

Miasto Stołeczne Warszawa

**Koncepcja komunikacyjno -
urbanistyczna rozwiązania
ul. Górczewskiej w związku z
budową II linii metra**

Raport końcowy

01

Issue 2 | 30 maja 2018

Niniejszy raport uwzględnia instrukcje i wskazówki naszego Klienta i w związku z tym nie jest on przeznaczony dla osób trzecich. Zrzekamy się odpowiedzialności z tytułu używania niniejszego raportu przez osoby trzecie.

Nr projektu 258655-00

Ove Arup & Partners International Ltd Sp. z o. o. Oddział w Polsce
Inflancka 4
00-189 Warszawa
Polska
www.arup.com

ARUP

Zespół projektowy:

Agnieszka Bianchi

Piotr Czarnak

Kamila Januszek

Artur Kita

Alberto Proserpio

Urszula Serafińska

Urszula Suplicka

Spis Treści

		Strona
1	Wstęp	1
	1.1	Podstawa prawna opracowania 1
	1.2	Przedmiot zamówienia 1
	1.3	Odniesienie do treści raportu 1
2	Wariant Wynikowy	2
	2.1	Przyjęte parametry dla Wariantu Wynikowego 2
	2.2	Przebieg i ukształtowanie ulicy 2
	2.3	Komunikacja piesza 5
	2.4	Komunikacja rowerowa 6
	2.5	Zieleń 9
	2.6	Miejsca parkingowe 10
	2.7	Transport publiczny 11
	2.8	Place publiczne do oddzielnego opracowania 14
3	Wytyczne do realizacji przekształceń korytarza ulicy Górczewskiej	15
	3.1	Obszary objęte decyzjami administracyjnymi w związku z budową II linii metra 15
	3.2	Zmiany w projektach otoczenia stacji metra na podstawie Wariantu Wynikowego 17
	3.3	Harmonogram realizacji koncepcji i działania formalne prowadzące do realizacji przebudowy ulicy Górczewskiej 21
4	Kosztorys	24
5	Podsumowanie	26

Tabele

Tabela 1 Szczegółowe lokalizacje rejonów objętych decyzjami administracyjnymi dotyczącymi realizacji II linii metra

Tabela 2 Kosztorys inwestycji

Rysunki

Rysunek 1 Harmonogram realizacji inwestycji w wersji pesymistycznej

Rysunek 2 Harmonogram realizacji inwestycji w wersji optymistycznej

1 Wstęp

1.1 Podstawa prawna opracowania

Podstawą realizacji niniejszego opracowania jest umowa nr PM/B-I-2-5/B/U-012/17 zawarta w dniu 25 października 2017 roku, pomiędzy:

Miastem Stołecznym Warszawa, Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa,

a firmą

Ove Arup & Partners International Limited Wielka Brytania działająca w Polsce w formie oddziału pod nazwą Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, z siedzibą w Warszawie, ul. Inflancka 4, 00-189 Warszawa.

Realizacja umowy jest prowadzona przez Biuro Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m. st. Warszawy.

1.2 Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia ww. umowy jest koncepcja komunikacyjno – urbanistyczna ulicy Górczewskiej w związku z budową II linii metra. Zamówienie zostało podzielone na dwa etapy, których zakres przedstawiono poniżej.

Szczegółowy zakres zamówienia:

Etap I – Analizy i warianty:

Etap II – Konsultacje społeczne i ostateczna koncepcja:

Niniejszy dokument jest podsumowaniem etapu II i zawiera niezbędne analizy oraz koncepcję wynikową rozwiązania komunikacyjno – urbanistycznego ulicy Górczewskiej.

Podsumowanie konsultacji społecznych będących częścią etapu II stanowi oddzielnie opracowany raport dołączony do przedmiotu zamówienia.

1.3 Odniesienie do treści raportu

Szczegółowe informacje dotyczące ulicy Górczewskiej wraz z otoczeniem, na których bazuje koncepcja zostały przedstawione w dokumencie podsumującym Etap I. Wspomniany raport zawiera opracowane analizy oraz rozpatrywane warianty, jak również treści obejmujące charakterystykę koncepcji, stan istniejący oraz uwarunkowania. Informacje zawarte w dokumencie Etapu I zostały uwzględnione podczas tworzenia koncepcji wynikowej.

Zawartość niniejszej dokumentacji stanowią elementy opracowania Wariantu Wynikowego koncepcji komunikacyjno – urbanistycznej rozwiązania ulicy Górczewskiej w związku z budową II linii metra.

2 Wariant Wynikowy

2.1 Przyjęte parametry dla Wariantu Wynikowego

Efektem wykonanych analiz oraz przeprowadzonych konsultacji społecznych w oparciu o dwie koncepcje komunikacyjno - urbanistyczne ulicy Górczewskiej w związku z budową II linii metra było przyjęcie przez Grupę Robaczą biorącą udział w realizacji opracowania parametrów dla Wariantu Wynikowego. Zgodnie ustalono Wariant Wynikowy o głównych parametrach:

- Przekrój jezdni 2x2 na odcinkach ulicy Górczewskiej: od ulicy Lazurowej do Powstańców Śląskich, od Alei Prymasa Tysiąclecia do ulicy Młynarskiej.
- Przekrój niesymetryczny na odcinku od ulicy Powstańców Śląskich do Alei Prymasa Tysiąclecia: 2 pasy ruchu na jezdni północnej, 3 pasy ruchu na jezdni południowej, w tym pas autobusowy na skrajnym prawym pasie.
- Skrzyżowanie ulicy Górczewskiej z ulicą Syreny jako skrzyżowanie o pełnych relacjach.
- Nowe rozwiązanie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Klemensiewicza jako skrzyżowanie o pełnych relacjach.
- Likwidacja pasów do skrętu w prawo przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicami Płocką, Deotymy i Księcia Janusza, jednak z zachowaniem możliwości ich przywrócenia, jeśli natężenie ruchu drogowego wykaże w przyszłości taką konieczność.
- Lokalizacja przystanków autobusowych na jezdni wzdłuż pasa autobusowego oraz przy stacji metra Młynów, pozostałe przystanki w zatokach.

Plan sytuacyjny oraz przekroje dla Wariantu Wynikowego są załącznikami do raportu (D-WW-PS-01 do D-WW-PS-05 oraz D_WW_PP_01 do D_WW_PP_05).

2.2 Przebieg i ukształtowanie ulicy

Podstawą opracowania Wariantu Wynikowego jest obniżenie klasy drogi z G do Z. Zmianę uwzględniono na całej długości ulicy Górczewskiej. Bazowym działaniem przeobrażenia klasy drogi jest wyznaczenie przekroju jezdni 2x2 na odcinkach ulicy Górczewskiej od ulicy Lazurowej do ulicy Powstańców Śląskich oraz od Alei Prymasa Tysiąclecia do ulicy Młynarskiej, jak również przekrój niesymetryczny na odcinku od ulicy Powstańców Śląskich do Alei Prymasa Tysiąclecia – 2 pasy ruchu na jezdni północnej, 3 pasy ruchu na jezdni południowej ze skrajnym autobusowym pasem ruchu. Redukcja pasów pozwoliła wygenerować wolną przestrzeń pomiędzy jezdnią a linią zabudowy. Stworzona strefa jest w szczególności przeznaczona dla ruchu pieszego oraz rowerowego, pozostałą część zaaranżowano na potrzeby społeczne, czy wsparcie kultury.

Granice opracowania Wariantu Wynikowego koncepcji przebiegają po granicach działek położonych w korytarzu ulicy Górczewskiej, które należą do Miasta st. Warszawy, Skarbu Państwa, bądź są własnością publiczną. W planie sytuacyjnym

koncepcji (dołączonym jako załącznik do raportu) rozgraniczenie wspomnianych działek oznaczono kolorem czerwonym. Na rysunkach wskazano także kilka obszarów, dla których istnieje konieczność wykupu od właścicieli prywatnych – wskazano kolorem niebieskim.

Przebieg osi jezdni zachowano na części długości ulicy, wprowadzono odcinki ze skorygowaną osią jezdni. Zmian dokonano na odcinku przebiegającym od okolic wiaduktu zlokalizowanego nad linią kolejową nr 509 Warszawa Gdańska – Warszawa Główna Towarowa do rejonu skrzyżowania ulic Górczewskiej i Przanowskiego, w ciągu ulicy od skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Wawelberga do skrzyżowania z ulicą Młynarską, jak również na odcinku przebiegającym od posesji Górczewska 120 do posesji Górczewska 84/86. W pierwszym przypadku pas dzielący wymienionego fragmentu przesunięto o odległość 1. metra od skraju południowego w kierunku północnym, zatem ogólnie linia symetralna zmieniła przebieg o 0,5 metra w stosunku do stanu pierwotnego – relokacja w stronę północną. Dla drugiego odcinka centralny pas zieleni zawężono o 6,5 metra od strony północnej oraz o 3 metry od strony południowej, z czego wynika, że oś symetralna przebiega odmiennie o 1 metr, niż w stanie obecnym – relokacja w stronę południową. Dla ostatniego z wymienionych ciągów przesunięto pas dzielący o 1,5-2 metry w stronę północną, zatem przebieg osi jest różny o 1,5-2 metry – przesunięcie w stronę północną. Opisane modyfikacje są konieczne z uwagi na prawidłową organizację ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego na ujętych odcinkach oraz innych elementach układu drogowego.

Klasę drogi Z przypisaną dla Wariantu Wynikowego zaprojektowano dla prędkości 50 km/h. Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających wynosi minimum 30 metrów na całej analizowanej długości. Zarówno w kierunku zachodnim jak i wschodnim prowadzą dwa pasy ruchu ogólnodostępne oraz jeden pas ruchu w kierunku wschodnim przeznaczony dla publicznej komunikacji miejskiej na odcinku od skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich do skrzyżowania z Aleją Prymasa Tysiąclecia. Liczba pasów ruchu jest odpowiednio zwiększona w punktach istotnych, mianowicie dotyczy to miejsc wzmożonej aktywności komunikacyjnej zgodnie z prognozami ruchu, gdzie dodatkowo wprowadza się ciągi do lewo- lub prawoskrętów, ewentualnie zatoki przystankowe. Szerokość wewnętrznego pasa ruchu jest równa 3 metry, zewnętrznego – 3,5 metra, lewoskrętów, prawoskrętów oraz zatok przystankowych – 3 metry. W Wariacie Wynikowym przewiduje się następujące lokalizacje wspomagających pasów ruchu:

- wyjazd z pętli autobusowej Osiedle Górczewska w kierunku skrzyżowania ulic Górczewskiej i Lazurowej,
- wjazd z ulicy Górczewskiej na drogę wewnętrzną zlokalizowaną po stronie północnej, na wysokości pętli autobusowej Osiedle Górczewska,
- wjazd do pętli autobusowej Osiedle Górczewska od strony wschodniej ulicy Górczewskiej,
- prawoskręty na ulice wewnętrzne Osiedla Górcze,
- lewoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Klemensiewicza,

- lewoskręt od zachodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę łączącą ulice Górczewską i Pełczyńskiego,
- prawoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę prowadzącą do terenu parkingu punktów usługowo-handlowych położonych przy posesji Górczewska 218,
- lewoskręt od zachodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Powstańców Śląskich,
- lewoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Powstańców Śląskich,
- prawoskręt od zachodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Powstańców Śląskich,
- prawoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Powstańców Śląskich,
- lewoskręty od strony zachodniej i wschodniej ulicy Górczewskiej na ulicę Konarskiego,
- prawoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na teren CH Wola Park,
- wjazd od zachodniej oraz wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę prowadzącą do parkingu przy CH Wola Park (9 KDZ Projektowana),
- lewoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Góralską,
- lewoskręt od zachodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Księcia Janusza,
- lewoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Olbrachta,
- lewoskręt od zachodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Ciołka,
- lewoskręt od zachodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Deotymy,
- lewoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Elekcyjną,
- lewoskręt od zachodniej strony ulicy Górczewskiej na Aleję Prymasa Tysiąclecia,
- prawoskręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na Aleję Prymasa Tysiąclecia,
- lewoskręty od zachodniej i wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Syreny,
- lewoskręty od zachodniej i wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Płocką,
- skręt od wschodniej strony ulicy Górczewskiej na ulicę Staszica,
- zaprojektowane zatoki dla przystanków autobusowych.

Na całej długości projektowanego odcinka pomiędzy pasami ruchu w kierunku wschodnim i zachodnim prowadzony jest pas rozdzielający. Zakres szerokości ciągu rozgraniczającego waha się od 1,5 metra wzwyż, jednak ze znaczną przewagą odcinków o szerokości powyżej 2 metrów. Wymiar zależy od dostępności terenu oraz poziomu zmian wprowadzonych na konkretnych obszarach.

Geometria skrzyżowań ulicy Górczewskiej z innymi ulicami w jej ciągu została zachowana zgodnie ze stanem istniejącym, przede wszystkim w zakresie wielkości promieni skrętów oraz kątów przecięcia się ulic. Modyfikacją występującą w układzie krzyżowania się ciągów jest zbliżenie większości z nich do osi jezdni.

2.3 Komunikacja piesza

Wszystkie elementy ruchu pieszego zaplanowano przy uwzględnieniu Polityki tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego. Koncepcja zakłada elementy infrastruktury pieszej w odniesieniu do zwiększenia liczby podróży pieszych, potrzeb osób o ograniczonej mobilności, wprowadzenia miejskiego charakteru ulicy, zadbania o bezpieczeństwo pieszych.

W Wariantcie Wynikowym zakłada się przebieg chodników dla pieszych na całej długości planowanego odcinka, po obu stronach jezdni. Ciągi piesze są wyraźnie wydzielone względem przestrzeni publicznej, planowane głównie w przekroju: jezdnia – opaska przy jezdni/ zieleń – droga dla rowerów – zieleń – ciąg pieszy, lub przekroju w niewielkim stopniu zmodyfikowanym w stosunku do wymienionego, ze względu na zróżnicowane warunki i elementy infrastruktury występujące w obszarze ulicy. Chodniki usytuowano równolegle względem jezdni możliwie jak najczęściej oraz zminimalizowano krzyżowanie się ciągów pieszych z ciągami rowerowymi. Szczególnym elementem kreowania strefy pieszej jest uwzględnienie bezpieczeństwa oraz potrzeb osób o ograniczonej mobilności, jak również stworzenie komfortowej przestrzeni dla ruchu pieszego.

Zgodnie ze standardami ruchu pieszego minimalna szerokość chodników dla pieszych wynosi 1,5 metra. W opisywanym wariantcie wszystkie zaaranżowane ciągi piesze spełniają wymogi, na nielicznych odcinkach występują chodniki o szerokości oscylującej wokół 2 metrów (północna strona wiaduktu nad linią kolejową nr 509 Warszawa Gdańska – Warszawa Główna Towarowa, budynki przy posesjach Górczewska 8 oraz Górczewska 11). W pozostałych przypadkach szerokość jest zdecydowanie większa, pozwalająca na swobodne poruszanie się pieszych. Istotnymi miejscami z uwagi na ruch pieszy są strefy zaplanowanych stacji metra, gdzie aktywność przechodniów będzie znacznie większa, z tej przyczyny uwzględniono szerokość chodnika średnio na 10 metrów.

Przejścia dla pieszych przez jezdnię w całym ciągu ulicy Górczewskiej są wyposażone w sygnalizację świetlną, ulokowane prostopadle w odniesieniu do jezdni. Lokalizacja obecnych przejść została prawie w całości zachowana, zmodyfikowana o parametry geometryczne przyjęte w Wariantcie Wynikowym. Zgodnie z wytycznymi Biura Architektury i Planowania Przestrzennego oraz ustaleniami Grupy Roboczej zaprojektowano lub zmieniono następujące przejścia dla pieszych:

- zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych przy ulicy Białowiejskiej – przejście przesunięte w zachodnią stronę za zatokę autobusową, tuż przed wjazd na teren CH Wola Park,
- wytyczenie przejścia dla pieszych przy wjeździe na parking Wola Park po wschodniej stronie skrzyżowania,

- wytyczenie przejścia dla pieszych po wschodniej stronie skrzyżowania ulic Górczewskiej i Ciołka,
- zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych po zachodniej stronie skrzyżowania ulic Górczewskiej i Ciołka – przesunięcie w zachodnią stronę,
- wytyczenie przejścia dla pieszych w rejonie Parku Moczydło, około 250 metrów od zachodniej strony skrzyżowania ulicy Górczewskiej z Aleją Prymasa Tysiąclecia,
- wytyczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie skrzyżowania ulic Górczewskiej i Sokołowskiej, w obszarze stacji metra Młynów,
- modyfikacja przejścia dla pieszych po zachodniej stronie skrzyżowania ulic Górczewskiej i Syreny – zaprojektowanie przejścia usytuowanego w jednym ciągu w obszarze jezdni,
- wytyczenie przejścia dla pieszych po wschodniej stronie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Syreny,
- wytyczenie przejścia dla pieszych po wschodniej stronie skrzyżowania ulic Górczewskiej i Tyszkiewicza.

Przy wszystkich wlotach skrzyżowań ulicy Górczewskiej z innymi ulicami uwzględniono przejścia dla pieszych. Dodatkowo na wjazdach z ulicy Górczewskiej na ulice o ruchu lokalnym - gdzie prognozy nie wykazały dużego natężenia ruchu samochodowego – wyniesiono przejścia dla pieszych łącznie z drogami rowerowymi.

W rejonie skrzyżowań zaproponowano zmianę nawierzchni chodnika na inny materiał, który szczegółowo zostanie określony na etapie projektowym, co wpłynie na przyjazny i miejski charakter ulicy. Zgodnie z dokumentem „Standardy projektowania i wykonywania dróg dla pieszych w m.st. Warszawie” dla przykładu można zastosować płyty lastryko na bazie kruszywa bazaltowego i granitowego jasnoszarego lub granit jasnoszary drobnoziarnisty układane w „karo”.

2.4 Komunikacja rowerowa

Infrastrukturę rowerową opracowano w oparciu o „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie”. Zaplanowanie dróg rowerowych jako istotny element układu drogowego ma na celu rozwój ruchu rowerowego w codzienny podróży, wspieranie trendu na korzystanie z rowerów, jak również wpłynięcie na poprawę zdrowotności społeczeństwa.

W zakresie ruchu rowerowego w Wariacie Wynikowym przewiduje się przebieg dwukierunkowych dróg rowerowych po obu stronach ulicy. W związku ze zmianą klasy drogi, czy powstaniem metra, możliwe jest wzmożenie ruchu rowerowego, zatem uzupełnienie odcinków o drogi rowerowe, w miejscach gdzie obecnie nie istnieją, usprawni przemieszczanie się rowerzystów oraz wpłynie na komfort podróży.

Drogi zlokalizowano głównie tuż za opaską/ zielenią przy jezdni, innego ułożenia wymagał obszar projektowanych stacji metra, rejon miejsc

parkingowych, czy okolice skrzyżowań. Nowe odcinki ścieżek rowerowych zaprojektowano:

- po południowej stronie ulicy Górczewskiej, od skrzyżowania z ulicą Lazurową do skrzyżowania z ulicą Białowiejską,
- po północnej stronie ulicy Górczewskiej, od skrzyżowania z ulicą Białowiejską do skrzyżowania z ulicą Góralską,
- po południowej stronie ulicy Górczewskiej, od skrzyżowania z ulicą Góralską do skrzyżowania z ulicą Elekcyjną,
- po północnej stronie ulicy Górczewskiej, między skrzyżowaniem ulicy Górczewskiej z ulicami Góralską, Księcia Janusza i Olbrachta, gdzie obecnie przebiega ciąg pieszo - rowerowy,
- po południowej stronie ulicy Górczewskiej, od skrzyżowania z Aleją Prymasa Tysiąclecia do skrzyżowania z ulicą Młynarską,
- po północnej stronie ulicy Górczewskiej, od skrzyżowania z ulicą Tyszkiewicza do skrzyżowania z ulicą Młynarską.

Dodatkowo wprowadzono ciągi rowerowe przy wszystkich głównych skrzyżowaniach ulicy Górczewskiej z innymi ulicami, jak również wzdłuż pojedynczo występujących przejść dla pieszych w całym ciągu ulicy.

Na całym analizowanym odcinku ulicy Górczewskiej ciągi rowerowe ujednolicono pod względem rodzaju nawierzchni – nawierzchnia asfaltowa. Wzajemne krzyżowanie się dróg, jak również dróg z ciągami pieszymi zaprojektowano w sposób bezkolizyjny. Przy przebiegu dróg rowerowych zaplanowano głównie promienie skrętu 20 metrów, mniejsze promienie w okolicach skrzyżowań, gdzie następuje zmiana kierunku jazdy – 3 metry. Na pozostałych odcinakach promienie uzależnione od dostępności terenu, jednak z zachowaniem „Standardów Projektowych i Wykonawczych dla Systemu Rowerowego w M. St. Warszawie”. Odcinki dróg rowerowych o promieniach skrętu mniejszych niż 20 metrów zaplanowano głównie w rejonach stacji metra, z uwagi na lokalizację budynków do obsługi metra oraz oddziaływanie innych elementów układu drogowego. Szerokość dróg rowerowych dwukierunkowych wynosi minimum 2 metry, koncepcja zakłada szerokość dróg w zakresie 2,5 – 3 metry.

Koncepcja ulicy Górczewskiej w znacznym stopniu bazuje na zwiększeniu znaczenia przestrzeni publicznej, zatem wprowadzenie kolejnych stacji Warszawskiego Roweru Publicznego jest jednym z kroków do realizacji tych założeń. Obecnie na ulicy Górczewskiej istnieje pięć stacji rowerowych. W Wariantcie Wynikowym zakłada się wprowadzenie ośmiu kolejnych stacji, które są planowane przy uwzględnieniu potrzeb społeczeństwa oraz warunków lokalnych. Są to:

- stacja przy skrzyżowaniu ulic Górczewskiej i Płockiej – zlokalizowana ze względu na znaczący udział skrzyżowania w ruchu publicznym, miejsce zmiany kierunków przemieszczania, istnienie licznych punktów usługowych w okolicy oraz położenie osiedli mieszkaniowych w obrębie skrzyżowania;

- stacja przy projektowanej stacji metra Młynów w rejonie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Syreny - zlokalizowane ze względu na przyszły intensywny ruch publiczny uwarunkowany przebiegiem linii metra oraz linii autobusowych, istotny wpływ na umiejscowienie stacji mają również lokalne punkty usługowo-handlowe, czy osiedla mieszkaniowe;
- stacja przy północno – zachodnim jednym z wejść do metra projektowanej stacji metra Młynów od strony skrzyżowania ulic Górczewskiej i Sokołowskiej – zlokalizowana przy uwzględnieniu krzyżowania się szlaków komunikacyjnych projektowanej linii metra oraz linii kolejowej, w pobliżu istnieje przystanek kolejowy Warszawa Koło, w okolicy znajdują się także liczne punkty handlowo-usługowe;
- stacja w północno – zachodnim narożniku skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Ciołka - lokalizacja wybrana ze względu na przebieg ciągów komunikacyjnych projektowanej linii metra oraz linii autobusowych, a także z uwagi na okoliczne osiedla mieszkaniowe, czy punkty handlowo-usługowe, jak również położony w pobliskiej okolicy Park Moczydło;
- stacja przy wejściach do projektowanej stacji metra CH Wola Park zarówno po północnej jak i południowej stronie drogi - zlokalizowana ze względu na przebieg ciągów komunikacyjnych projektowanej linii metra oraz linii autobusowych, szczególnym uwarunkowaniem jest położenie w rejonie CH Wola Park i Auchan, w okolicy istnieją liczne osiedla mieszkaniowe;
- stacja w północno – zachodnim narożniku skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Konarskiego – ulokowana z uwagi na pobliską szkołę, okoliczne rozbudowane osiedla mieszkaniowe, połączenie ciągów komunikacyjnych metra i autobusowej komunikacji miejskiej;
- stacja przy wejściu do metra projektowanej stacji metra Powstańców Śląskich w północno – zachodnim narożniku skrzyżowania - zlokalizowana ze szczególnym uwzględnieniem przebiegu linii komunikacyjnych metra, linii autobusowych oraz linii tramwajowych, skrzyżowanie o dużym natężeniu ruchu publicznego, w okolicy zlokalizowane punkty handlowo-usługowe, Urząd Dzielnicy Bemowo oraz osiedla mieszkalne;
- stacja przy ulicy Górczewskiej w rejonie przystanku autobusowego Klemensiewicza – umiejscowiona z uwagi na istniejące centrum handlowe, krzyżującą się komunikację autobusową i tramwajową oraz okoliczne osiedla mieszkaniowe;

Z uwagi na szczególne uwzględnienie w projekcie przestrzeni publicznej, w Wariancie Wynikowym wzięto pod uwagę potrzeby użytkowników poruszających się na rowerach prywatnych. Stojaki na rowery zlokalizowano przy założeniu, że będą się znajdowały głównie w rejonach punktów usługowo-handlowych, przystanków autobusowych oraz stacji metra. Wymienione miejsca są częstymi celami podróży rowerzystów. W Wariancie Wynikowym utworzono dziesięć stanowisk ze stojakami na rowery. Są to:

- stojaki na rowery przy budynkach handlowo – usługowych w rejonie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Młynarską;

- stojaki na rowery przy budynkach handlowo – usługowych na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem ulicy Górczewskiej z ulicami Syreny i Płocką;
- stojaki na rowery w obszarze stacji metra Młynów;
- stojaki na rowery w rejonie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Ciołka;
- stojaki na rowery w rejonie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Księcia Janusza;
- stojaki na rowery w obrębie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Góralską;
- stojaki na rowery przy stacji metra CH Wola Park;
- stojaki na rowery w rejonie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich;
- stojaki na rowery przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Klemensiewicza.

2.5 Zielen

Wariant Wynikowy koncepcji w większości zakłada nasadzeni zieleni zgodnie z Wytycznymi Biura Architektury i Planowania Przestrzennego. Zielen pełni różnorodne funkcje w systemie transportowym miasta: zapewnia bezpieczeństwo w komunikacji, chociażby poprzez separację ruchu pieszego i rowerowego, stanowi przyjazny i rekreacyjny element dla przestrzeni miejskich, wpływa na poprawę walorów środowiskowych, a przede wszystkim drzewa i krzewy rosnące w bezpośrednio przy szlakach komunikacyjnych pochłaniają ogromną ilość szkodliwych pyłów zawieszonych oraz gazów, co pełni rolę prozdrowotną dla mieszkańców.

Zielen zaplanowano zależnie od elementów infrastruktury drogowej. W koncepcji szczególnie skupiono się na odseparowaniu pasami zieleni ruchu pieszego z rowerowym, jak również stworzenie bariery bezpieczeństwa pomiędzy ruchem samochodowym i rowerowym. Uwzględniono także przestrzenie zielone w miejscach wzmożonej aktywności publicznej, mianowicie przy lokalach handlowo – usługowych oraz na większych przestrzeniach, przeznaczonych przede wszystkim dla mieszkańców ulicy Górczewskiej. Koncepcja nie uwzględnia gatunków nasadzenia zieleni, co będzie ustalone na późniejszym etapie realizacji inwestycji.

W koncepcji uwzględniono: zielen wysoką, zielen średnią, zielen niską, zielen do aranżacji oraz trawę.

Zielen wysoką w głównej mierze stanowią szpalery drzew zaplanowane zgodnie z wytycznymi Biura Architektury i Planowania Przestrzennego, ułożone wzdłuż ciągu ulicy Górczewskiej po obu stronach jezdni, jak również w pasie dzielącym, jeśli warunki geometryczne, techniczne i organizacyjne dają taką możliwość. Szerokość pasów dzielących ze szpalerami drzew wynoszą minimalnie 5 m, zaś szerokość pasów zieleni obsadzonych drzewami, ułożonych po obu stronach jezdni są równe co najmniej 3 m. Zachowano wszystkie cenne drzewa rosnące obecnie w przekroju ulicy. Uwzględniono zielen wysoką zaprojektowaną przez metro, jeśli nie kolidowała z innymi elementami układu drogowego. Koncepcja

zakłada również drzewa rosnące na chodnikach – sugeruje się sadzenie z wygradzeniem kratami bądź w donicach, zależnie od gatunku. Odległość między nowymi nasadzeniami drzew wynosi 5 m. Wzdłuż szpalerów zaplanowano elementy małej architektury – ławki, kosze na śmieci.

Przestrzenie oznaczone jako zielen średnia oznaczają nasadzenia krzewów, żywopłotów – roślinności o wysokości około 1,5 metra i powyżej. Zielen średnią zaplanowano głównie w miejscach o wzmożonej aktywności publicznej, bądź pasach zieleni pełniących funkcję separatora ruchu pieszych i rowerzystów.

Znaczną część terenów zielonych stanowi zielen niska, którą mogą tworzyć niskie krzewy przyziemne, trawy ozdobne, krzewinki. Główną rolą roślinności przyziemnej jest oddzielenie ruchu pieszego z rowerowym. Pasy zieleni niskiej rozciągają się odcinkami wzdłuż całego ciągu ulicy Górczewskiej, a ich szerokość to 2 m i powyżej. Również istotną rolę zielen niska odgrywa w pasie dzielącym jezdnie, gdzie pełni funkcje środowiskowe i estetyczne – chociażby zielen niska przy torowisku tramwajowym.

Trawę zaplanowano w miejscach, gdzie z uwagi na elementy infrastruktury drogowej nie można było wprowadzić innych nasadzeń.

Wskazanie obszarów zieleni do aranżacji pokrywa się z przyszłymi placami do oddzielnego opracowania, zatem koncepcja nie uwzględnia szczegółowych nasadzeń w tych przestrzeniach.

Zgodnie z przeanalizowanymi uwarunkowaniami, zachowano wszystkie cenne drzewa oraz krzewy, czy inne rośliny rosnące obecnie w przekroju ulicy. Przewidziano również nowe nasadzenia oraz przesadzenie młodych roślin, które kolidują w realizacji niektórych celów projektowych. Zielen znajdująca się obecnie w obszarze projektowanych stacji metra w większości została poddana wycince lub przesadzeniu. W zamian uwzględniono w Wariancie Wynikowym inne przestrzenie zielone w obrębie stacji metra. Przestrzeń piesza z zielenią, przeznaczona do celów rekreacyjnych, integrujących mieszkańców będzie wyposażona w meble małej architektury.

2.6 Miejsca parkingowe

W ciągu ulicy Górczewskiej zaprojektowano publiczne miejsca parkingowe. Ilość miejsc została zaplanowana zgodnie z zapotrzebowaniem oraz postulatami mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych. Przestrzeń do parkowania najczęściej ulokowano w pobliżu punktów handlowo-usługowych bądź instytucji publicznych, tuż przy jezdni. Koncepcja zakłada równoległe miejsca parkingowe na całym ciągu ulicy Górczewskiej w układzie: 2 miejsca parkingowe – drzewo, co wpływa na miejski charakter ulicy i jednocześnie poprawia aspekty środowiskowe. W opracowaniu uwzględniono również miejsca parkingowe dla osób o ograniczonej mobilności.

Wariant Wynikowy koncepcji zakłada lokalizację miejsc parkingowych:

- 38 miejsc parkingowych po północnej i południowej stronie jezdni, na odcinku od skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Płocką do skrzyżowania z ulicą Młynarską – liczne postulaty mieszkańców o deficycie miejsc parkingowych,

obszar starszych zabudowań bez prywatnych parkingów, pobliskie punkty handlowo – usługowe, instytucje publiczne – szkoła, szpital,

- 13 miejsc parkingowych po północnej i południowej stronie jezdni, na odcinku od skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Syreny do skrzyżowania z ulicą Płocką – liczne punkty handlowo – usługowe w parterach budynków,
- 4 miejsca parkingowe po północnej stronie jezdni, na odcinku od skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Księcia Janusza do skrzyżowania z ulicą Ciołka – punkty handlowo – usługowe, stacja metra Księcia Janusza,
- 4 miejsca parkingowe po północnej stronie jezdni na wysokości pętli tramwajowej Osiedle Górczewska – punkty handlowo – usługowe w parterach budynków, komunikacyjny węzeł przesiadkowy.

Wariant Wynikowy koncepcji zakłada również miejsca chwilowego zatrzymania się „K+R” przy każdej ze stacji metra wzdłuż ulicy Górczewskiej. Miejsca czasowego postoju wpłyną na płynniejsze funkcjonowanie komunikacji poprzez komfortowe wysadzanie pasażerów tuż przy stacjach metra, czy przystankach autobusowych. Na każdej ze stacji metra uwzględniono również miejsca do parkowania dla służb metra – zostały odtworzone na podstawie projektów otrzymanych od Metra Warszawskiego. Jeśli dokonano zmiany lokalizacji miejsc parkingowych dla służb to z zachowaniem odległości od budynków oraz powierzchni zgodnie z projektami.

2.7 Transport publiczny

W Wariantcie Wynikowym uwzględniono komunikację miejską autobusową, tramwajową oraz metro. Środki transportu publicznego mają istotny wpływ na przemieszczanie się w ciągu ulicy Górczewskiej oraz do dalszych rejonów miasta.

Stopień uczestnictwa infrastruktury przeznaczonej dla autobusów został w przybliżeniu zachowany zgodnie ze stanem istniejącym. Zatoki autobusowe dla przystanków zachowano, usunięto, przemieszczono lub wprowadzono nowe lokalizacje. Zmian dokonano zgodnie z sugestiami Zarządu Transportu Miejskiego oraz innych jednostek miejskich z odwołaniem się do planowanych kierunków jazdy autobusów, gdzie mniejszy udział będzie miał kierunek jazdy w korytarzu ulicy Górczewskiej, natomiast istotną rolę będzie pełnić ruch dowozowy do stacji metra. Szczegółowy rozkład linii kursujących w ciągu ulicy Górczewskiej zostanie ustalony po zakończeniu budowy II linii metra, kiedy to będzie można ocenić rzeczywiste zapotrzebowanie na komunikację autobusową.

Koncepcja uwzględnia przystanki autobusowe (w odniesieniu do nazw obecnych):

- przystanek Os. Górczewska 03, po południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu z ulicą Lazurówą – przystanek zachowany,
- przystanek Klemensiewicza 01 oraz Klemensiewicza 02, po północnej i południowej stronie ulicy Górczewskiej, w okolicy skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Klemensiewicza – przystanki zachowane, przesunięte w stronę zachodnią z racji innego układu skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Klemensiewicza,

- przystanek Bemowo-Ratusz 01 oraz Bemowo-Ratusz 02, po północnej i południowej stronie ulicy Górczewskiej, w okolicy skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich – przystanki zachowane,
- przystanek Konarskiego 01 oraz Konarskiego 02, po północnej i południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Konarskiego- przystanki zachowane,
- przystanek Grodkowska po północnej i południowej stronie ulicy Górczewskiej na wiadukcie – przystanki wprowadzone tymczasowo przy okazji budowy metra, w koncepcji zostały zaplanowane na stałe,
- przystanek Białowiejska 02, po północnej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Białowiejską, na wysokości centrum usługowo-handlowego Wola Park – przystanek zachowany,
- przystanek Białowiejska 01, po południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Białowiejską- przystanek przesunięty w stronę zachodnią, zaprojektowany naprzeciw przystanku Białowiejska 02,
- przystanek Góralska 01 oraz Góralska 02, po północnej i południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z wjazdem na parking CH Wola Park- przystanki zachowane,
- przystanek Jana Olbrachta 01 oraz Jana Olbrachta 02, po północnej i południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Jana Olbrachta- przystanki zachowane,
- wprowadzono przystanek przy ulicy Jana Olbrachta po jej wschodniej stronie, bezpośrednio przed skrzyżowaniem z ulicą Górczewską,
- wprowadzono przystanek w rejonie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Ciołka, po południowej stronie jezdni,
- przystanek Park Moczydło 02, po północnej stronie ulicy Górczewskiej, w okolicy skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Deotymy – przystanek zachowany,
- przystanek Park Moczydło 01, po południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Elekcyjną – przystanek zachowany,
- przystanek PKP Koło 02, po północnej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z Aleją Prymasa Tysiąclecia – przystanek zachowany, przesunięty we wschodnią stronę, bezpośrednio do skrzyżowania,
- przystanek PKP Koło 01, po południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z Aleją Prymasa Tysiąclecia – przystanek zachowano
- przystanek Syreny 01, po południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Sokołowską – przystanek zachowany,
- przystanek po północnej stronie ulicy Górczewskiej, w okolicy skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Sokołowską – przystanek nowo zaplanowany,

- przystanek Płocka- Szpital 02 oraz Płocka -Szpital 03, po północnej i południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Płocką – przystanki zachowane.

Dwa przystanki istniejące obecnie zostały usunięte. Są to: przystanek Ciołka 02 – zlokalizowany po północnej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Ciołka oraz przystanek Płocka - Szpital 01 – położony po południowej stronie ulicy Górczewskiej, przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Płocką.

Zatoki przystankowe mają długość 40 metrów, z wyjątkiem jednej zatoki zlokalizowanej po północnej stronie jezdni przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Księcia Janusza, z uwagi na inne elementy infrastruktury. Szerokość pasa zatoki wynosi 3 metry. Na każdym przystanku autobusowym uwzględniono wiatę przystankową, której wymiary są uzależnione od wielkości przestrzeni na peronie przystanku. Wszystkie wymiary infrastruktury komunikacji autobusowej zaprojektowano zgodnie z wytycznymi. Przystanki nie kolidują z pozostałymi elementami infrastruktury drogowej.

Koncepcja uwzględnia komunikację miejską tramwajową, która istnieje obecnie. Infrastruktura dla tramwajów przebiega na odcinku od pętli tramwajowej Osiedle Górczewska do skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich. Na podanym fragmencie są dwa przystanki tramwajowe: przystanek Klemensiewicza (przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Klemensiewicza) oraz przystanek Bemowo- Ratusz (przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich). Tory umieszczone są w pasie dzielącym kierunki jazdy pojazdów samochodowych na ulicy. Szerokość pasa dzielącego z torowiskiem wynosi około 14 metrów. W obszarze skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich umieszczone są dodatkowe tory do skrętu w prawo, zatem szerokość torowiska w wymienionym obszarze jest szersza. Wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich zlokalizowany jest kolejny odcinek torów o układzie północno - południowym. W opracowaniu przystanki tramwajowe Klemensiewicza przesunięto w zachodnią stronę. Całość pasa dzielącego z torowiskiem zazieleniono nasadzeniami roślinności niskiej.

Koncepcja uwzględnia projekt metra, który będzie kluczowym elementem transportu publicznego w ciągu ulicy Górczewskiej. W niniejszym opracowaniu uwzględniono 4 stacje metra:

- stacja metra Powstańców Śląskich – przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich,
- stacja metra CH Wola Park – obszar ulicy Górczewskiej przy CH Wola Park,
- stacja metra Księcia Janusza – pomiędzy skrzyżowaniami ulicy Górczewskiej z ulicą Księcia Janusza oraz z ulicą Ciołka,
- stacja metra Młynów – obszar pomiędzy skrzyżowaniami ulicy Górczewskiej z ulicą Sokołowską oraz z ulicą Syreny.

Dodatkowo powstanie stacja metra Lazurowa, której niniejsza koncepcja nie uwzględnia, gdyż obecnie nie ma jeszcze planów zagospodarowania obszaru tej stacji.

Dla naziemnej infrastruktury metra ujęto: wejścia do metra, wentylatorownie, windy, miejsca parkingowe dla służ metra, częściowe odtworzenie zieleni zaprojektowanej w otoczeniu stacji metra. Lokalizacja wymienionych elementów została zaplanowana zgodnie z otrzymanymi od Metra Warszawskiego projektami zagospodarowania terenu w sąsiedztwie stacji metra.

2.8 Place publiczne do oddzielnego opracowania

Zgodnie z wytycznymi BAIPP w ciągu ulicy Górczewskiej wyznaczono miejsca o charakterze reprezentacyjnym oraz takie, które posiadają potencjał do wytworzenia atrakcyjnej przestrzeni publicznej. Zakłada się, że zostaną zaprojektowane jako odrębne opracowania architektoniczno-krajobrazowe. W Wariancie Wynikowym koncepcji oznaczono wszystkie obszary sugerowanych placów. Są to miejsca:

- dwa place przed centrum handlowym „Tesco”;
- plac przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich, na wysokości Kościoła Rzymskokatolickiego św. Łukasza, po jego zachodniej stronie;
- plac na skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Powstańców Śląskich wraz z przestrzenią przed akademikiem „Jelonek”, ewentualnie również przekształcenie w plac miejski parkingu za Urzędem Dzielnicy Bemowo;
- place po północnej i południowej stronie ulicy w rejonie wejść do stacji metra CH Wola Park oraz planowanej Warszawskiej Dzielnicy Społecznej;
- plac po północnej stronie drogi w rejonie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą 9 KDZ Projektowaną;
- plac przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ciągiem Księcia Janusza – Jana Olbrachta;
- dwa place w rejonach wejść na teren WRKS Olimpia i Parku wodnego Moczydło;
- plac przed szpitalem przy ulicy Płockiej;
- niezagospodarowany obecnie zieleniec przy kolonii Wawelberga (ulica Górczewska 15).

Miejsca te powinny mieć charakter uniwersalny – powinny posiadać elementy przyciągające mieszkańców w różnym wieku i z różnymi potrzebami (m.in. osoby starsze, młodzież, rodziców z dziećmi, właścicieli psów).

Plac na skrzyżowaniu z ulicą Powstańców Śląskich wraz z placem przed akademikiem „Jelonek” oraz plac przy skrzyżowaniu z ciągiem Księcia Janusza – Jana Olbrachta mogą mieć charakter lokalnych placów centralnych i stanowić doskonale miejsce na organizowanie tymczasowych wystaw/ instalacji związanych z dzielnicą.

Sugeruje się również wykorzystanie konstrukcji wiaduktu (słupy, przyczółki) w ciągu alei Prymasa Tysiąclecia przechodzącego nad ulicą Górczewską do stworzenia miejsca na działania artystyczne, jak również akcje/przekazy społeczne.

Na konstrukcjach wiaduktu mogą powstawać tematyczne graffiti zmieniające się w czasie. Pozwoli to na oddanie przestrzeni publicznej artystom, a jednocześnie poprawi wizualnie i estetyczne miejsce, które obecnie kojarzy się tylko jako węzeł komunikacyjny w ciągu ulicy Górczewskiej. W podobnym charakterze jest wykorzystywany obecnie blok przy skrzyżowaniu z ulicą Płocką.

W trakcie konsultacji społecznych związanych z koncepcją wpłynęły opinie dotyczące elementów rekreacyjnych na terenach placów publicznych. Postulaty społeczeństwa zostały zawarte w raporcie z konsultacji. Warto je uwzględnić przy aranżowaniu wyznaczonych przestrzeni.

3 Wytyczne do realizacji przekształceń korytarza ulicy Górczewskiej

3.1 Obszary objęte decyzjami administracyjnymi w związku z budową II linii metra

W skład rejonów objętych decyzjami administracyjnymi dotyczącymi realizacji II linii metra wchodzi cztery stacje metra wraz z torami odstawkowymi oraz dwa tunele szlakowe. Lista ta jest zredukowana o stację metra Lazurowa w związku z wciąż trwającą procedurą przetargową na projekt i budowę stacji oraz stacji postojowej odcinka zachodniego. Wszystkie obszary przedstawione są na załączniku M-01 a ich szczegółowe lokalizacje w tabeli poniżej.

Tabela 1 Szczegółowe lokalizacje rejonów objętych decyzjami administracyjnymi dotyczącymi realizacji II linii metra

Obiekt	Adres obiektu (nr działek ewidencyjnych)	Załącznik
Stacja C04 z torami odstawkowymi	78/1cz., 78/2cz., 78/6cz., 135/2, 147/4, 150, 151, 153/25cz., 153/27cz., 153/28cz., 153/29cz., 154/1, 154/2, 154/3, 154/4, 154/5, 154/6, 154/8, 154/11, 154/12, 154/26cz., 154/27, 154/28, 154/29, 154/30, 154/31, 154/32, 154/33, 154/34, 154/35, 154/36, 154/37, 154/38, 154/39, 154/40, 154/41, 154/42, 154/43, 154/44, 154/45, 154/46cz., 154/47, 154/48, 156, 160/1, 160/2 z obrębu 6-11-03 125/2cz., 142/10cz. z obrębu 6-11-04 15/7cz., 15/9cz., 22/3, 22/4, 22/5, 23/2cz., 23/4, 23/5cz., 24/3, 24/4cz., 25/2cz., 30/2cz., 31cz., 31cz., 32cz., 41/10cz., 42/1, 42/2, 42/3, 42/4, 42/5, 42/6, 42/7, 42/8, 42/9, 42/10, 53cz., 54, 55/2cz. z obrębu 6-11-06 1/2, 1/3cz., 1/10cz., 1/11, 1/12, 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/24, 1/25 z obrębu 6-11-10 1/4cz., 1/5cz., 1/4, 1/5cz., 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22cz., 2/1cz., 3/1, 3/20cz., 3/21cz., 3/22cz., 3/23cz., 3/29, 3/30, 3/31, 3/32cz. z obrębu 6-11-11 w dz. Wola m.st. Warszawy w jednostce ewidencyjnej 146518_8	M-02

Obiekt	Adres obiektu (nr działek ewidencyjnych)	Załącznik
Stacja C05 z torami odstawkowymi	88/16cz., 91/1, 92cz. z obrębu 6-06-06 1/5, 1/6, 1/8cz., 1/12cz., 1/16cz., 1/20cz., 1/21cz., 1/22cz., 1/37cz., 1/39, 1/40cz., 9/1, 9/2cz., 9/24, 9/26/, 10, 11cz., 31/6cz., 31/8, 49/4, 49/5cz., 50, 51cz., 162/1, 163/1cz., 164/3cz., 208, z obrębu 6-07-01 w dz. Wola m.st. Warszawy w jednostce ewidencyjnej 146518_8	M-03
Stacja C06 z torami odstawkowymi	66/5, 66/19, 88/6, 88/4, 61, 62, 63, 64, 66/16, 88/1, 88/2, 88/3, 77, 78, 79, 80, 66/29, 84, 85, 86, 87, 88/10, 88/9, 10/14, 10/13, 10/12 z obrębu 6-06-06 2/1, 2/2, 155/1, 150, 160, 165, 161, 162/2, 167, 155/2, 156/1 z obrębu 6-06-14 119, 120/1, 113 z obrębu 6-06-08 1/3, 1/12, 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/20, 35, 52/31, 52/32, 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 1/10, 1/1, 1/21, 1/22, 1/23, 1/24, 54/7, 54/8, 54/9, 55, 40/1, 40/2, 40/3, 40/4, 58/4, 58/3, 60/22, 70/3, 70/4, 72/5, 71, 68, 69, 91/10 z obrębu 6-07-03 w dz. Wola m.st. Warszawy w jednostce ewidencyjnej 146518_8	M-04
Stacja C07	32/1, 33, 34, 35 z obrębu 6-06-12 2/1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10/1, 10/2, 10/4, 78/3, 78/4, 75, 76, 77/2, 53/2 z obrębu 6-03-14 24, 25, 26 z obrębu 6-07-04 1/1, 224, 2, 32/1, 225, 4, 3, 20/1, 9 z obrębu 6-03-18 w dz. Wola m.st. Warszawy w jednostce ewidencyjnej 146518_8	M-05
Wentylatornia szlakowa V05	1/8cz., 1/12cz., 1/15cz., 1/17cz., 1/18cz., 1/19cz., 1/20cz., 1/21cz., 1/27cz., 211/7cz. z obrębu 6-07-01 w dz. Wola m.st. Warszawy w jednostce ewidencyjnej 146518_8 142/2, 142/5cz., 142/11cz. z obrębu 6-11-04 1/2, 1/5, 1/7, 1/9, 1/10, 1/11, 1/12, 1/20cz., 1/21, 1/22, 1/23, 1/24, 1/25, 1/26, 1/27, 6/7cz. z obrębu 6-11-11 w dz. Wola m.st. Warszawy w jednostce ewidencyjnej 146502_8	M-06
Wentylatornia szlakowa V07	155/1 z obrębu 6-06-14 119 z obrębu 6-06-08 1/3, 1/4 z obrębu 6-07-03 10 z obrębu 6-06-13 26, 24, 25 z obrębu 6-07-04 32/1, 32/2, 33, 34, 35 z obrębu 6-06-12 78/4, 75 z obrębu 6-03-14 1/1 z obrębu 6-03-18 w dz. Wola m.st. Warszawy w jednostce ewidencyjnej 146518_8	M-07

Źródło: opracowanie własne

3.2 Zmiany w projektach otoczenia stacji metra na podstawie Wariantu Wynikowego

Załączniki od M-02 do M-07 przedstawiają szczegółowe zmiany do projektów otoczenia stacji metra wynikające z wytycznych komunikacyjno-urbanistycznych Wariantu Wynikowego. Czerwone linie reprezentują różnicę pomiędzy koncepcją a planami Metra Warszawskiego. Przyczyną rozbieżności obu opracowań są między innymi: założenie poprowadzenia drogi dla rowerów po obu stronach ulicy Górczewskiej oraz zwężenie jezdni z trzech do dwóch pasów. Szczegółowy opis każdego z odcinków znajduje się poniżej.

3.2.1 Stacja C04 – załącznik M-02

Planowane obiekty Metra Warszawskiego

Koncepcja nie zakłada zmian w położeniu obiektów metra. Przewiduje się przesunięcie zaprojektowanego miejsca postojowego dla służb technicznych metra znajdującego się w okolicy obiektu C4-12, ze względu na zwężenie południowej strony ulicy Górczewskiej z czterech do trzech pasów. Pozostałe miejsca postojowe dla służb technicznych metra oraz dla służb ratunkowych pozostawiono bez zmian.

Układ komunikacyjny

Koncepcja zakłada zwężenie jezdni z trzech do dwóch pasów czego następstwem jest przesunięcie krawężników. Poprowadzenie drogi dla rowerów po południowej stronie ulicy wymaga przekształcenia zaprojektowanych przez Metro Warszawskie trawników. Koncepcja zakłada również likwidację mimośrodków, co spowodowało między innymi przysunięcie drogi dla rowerów bliżej wejścia do metra nr C4-6.

Roślinność

Koncepcja zakłada przesadzenie:

- trzech drzew w okolicach ul. Górczewskiej 223 ze względu na ciąg pieszy – chodnik;
- szpaleru drzew przy obiekcie nr C4-12 ze względu na drogę dla rowerów;
- pojedynczego drzewa w południowo-zachodniej części skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Konarskiego ze względu na konieczność zachowania skrajni rowerowej.

Część zaprojektowanych przez Metro Warszawskie grup krzewów oraz trawniki ulegnie przekształceniu lub przeniesieniu w skutek nowo poprowadzonych drogi dla rowerów.

Infrastruktura techniczna

Planowana przez Metro Warszawskie sieć energetyczna i trakcyjna może ulec modyfikacjom w związku z koniecznością przesunięcia oświetlenia drogowego bliżej jezdni.

3.2.2 Stacja C05 – załącznik M-03

Planowane obiekty Metra Warszawskiego

Koncepcja nie zakłada zmian w położeniu obiektów metra. Zaprojektowane miejsce postojowe dla służb technicznych metra oraz dla służb ratunkowych przy wejściu do metra nr C5-5 zostało odsunięte od obiektu C5-5 o 1 metr w celach zapewnienia odpowiedniej szerokości ciągu pieszego – chodnika. Wjazd na powyższe miejsce postojowe zmodyfikowano tak aby nie kolidował on z przejściem dla pieszych. Pozostałe miejsca postojowe dla służb technicznych metra oraz dla służb ratunkowych pozostawiono bez zmian.

Układ komunikacyjny

Modyfikacji uległa południowa część pasa dzielącego jezdnię, północna krawędź pozostała bez zmian. Przesunięto krawężnik po północnej części ulicy w okolicach parku Ulricha oraz po południowej stronie od ulicy Szańcowej aż do granicy terenu zajętego pod inwestycję. Ze względu na potrzebę wydłużenia prawoskrętu będącego wjazdem do Centrum Handlowego Wola Park dla pojazdów jadących od strony wschodniej zaproponowano odsunięcie wspomnianego wjazdu o 10 metrów na zachód. Analogicznie przesunięto przejście dla pieszych oraz drogę dla rowerów.

Roślinność

Koncepcja zakłada przesadzenie sześciu drzew naprzeciwko obiektu metra nr C5- 4, a także rezygnację z zaplanowanych przez Metro Warszawskie trawników w tym miejscu na rzecz ciągu pieszego – chodnika. Zaproponowano oddzielenie 2- metrowym pasem zieleni drogi dla rowerów od przystanku autobusowego po południowej stronie ulicy Górczewskiej. Trzy drzewa zlokalizowane na wschód od ulicy Przanowskiego powinny zostać przesadzone na potrzeby poszerzenia chodnika.

Infrastruktura techniczna

Planowana przez Metro Warszawskie infrastruktura techniczna nie ulegnie modyfikacjom na tym odcinku.

3.2.3 Stacja C06 – załącznik M-04

Planowane obiekty Metra Warszawskiego

Koncepcja nie zakłada zmian w położeniu obiektów metra. Z uwagi na przystanek autobusowy zaprojektowane miejsce postojowe dla służb technicznych metra oraz dla służb ratunkowych przy ulicy Jana Olbrachta zostało przeniesione na południową stronę ulicy Górczewskiej. Przesunięcie krawężnika po północnej stronie pozwoliło na poszerzenie chodnika oraz utworzenia nowego miejsca postojowego wraz z dwoma miejscami typu Kiss And Ride.

Układ komunikacyjny

Układ komunikacyjny zaprojektowano w sposób zapewniający spełnienie założeń koncepcji, w tym utworzenie ścieżek rowerowych po obu stronach ulicy

Górczewskiej. Przez wzgląd na to niezbędne okazało się przesunięcie osi jezdni o 1,5 metra w stronę północą. Utworzenie pasa autobusowego pozwoliło na umiejscowienie przystanków autobusowych na jezdni. Niepotrzebne zatoki autobusowe zostały zlikwidowane. Zakłada się przesunięcie krawężników, zaaranżowanie nowych pasów zieleni pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów oraz utworzenie dodatkowych miejsc parkingowych.

Roślinność

Zaproponowano zielen niską w pasie pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów. Dodatkowy szpaler drzew w pasie dzielącym oraz drzewa w okolicy wejść do stacji metra.

Infrastruktura techniczna

Planowana przez Metro Warszawskie sieć energetyczna i trakcyjna może ulec modyfikacjom w związku z koniecznością przesunięcia oświetlenia drogowego bliżej jezdni.

3.2.4 Stacja C07 – załącznik M-05

Planowane obiekty Metra Warszawskiego

Koncepcja nie zakłada zmian w położeniu obiektów metra. Zaprojektowane miejsca postojowe dla służb technicznych metra oraz dla służb ratunkowych zostały przeniesione ze względu na zwężenie jezdni po obu stronach z trzech do dwóch pasów.

Układ komunikacyjny

Krawężniki zostały przesunięte w związku ze zwężeniem ulicy. Zlikwidowano zatoki autobusowe na rzecz przystanków zlokalizowanych na jezdni. Pas dzielący pozostał bez zmian, za wyjątkiem obszaru skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Syreny – tu pas dzielący został zwężony do 2 metrów w celu wprowadzenia lewoskrętów. Poprowadzono nową drogę dla rowerów po południowej stronie ulicy. Dodano nowe przejście dla pieszych oraz rowerzystów przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Sokołowską.

Roślinność

Dwa drzewa zaproponowane przez Metro Warszawskie zostały przesadzone bliżej jezdni ze względu na nową drogę dla rowerów po południowej stronie ulicy.

Infrastruktura techniczna

Planowana przez Metro Warszawskie sieć energetyczna i trakcyjna może ulec modyfikacjom w związku z koniecznością przesunięcia oświetlenia drogowego bliżej jezdni.

3.2.5 Wentylatornia szlakowa V05 – załącznik M-06

Planowane obiekty Metra Warszawskiego

Koncepcja nie zakłada zmian w położeniu wentylatorni szlakowej oraz miejsca postojowego dla służb technicznych metra oraz dla służb ratunkowych przy czepnio-wyrzutni szlakowej (pawilon nr 2). Wjazd na powyższe miejsce postojowe został wydłużony ze względu na zwężenie jezdni. Z uwagi na zmianę szerokości pasa dzielącego miejsce postojowe przy pawilonie nr 1 zostanie odtworzone w analogicznym miejscu. Pierwotne wymiary pozostaną zachowane.

Układ komunikacyjny

Z uwagi na zwężenie jezdni po stronie północnej z trzech do dwóch pasów oraz zwężenie pasa dzielącego jezdnie zakłada się przesunięcie krawężnika oraz drogi dla rowerów. Po stronie południowej nowoutworzona droga dla rowerów częściowo zastąpi pas zieleni zaproponowany przez Metro Warszawskie. Do dyspozycji pieszych zostanie przeznaczony szerszy chodnik.

Roślinność

Koncepcja zakłada usunięcie ekranów akustycznych na rzecz szpalery drzew. Zaprojektowane przez Metro Warszawskie grupy krzewów zostaną zastąpione ciągiem pieszych - chodnikiem oraz drogą dla rowerów. Zarówno po północnej jak i po południowej stronie pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów zaproponowano nasadzenia drzew.

Infrastruktura techniczna

Planowana przez Metro Warszawskie sieć energetyczna i trakcyjna może ulec modyfikacjom w związku z koniecznością przesunięcia oświetlenia drogowego bliżej jezdni.

3.2.6 Wentylatornia szlakowa V07 – załącznik M-07

Planowane obiekty Metra Warszawskiego

Koncepcja nie zakłada zmian w położeniu wentylatorni szlakowej V07 oraz w zaprojektowanych miejscach postojowych dla służb technicznych metra oraz dla służb ratunkowych. Wjazd na miejsca postojowe zostanie nieznacznie wydłużony ze względu na zwężenie jezdni.

Układ komunikacyjny

W związku ze zwężeniem jezdni po stronie północnej z trzech do dwóch pasów zakłada się przesunięcie krawężnika a także modyfikację ciągu pieszego – chodnika oraz wyprostowanie drogi dla rowerów.

Roślinność

Zaproponowana roślinność nie ingeruje w układ drzew planowany przez Metro Warszawskie. Koncepcja zakłada poszerzenie trawników w okolicach dwóch pawilonów wentylatorni oraz dodatkowy szpaler drzew w pasie zieleni znajdującym się pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów.

Infrastruktura techniczna

Planowana przez Metro Warszawskie sieć energetyczna i trakcyjna może ulec modyfikacjom w związku z koniecznością przesunięcia oświetlenia drogowego bliżej jezdni.

3.3 Harmonogram realizacji koncepcji i działania formalne prowadzące do realizacji przebudowy ulicy Górczewskiej

Rozpoczęcie realizacji przebudowy ulicy Górczewskiej jest uzależnione obecnie przede wszystkim od budowy II linii metra, gdyż inwestycja ta jest prowadzona prawie na całej długości tej ulicy. Planowane zakończenie budowy II linii metra na tym odcinku jest przewidziane pod koniec roku 2022. Należy przy tym zaznaczyć, iż inwestycja metra jest realizowana przy dofinansowaniu z funduszy europejskich (w ramach programu POIS 2014-2020) i podlega odpowiednim przepisom dotyczącym realizacji, finansowania, ale także monitoringu i kontroli.

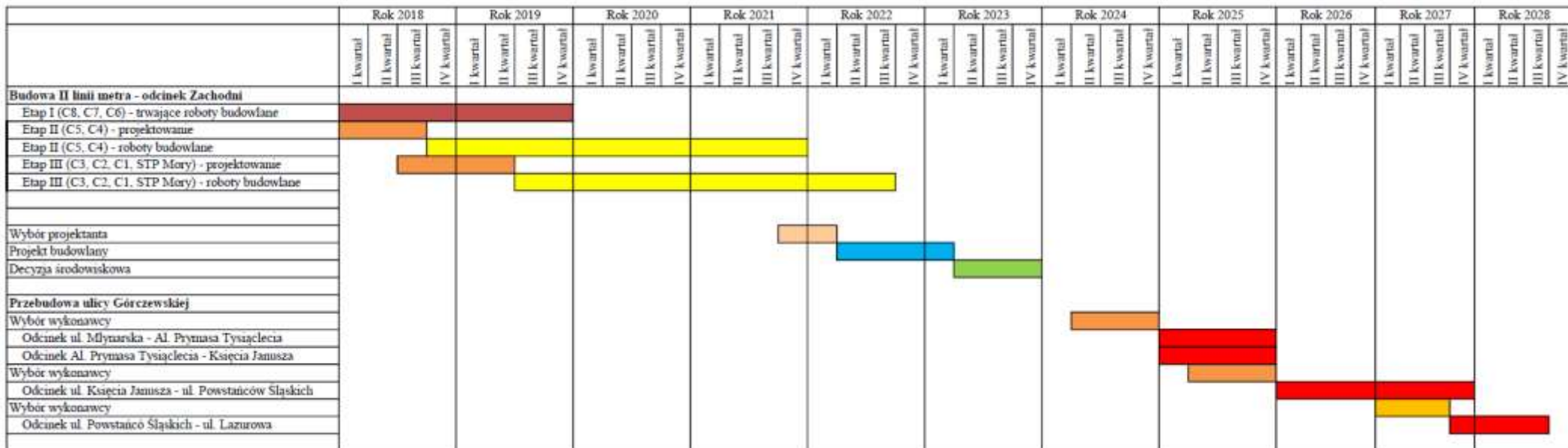
Należy przeanalizować następujące elementy, które determinują możliwość realizacji obu inwestycji jednocześnie:

1. Kwestie formalne, czyli zapisy we wniosku o dofinansowanie, gdzie są zdefiniowane wskaźniki produktu i rezultatu dla projektu budowy metra, które są ściśle powiązane z dotrzymaniem okresu trwałości projektu (5 lat od zakończenia realizacji inwestycji).
2. Zapisy w umowie o dofinansowanie i umowie z wykonawcą, czy dają możliwość wprowadzenia zmian do dokumentacji w ten sposób, żeby można było realizować przebudowę ulicy Górczewskiej bez czekania na zakończenie budowy II linii metra.
3. Kwestie organizacyjne i logistyczne – czy możliwe jest prowadzenie robót dla obu inwestycji jednocześnie przy zachowaniu akceptowalnych warunków ruchu na tym ciągu komunikacyjnym.

Obecnie na ulicy Górczewskiej trwają prace budowlane związane z II linią metra. W całym ciągu ulicy powstanie pięć kolejnych stacji II linii metra. Otwarcie pierwszej ze stacji – Młynowa – zakłada się na drugą połowę 2019 roku, zaś ostatniej – Lazurowej – przewidziano w ostatnim kwartale roku 2022. Ostateczna decyzja dotycząca czasu wdrożenia projektu należy do władz miasta.

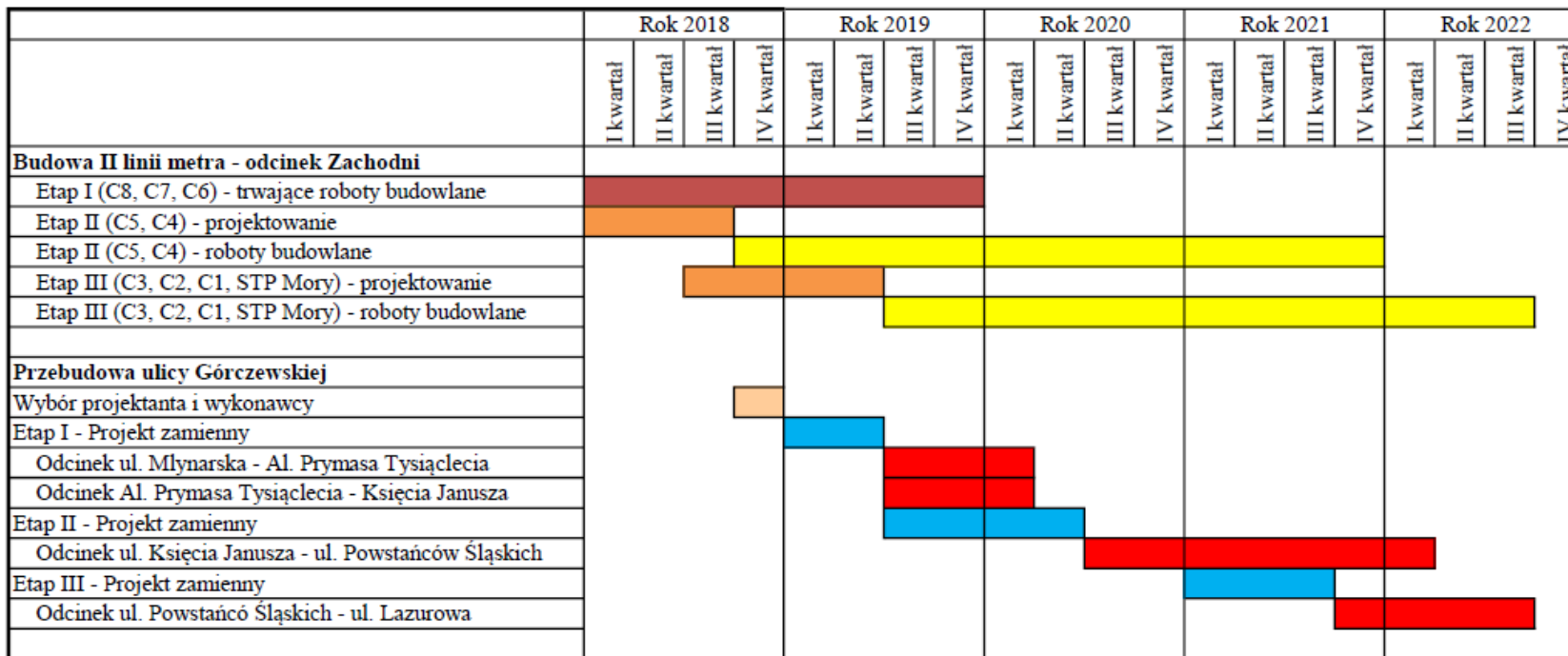
Poniżej zaproponowano dwa harmonogramy realizacji inwestycji, w podziale na odcinki oraz w powiązaniu do harmonogramu budowy II linii metra.

Rysunek 1 Harmonogram realizacji inwestycji w wersji pesymistycznej



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 2 Harmonogram realizacji inwestycji w wersji optymistycznej



Źródło: opracowanie własne

4 Kosztorys

Podstawą do przygotowania kosztorysu był sekocenbud IV kw. 2017 biuletyn Cen Obiektów Budowlanych – Obiekty Inżynieryjne BCO, Wartość Kosztorysowa Inwestycji WKI.

Tabela 2 Kosztorys inwestycji

Przedmiot	Ilość	Jednostka miary	Cena	Wartość
Chodnik - płyty	16 000	m ²	145,26 zł	2 324 160,94 zł
Chodnik - kostka brukowa	27 680	m ²	160,00 zł	4 428 800,00 zł
Jezdnia	4 880	m ²	280,00 zł	1 366 400,00 zł
Droga dla rowerów	25 715	m ²	165,00 zł	4 242 975,00 zł
Zieleń niska (krzewy poniżej 1,5m)	9 090	m ²	17,00 zł	154 530,00 zł
Zieleń średnia (krzewy powyżej 1,5m)	2 720	m ²	59,00 zł	160 480,00 zł
Trawa	18 445	m ²	18,00 zł	332 010,00 zł
Liczba drzew do nasadzenia	1 328	szt.	150,00 zł	199 200,00 zł
Liczba drzew do nasadzenia - w kratkach w chodniku	39	szt.	172,50 zł	6 727,50 zł
Liczba drzew zaproponowanych przez metro - do przesadzenia	27	szt.	150,00 zł	4 050,00 zł
Krawężniki	8 963	m	58,00 zł	519 854,00 zł
Krawężniki na łuku	840	m	64,00 zł	53 760,00 zł
Krawężniki wtopione	956	m	64,00 zł	61 184,00 zł
Podwyższone wjazdy/wyniesienia	1 185	m ²	308,00 zł	364 980,00 zł
Miejsca postojowe	1 530	m ²	232,00 zł	354 960,00 zł
Miejsca postojowe dla służb metra	130	m ²	232,00 zł	30 160,00 zł
Nowe wiaty przystankowe	13	szt./ m ²	570,00 zł	7 410,00 zł

Przedmiot	Ilość	Jednostka miary	Cena	Wartość
Stacje veturilo	12	stacji	50 000 zł	600 000,00 zł
Stojaki rowerowe	1	kpl.	6 960,00 zł	6 960,00 zł
Urządzenia obsługi i bezpieczeństwa ruchu - do modyfikacji	90	szt.	10 698,00 zł	962 820,00 zł
Urządzenia obsługi i bezpieczeństwa ruchu - nowe	72	szt.	17 830,00 zł	1 283 760,00 zł
Oznakowanie pionowe i poziome	1	kpl.	60 833,33 zł	60 833,33 zł
Latarnie	290	szt.	3 020,00 zł	875 800,00 zł
Poszerzenie wiaduktu	1460	m2	4 347,00 zł	6 346 620,00 zł
Wykup terenów prywatnych	32	m2	940,00 zł	30 080,00 zł
Suma roboty budowlane				24 778 514,78 zł
Koszt opracowania dokumentacji budowlanej, wykonawczej i powykonawczej (4,5 % od wartości robót)				1 115 033,16 zł
SUMA				25 893 547,94 zł

Źródło: opracowanie własne

5 Podsumowanie

Przedstawiony dokument zawiera opracowany Wariant Wynikowy koncepcji komunikacyjno-urbanistycznej rozwiązania ulicy Górczewskiej w związku z budową II linii metra.

Rozwiązania zaproponowane w koncepcji zostały zaprojektowane zgodnie z opiniami uzyskanymi od mieszkańców podczas konsultacji społecznych oraz ustaleniami Grupy Roboczej w trakcie realizacji opracowania. Jednocześnie warto podkreślić, iż celem inwestycji jest zmiana zachowań komunikacyjnych, wdrożenie dogodniejszych rozwiązań dla obszarów publicznych oraz ograniczenie prędkości ruchu samochodowego, co jest zgodne z polityką m. st. Warszawy. Sugestie rozwiązań były zatem podparte zrównoważonymi ideologiami.

W Wariantcie Wynikowym koncepcji skupiono się na ustaleniu następujących aspektów komunikacyjno-urbanistycznych: przebieg ulicy wraz z jej ukształtowaniem geometrycznym, komunikacja piesza, komunikacja rowerowa, zieleń, miejsca parkingowe, transport publiczny, transport samochodowy, wytyczenie placów, które stworzą miejsca przyjazne integracji i rozwoju życia publicznego (do oddzielnego opracowania w przyszłości).

W pierwszym etapie realizacji koncepcji wykonano prognozy ruchu na rok 2025, które wykazały, że zmiana przekroju jezdni jest zasadna z uwagi na znaczny spadek ruchu pojazdów samochodowych. W zamian można uwzględnić priorytet komunikacji miejskiej oraz komfortowe warunki przemieszczania się zarówno dla pieszych jak i rowerzystów. Wprowadzenie nowych zadrzewień przyulicznych, pasów zieleni spowoduje poprawę jakości elementów środowiska w mieście oraz wpłynie na poprawę zdrowotności społeczeństwa.

Niniejszy dokument przedstawia wytyczne dla realizacji Wariantu Wynikowego koncepcji korytarza ulicy Górczewskiej. Szczególnym aspektem odniesienia są obszary objęte decyzjami administracyjnymi związane z budową II linii metra. Raport przedstawia zakres zmian, których należy dokonać w otoczeniu stacji metra w celu realizacji koncepcji. Zmiany dotyczą elementów, gdzie nie ma ograniczenia we wprowadzaniu zmian projektowych obiektów budowlanych metra (którymi są stacje, klatki schodowe, windy oraz inne).

W etapie końcowym opracowania wskazano w formie harmonogramów dwie możliwości realizacji inwestycji – pesymistyczną oraz optymistyczną. Schemat jest warunkowany możliwościami wykonania inwestycji w ciągach czasowych.

Niniejszy raport przedstawia również szacunkowy kosztorys przebudowy ulicy Górczewskiej. Nakłady na inwestycję wyliczono w oparciu o wszystkie nowo powstałe elementy układu drogowego.

Na podstawie przeprowadzonych analiz oraz realizacji kolejnych etapów koncepcji rekomenduje się wykonanie inwestycji, co będzie służyć przywróceniu ulicy Górczewskiej funkcji miejskich, co jest powiązane z rozwojem aspektów społecznych i kulturowych w przestrzeni zurbanizowanej.