoziomową relacją z północy na wschód) - wszystkie relacje ruchu,
- Romera – ograniczone relacje ruchu (brak skrętu ze wschodu na południe).

Stan istniejący - Ulica Dolina Służewiecka

Ulica Dolina Służewiecka na analizowanym odcinku pomiędzy węzłami z ulicą Puławską i KEN posiada:

- w kierunku na wschód jezdnię dwupasową z dodanym trzecim pasem na którym przeplata się ruch z łącznic węzła i ruch na Ursynów,
- w kierunku na zachód jezdnię trzypasową, z której skrajny prawy pas skręca w ulicę Puławską.
- Na odcinku pomiędzy węzłem KEN a skrzyżowaniem z ulicą Rodowicza Anody
- w kierunku na wschód jezdnię trzypasową z wydzielonym czwartym pasem w prawo na skrzyżowaniu,
- w kierunku na zachód jezdnię trzypasową, z której skrajny prawy pas skręca na łącznicę prowadzącą na Ursynów.

Pomiary ruchu

Badania ruchu dla potrzeb niniejszej analizy wykonane zostały w październiku 2010 r.

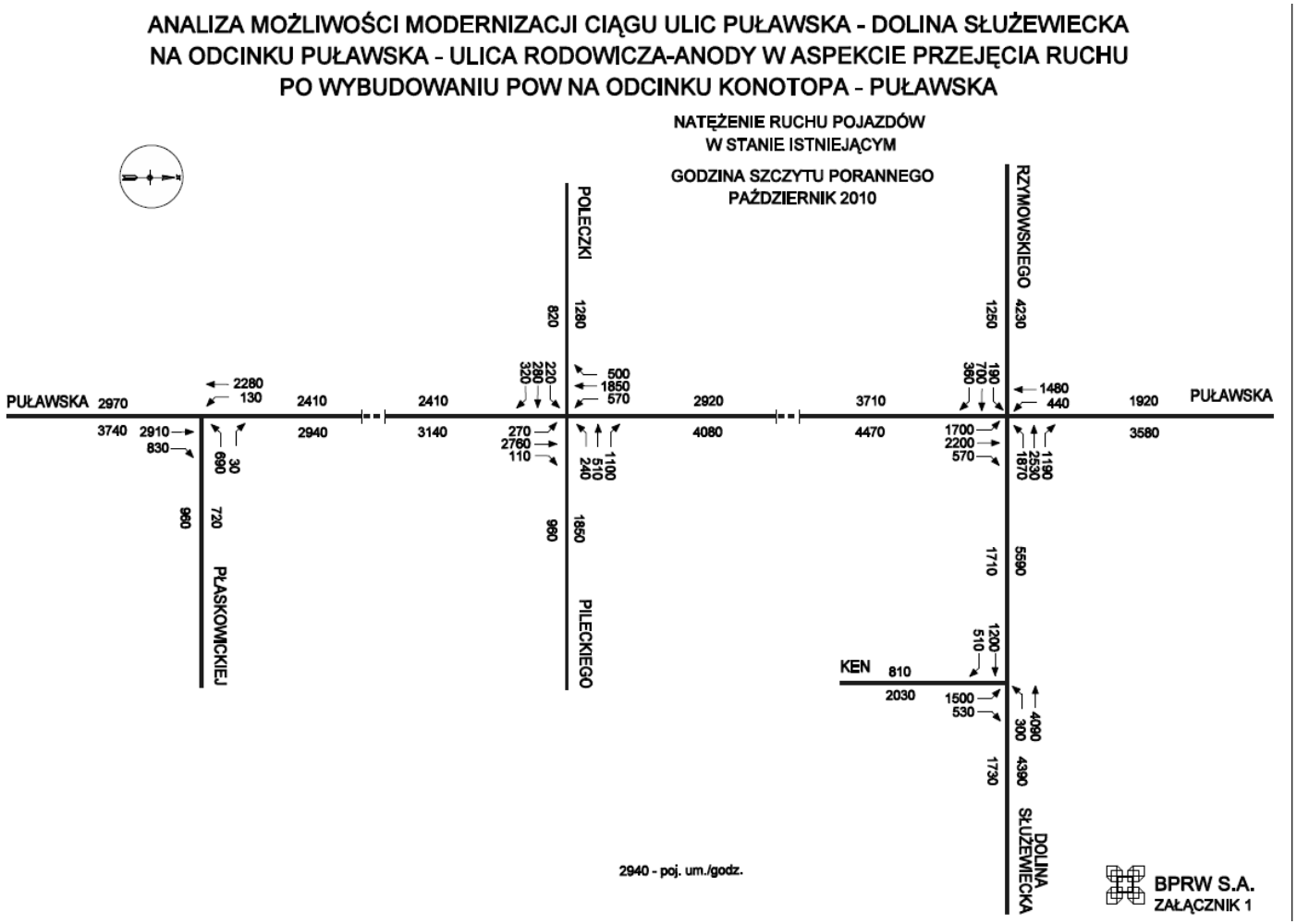
Pomierzone zostały natężenia ruchu pojazdów w godzinie szczytu porannego dla:

- ulicy Puławskiej na odcinku od ulicy Płaskowickiej do ulicy Rzymowskiego Dolina Służewiecka,
- ulicy Rzymowskiego Dolina Służewiecka na odcinku pomiędzy ulicą Puławską i ulicą KEN.

Relacje ruchu pomierzone zostały na następujących skrzyżowaniach i węzłach:

- węzeł Rzymowskiego-Puławska,
- węzeł Dolina Służewiecka-KEN,
- skrzyżowanie Poleczki-Pileckiego-Puławska,
- skrzyżowanie Płaskowickiej-Puławska.

Istniejący ruch w roku 2010



Założenia do prognozy ruchu dla roku 2012

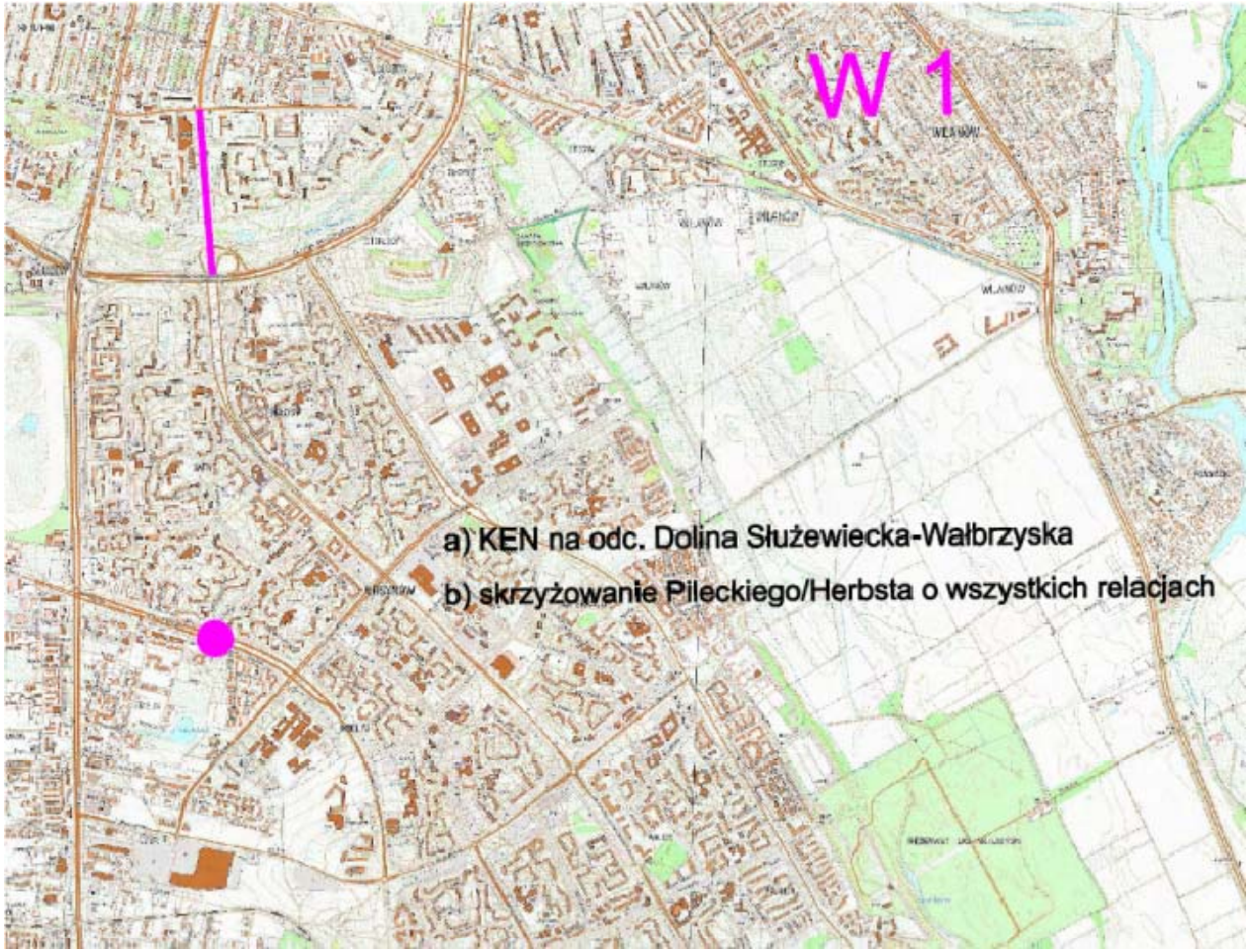
Dla potrzeb obliczeń prognoz ruchu na rok 2012 przyjęto jako założenia sieciowe następujące trasy drogowe mające zasadniczy wpływ na rozkład ruchu w analizowanym rejonie:

- Południowa Obwodnica Warszawy klasy S na odcinku od autostrady A2 (węzeł „Konotopa”) do ulicy Puławskiej,
- Trasa N-S klasy S na odcinku od POW do ulicy Marynarskiej,
- Trasa Armii Krajowej – droga S-8 – na odcinku od autostrady A2 (węzeł „Konotopa”) do Al.Prymasa Tysiąclecia,
- Trasa Salomea-Wolica klasy S na odcinku od POW do Al.Jerozolimskich,
- Trasa Mostu Północnego klasy GP od węzła „Młociny” do ulicy Modlińskiej,
- oraz w zakresie powiązań bezpośrednio w rejonie:
- ulica KEN (Rolna) klasy Z na odcinku Dolina Służewiecka- ulica Wałbrzyska,
- ciąg ulic 17 Stycznia – Cybernetyki klasy G.

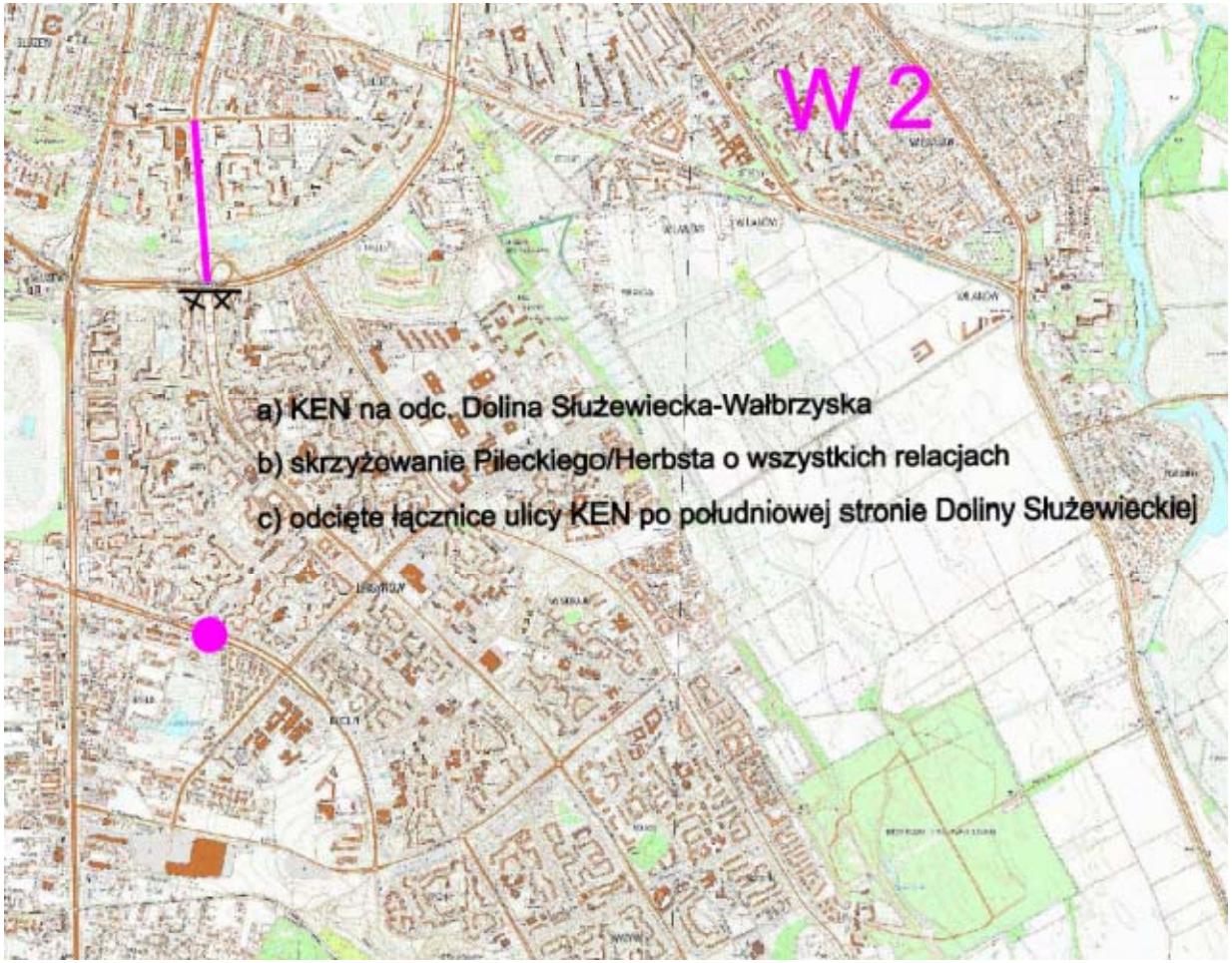
WARIANTY UKŁADU ULICZNEGO

	Założenia wariantowych rozwiązań w obszarze analizy d o prognoz ruchu	W1	W2	W3	W3A	W4	W4A
1	Nie wykonuje się żadnych działań poza wymienionymi powyżej nad tabelą						
2	Odcięte łącznice ulicy KEN po południowej stronie Doliny Służewieckiej						
3	Odcięta łącznica wyjazdowa z Doliny Służewieckiej na ulicę KEN						
4	Pozostawione łącznice ulicy KEN po południowej stronie Doliny Służewieckiej						
5	Ulica Puławska na odcinku Pileckiego-Dolina Służewiecka o przekroju 2x4 pasy ruchu						
6	Dolina Służewiecka na odcinku od ulicy Puławskiej do ulicy KEN o przekroju 2x3 pasy ruchu						
7	Druga jezdnia ulicy Płaskowickiej na odcinku Puławska – Pileckiego						

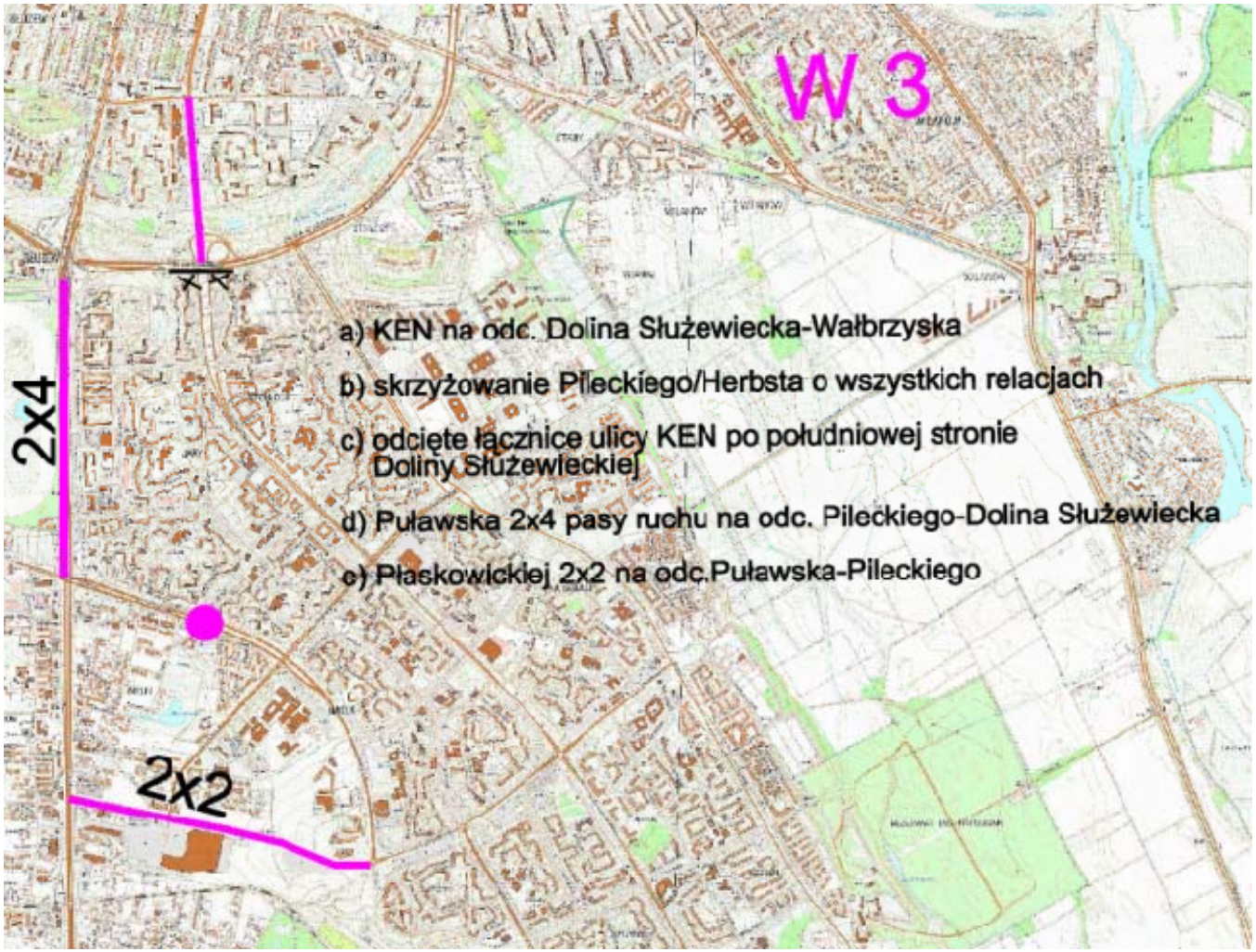
Założenia wariantowych rozwiązań w obszarze analizy do prognoz ruchu – Wariant 1



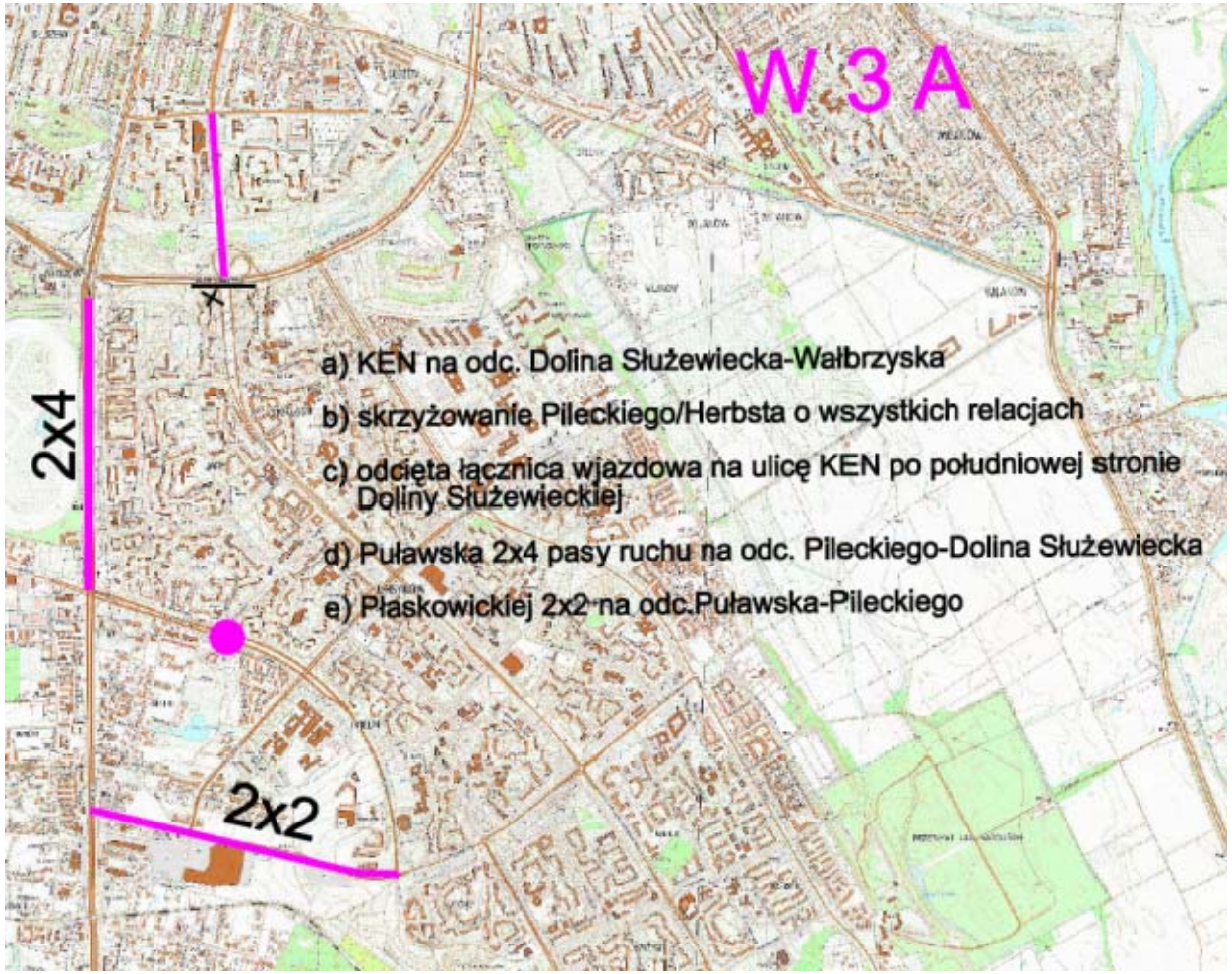
Założenia wariantowych rozwiązań w obszarze analizy do prognoz ruchu – Wariant 2



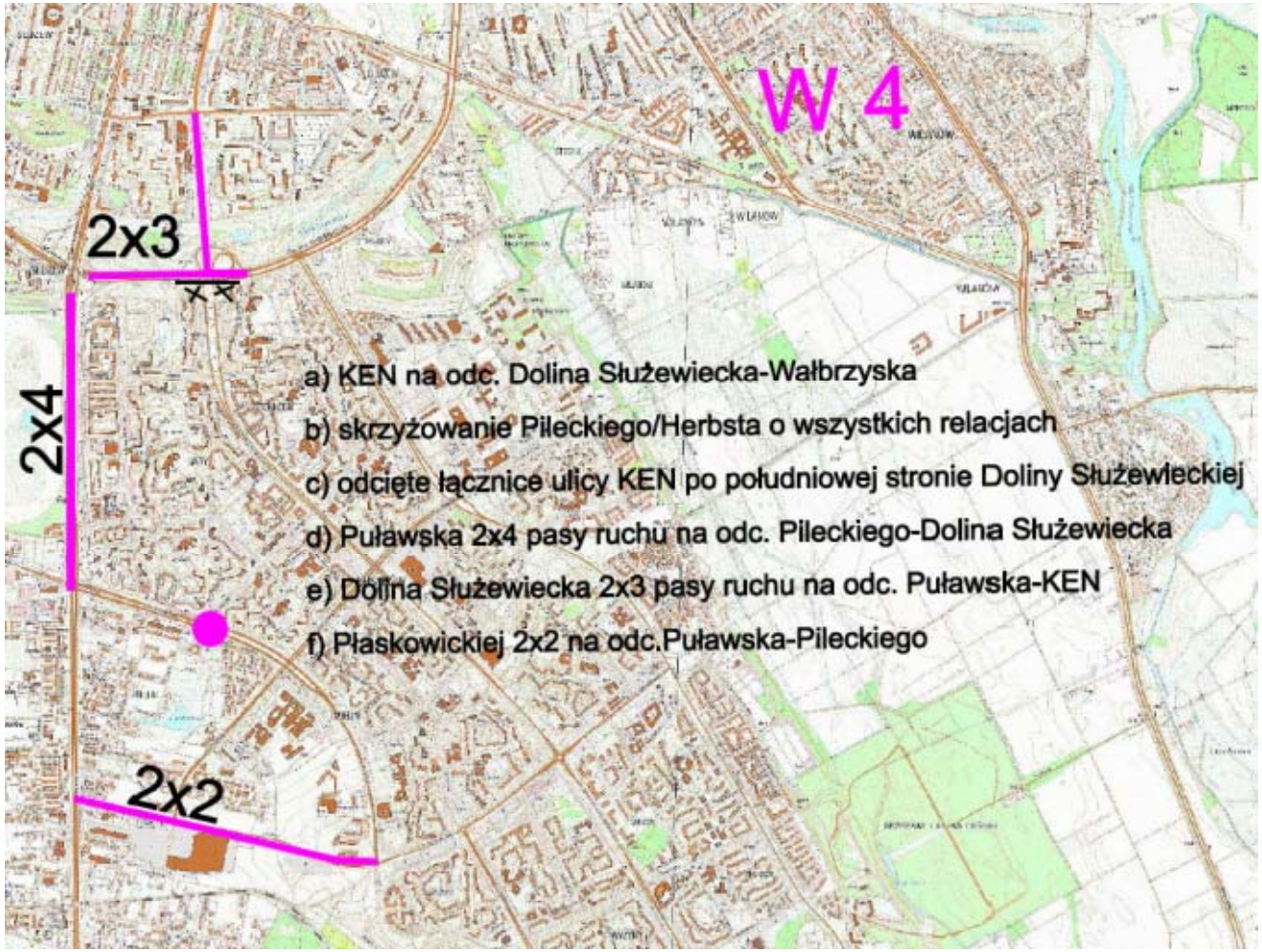
Założenia wariantowych rozwiązań w obszarze analizy do prognoz ruchu – Wariant 3



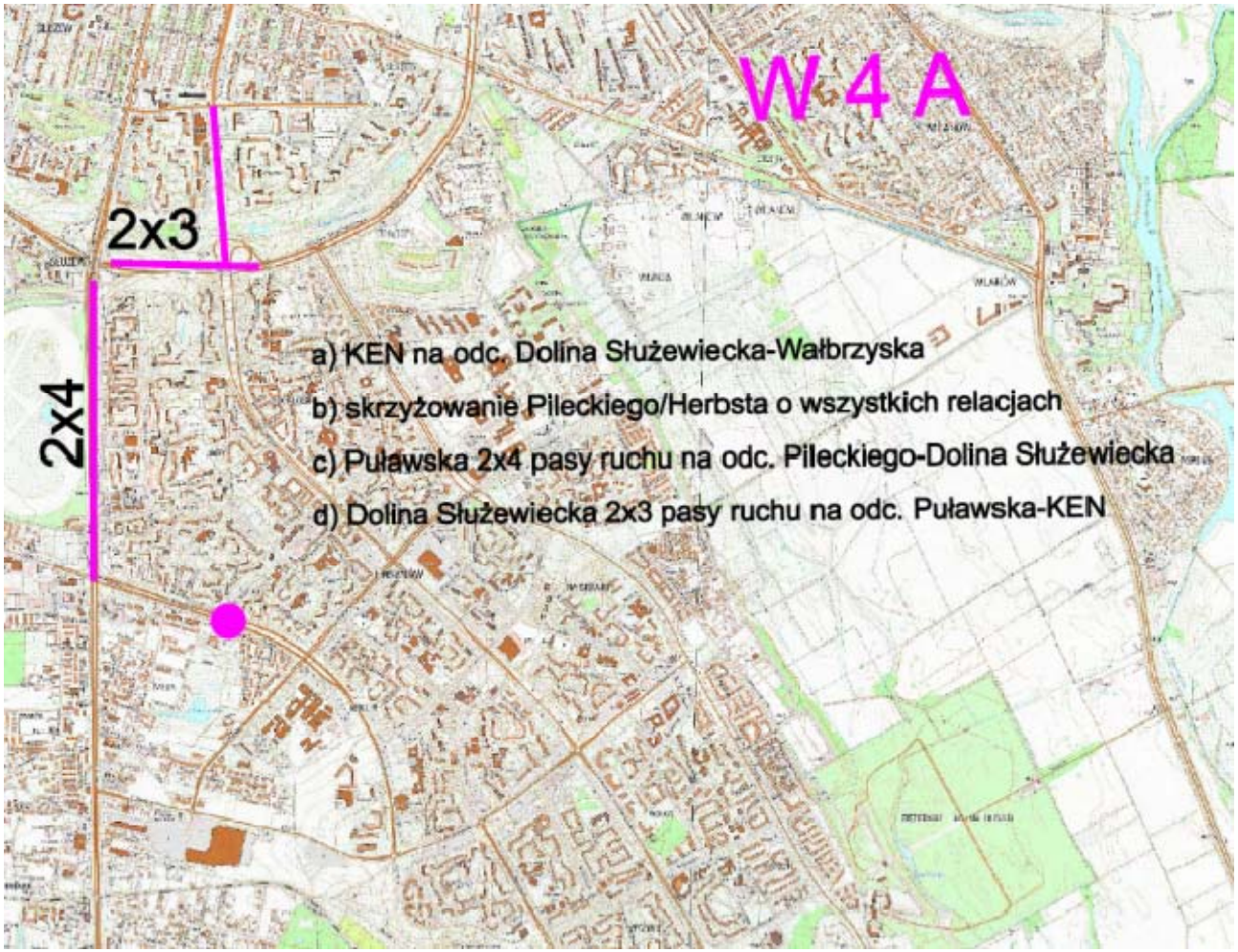
Założenia wariantowych rozwiązań w obszarze analizy do prognoz ruchu – Wariant 3A



Założenia wariantowych rozwiązań w obszarze analizy do prognoz ruchu – Wariant 4



Założenia wariantowych rozwiązań w obszarze analizy do prognoz ruchu – Wariant 4A



Ruch prognozowany dla roku 2012 – wariant 1



Ruch prognozowany dla roku 2012 – wariant 2



Ruch prognozowany dla roku 2012 – wariant 3



Ruch prognozowany dla roku 2012 – wariant 3A



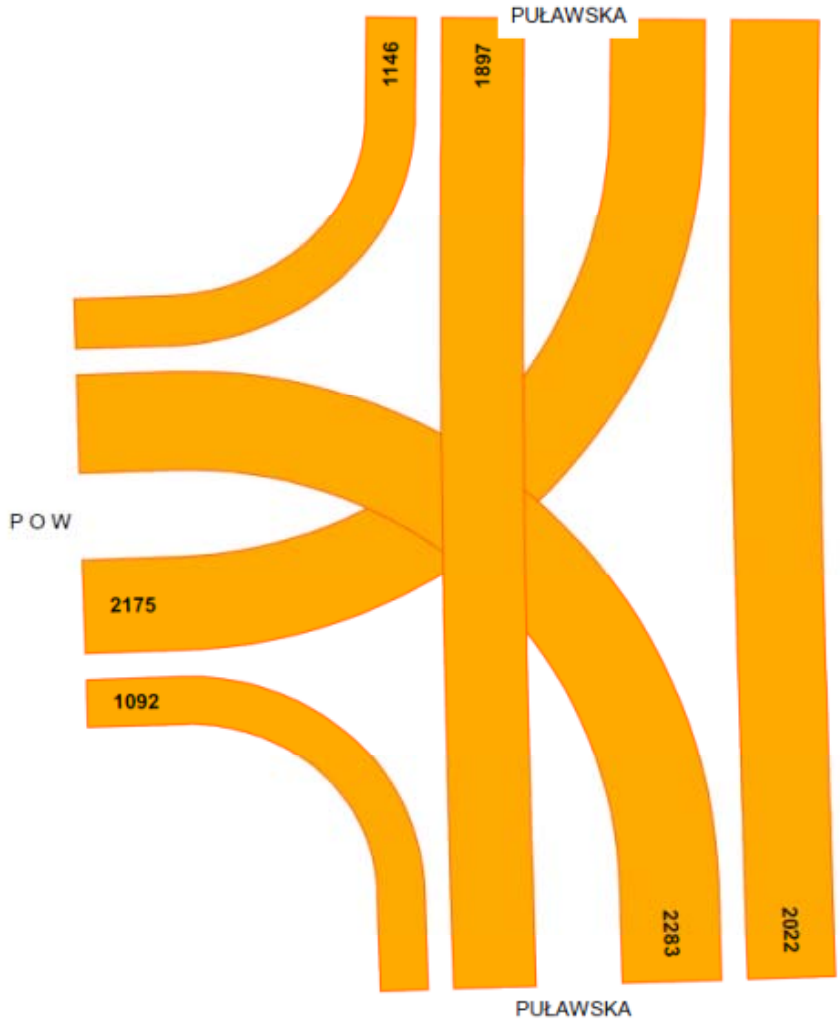
Ruch prognozowany dla roku 2012 – wariant 4



Ruch prognozowany dla roku 2012 – wariant 4A



Potoki ruchu w roku 2012 na węźle POW – ul.Puławska



Podsumowanie analizy

- **Budowa zaplanowanych tras drogowych do roku 2012 w istotny sposób wpłynie na zmianę rozkładu ruchu w analizowanym obszarze. Szczególne znaczenie będzie miała realizacja Trasy N-S na odcinku od POW do ulicy Marynarskiej.**

- **Analiza prognoz ruchu wykazała, że wzbogacenie układu drogowego spowoduje, że obciążenie tras w analizowanym obszarze nie zwiększy się znacząco w stosunku do stanu istniejącego niezależnie od wariantu przyjętego do obliczenia prognoz ruchu**

  Puławska 2550;3700 pu/h (st .istn. 2900;4100pu/h)
  Dolina Służewiecka 4200;2100 pu/h (st. Istn. 4400;1750 pu/h)

- **Przedłużenie ulicy KEN spowoduje zmniejszenie relacji skrętnych na węzłach Puławska-Dolina Służewiecka i Dolina Służewiecka-KEN oraz obciążenie odcinka Doliny Służewieckiej pomiędzy tymi węzłami**
  Spadek tych relacji będzie postępował po zrealizowaniu ulicy Nowobukowińskiej na odcinku Wilanowska-Puławska-Al.Niepodległości.

- **We wszystkich wariantach przyjętych do obliczenia prognoz ruchu występuje duże zainteresowanie relacją lewoskrętną z ulicy Pileckiego w ulicę Herbsta.**

Podsumowanie analizy cd.

- **prognozy ruchu na rok 2012 nie wskazują na konieczność poszerzania ulicy Puławskiej na odcinku od ulicy Pileckiego do węzła z Doliną Służewiecką do 2x4 pasów ruchu, nie mniej jednak działanie takie polepszyłoby warunki ruchu zwłaszcza na dojeździe do węzła od strony południowej,**

- **spadek ruchu na węźle Puławska-Dolina Służewiecka w relacji z północy na wschód pozwala na zmianę organizacji ruchu polegającej na podporządkowaniu tej relacji kierunkowi z południa, preferując w ten sposób potoki ruchu z ulicy Puławskiej zmierzające do trasy Sikorskiego-Witosa,**

- **spadek wielkości relacji prawoskrętnej na skrzyżowaniu Poleczki-Pileckiego-Puławska ze wschodu na północ skłania do zmiany w geometrii polegającej na usprawnieniu ruchu na wprost na ciągu Poleczki-Pileckiego,**

- **prognozy wskazują, że realizacja ulicy KEN do ulicy Wałbrzyskiej zmniejsza zainteresowanie powiązaniem Doliny Służewieckiej z Ursynowem poprzez łącznice ulicy KEN, ale nie na tyle, aby proponować odcięcie tych łącznic (zainteresowanych około 300 poj/h w godzinie szczytu porannego).**

Podsumowanie analizy cd.

- **Analiza warunków ruchu na analizowanych ciągach wykazała, że zasadne jest:**

- zmodernizowanie przekroju ulicy Puławskiej na odcinku POW - ulica Pileckiego, polegające na utrzymaniu dla ruchu trzech pasów i dodanie ciągłego czwartego pasa dla uporządkowania akcesji do jezdni i wykorzystywanego jako pas dla autobusów
- uzyskanie trzech pasów ruchu na ciągu Dolina Służewiecka pomiędzy węzłami z ulicą Puławską i ulicą KEN,
- wybudowanie drugiej jezdni ulicy Płaskowickiej na odcinku ulica Puławska- ulica Pileckiego.

- Przeprowadzone analizy wskazują, że badane warianty nie różnicują się znacząco pod względem obciążeń i porównywane były głównie pod kątem polepszenia warunków i organizacji ruchu.

- **Najlepszym pod względem zapewnienia korzystnych warunków ruchu jest wariant 4A. Realizacja tego wariantu zależy od możliwości technicznych poszerzenia wiaduktu węźle Dolina Służewiecka-ulica KEN.**

- Wariant 4 jest mniej korzystny od Wariantu 4A, ponieważ likwiduje łącznice ulicy KEN po południowej stronie Doliny Służewieckiej.

- Najmniej korzystnie w tych porównaniach wypadły warianty 1,2, 3, i 3A.

Propozycje modernizacji na analizowanych odcinkach ulic przedtawiono w najkorzystniejszym wariancie W4A i W4 oraz w wariancie W1 najmniej inwestycyjnym.

W1 SCHEMAT

W4 SCHEMAT

W4A SCHEMAT

WARIANT 1 cz.1 cz.2

WARIANT 4

WARIANT 4A

Wnioski końcowe

W rekomendowanym wariancie4A przewiduje się:

- poszerzenie ulicy Puławskiej na odcinku od ulicy Pileckiego do Doliny Służewieckiej do przekroju 2x4 pasy ruchu,
- poszerzenie jezdni południowej ulicy Dolina Służewiecka na odcinku pomiędzy węzłami z ulicą Puławską i ulicą KEN do trzech pasów ruchu,
- zmiany w organizacji ruchu na węźle Puławska-Dolina Służewiecka polepszające warunki ruchu na łącznicy z południa na wschód,
- przebudowa wlotu wschodniego i północnego na skrzyżowaniu ulic Pileckiego-Puławska,
- zmodernizowanie przekroju ulicy Puławskiej na odcinku POW - ulica Pileckiego, polegające na utrzymaniu dla ruchu trzech pasów i dodanie czwartego pasa dla autobusów.
- Realizacja **wariantu 4A** zależy jednak od możliwości technicznych poszerzenia wiaduktu w węźle Dolina Służewiecka-ulica KEN.

