

Miasto Stołeczne Warszawa

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

Synteza

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](http://www.arup.com)

**ARUP**

## Spis Treści

---

		Strona
<b>1</b>	<b>Wstęp</b>	<b>1</b>
	1.1 Podstawa prawna opracowania	1
	1.2 Przedmiot zamówienia	1
<b>2</b>	<b>Charakterystyka projektu</b>	<b>2</b>
	2.1 Cel projektu	2
	2.2 Lokalizacja projektu	2
<b>3</b>	<b>Harmonogram projektu</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Koncepcje wariantów</b>	<b>4</b>
	4.1 Wytyczne do koncepcji	4
	4.2 Zaproponowane Warianty	5
<b>5</b>	<b>Konsultacje społeczne</b>	<b>5</b>
	5.1 Cel i przebieg konsultacji społecznych	5
	5.2 Wyniki konsultacji społecznych	6
<b>6</b>	<b>Wariant Wynikowy</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Wytyczne do realizacji przekształceń korytarza ulicy Górczewskiej</b>	<b>8</b>
	7.1 Zmiany w projektach otoczenia stacji metra na podstawie wariantu wynikowego	8
	7.2 Harmonogram oraz koszty realizacji przebudowy ulicy Górczewskiej	8
<b>8</b>	<b>Podsumowanie</b>	<b>10</b>

## Tabele

Tabela 1 Harmonogram spotkań konsultacyjnych

Tabela 2 Liczba zebranych ankiet i przesłanych maili w trakcie trwania konsultacji społecznych

## Rysunki

Rysunek 1 Lokalizacja ulicy Górczewskiej na tle mapy Warszawy

Rysunek 2 Harmonogram projektu

Rysunek 3 Harmonogram realizacji inwestycji w wersji pesymistycznej

Rysunek 4 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. Zmówienie 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 syntezą całej koncepcji.

## 2 Charakterystyka projektu

### 2.1 Cel projektu

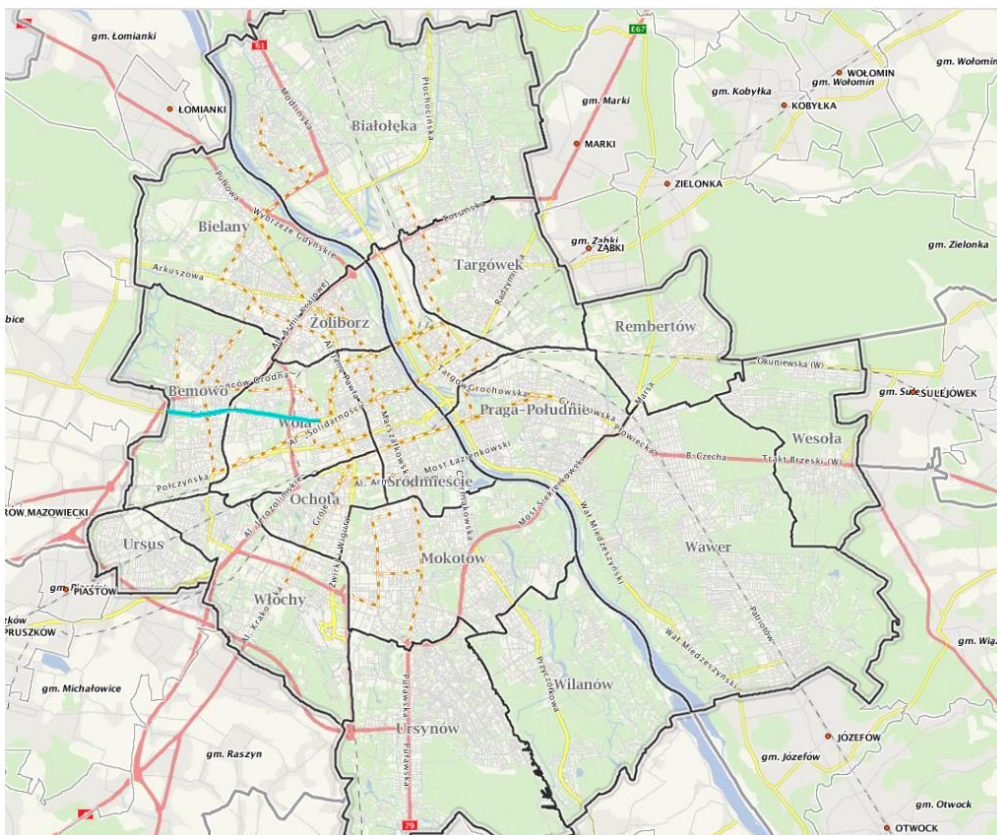
W związku z budową II linii metra m.st. Warszawa planuje zmianę wyglądu ulicy Górczewskiej na odcinku od ulicy Młynarskiej do ulicy Lazurowej. Na odcinku od Alei Prymasa Tysiąclecia do ulicy Lazurowej powstanie pięć stacji metra. Przewiduje się, iż ta znacząca dla Warszawy inwestycja wpłynie na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców Woli i Bemowa, zmniejszenie ruchu samochodowego oraz pozwoli na dedykowanie większych obszarów pieszym i rowerzystom.

### 2.2 Lokalizacja projektu

Ulica Górczewska ma około 6 km długości i biegnie równoleżnikowo z centrum miasta do granicy po zachodniej stronie. Ulica przebiega przez dwie dzielnice: Wólę i Bemowo. Granica między dzielnicami przebiega wzdłuż linii kolejowej nr 509, pomiędzy CH Wola Park i Osiedlem Górcze.

Poniżej przedstawiono lokalizację ulicy Górczewskiej na tle mapy Warszawy.

Rysunek 1 Lokalizacja ulicy Górczewskiej na tle mapy Warszawy



Źródło: mapa.um.warszawa.pl

### 3 Harmonogram projektu

Projekt składał się z dwóch głównych etapów:

Etap I – Analizy i warianty

Etap II – Konsultacje społeczne i ostateczna koncepcja.

Na koniec Etapu I powstały wstępne warianty zaproponowane przez Wykonawcę, które następnie były omawiane przez Wykonawcę z Grupą Roboczą. W skład Grupy Roboczej wchodził przedstawiciele jednostek miejskich, takich jak:

- Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego;
- Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym;
- Biuro Polityki Mobilności i Transportu;
- Dzielnica Bemowo;
- Dzielnica Wola;
- Metro Warszawskie Sp. z o.o.;
- Zarząd Dróg Miejskich;
- Zarząd Transportu Miejskiego;
- Zarząd Zieleni m. st. Warszawy.

W sumie odbyły się 4 spotkania Grupy Roboczej, których efektem było ustalenie ostatecznych wariantów koncepcji do przedstawienia dla mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych.

W dniach 3-24 kwietnia 2018 r. trwały konsultacje społeczne, w tym 6 dyżurów konsultacyjnych, w trakcie których mieszkańcy mogli zgłaszać swoje opinie i uwagi.

Po konsultacjach społecznych Grupa Robocza spotkała się w pełnym składzie, żeby omówić zgłoszone uwagi oraz ustalić parametry dla Wariantu Wynikowego.

Poniżej przedstawiono rysunek obrazujący harmonogram projektu.

Rysunek 2 Harmonogram projektu



Źródło: opracowanie własne

## 4 Koncepcje wariantów

---

### 4.1 Wytyczne do koncepcji

Poniżej przedstawiono główne wytyczne Biura Architektury i Planowania Przestrzennego istotne dla niniejszej koncepcji:

- Przekrój ulicy 2x2 na odcinku od ulicy Młynarskiej do Alei Prymasa Tysiąclecia oraz 2x3 na odcinku od Alei Prymasa Tysiąclecia do ulicy Lazurowej (poza obrębem skrzyżowań).
- Drogi rowerowe po obu stronach ulicy. Warunkowo jednokierunkowe wydzielone drogi rowerowe lub jednokierunkowe pasy rowerowe na jezdni.
- Miejsca postojowe w pasie drogowym jedynie w postaci wydzielonych zatok dostępnych z pasa jezdni ulicy Górczewskiej lub wydzielonych z jezdni ulicy Górczewskiej (bez jezdni odbarzeniowej).
- Czytelna kompozycja przestrzenna ulicy, spójne ukształtowanie przekrojów poszczególnych odcinków.
- Rozwiązania komunikacyjne powinny być dostosowane do wiodącej roli pieszego, ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności.
- Miejsca węzłowe powinny być zaaranżowane przy pomocy detalu urbanistycznego w sposób atrakcyjny i spójny z ich charakterem.
- Wykorzystanie obustronnych rzędów drzew jako podstawowego środka towarzyszącego pierzejom zabudowy.
- Priorytet obsługi oparty o transport zbiorowy, w tym metro, ze zintegrowanym systemem przystanków, zorientowanym na maksymalne ułatwienie przesiadek.
- Przywrócenie ulicy funkcji miejskiej, z ofertą społeczną i kulturową.
- Wytyczenie nowych przejść dla pieszych:
  - ulica Tyszkiewicza (po wschodniej stronie),
  - ulica Sokołowska (po stronie zachodniej),
  - w rejonie terenów parkowych w poziomie, a w przyszłości dodatkowo kładka,
  - ulica Ciołka (po stronie wschodniej),
  - przy wjeździe do CH Wola Park,
  - na wysokości wyjazdu przy posesji Górczewska 214,
  - w rejonie ulicy Białowiejskiej (korekta usytuowania istniejącego przejścia).
- Wytyczenie prostej i logicznej geometrii ciągów pieszych o szerokości komfortowej dla użytkowników.
- Projektowanie ciągów pieszych zgodnie ze standardami i zapoznanie się z wytycznymi: odcinek ulica Młynarska – Aleja Prymasa Tysiąclecia, Strefa II, odcinek Aleja Prymasa Tysiąclecia – ulica Lazurowa, Strefa III.
- Pasy społeczno-kulturowe z wyodrębnionym wątkiem posadzki.

- Wprowadzenie konsekwentnych, regularnych i obustronnych rzędów drzew na całej długości ulicy oraz wzbogacenie jej o projekt zieleni niskiej.
- Wyposażenie ulicy w meble miejskie.

## 4.2 Zaproponowane Warianty

### Wariant 1

Przekrój ulicy 2x2 pasy ruchu (zmiana klasy drogi z drogi głównej G na zbiorczą Z), pozostawienie dotychczasowych skrzyżowań. Zaplanowano dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy, dodatkowe przejścia dla pieszych, przystanki autobusowe w zatokach, miejsca postojowe wzdłuż ulicy, miejsca reprezentacyjne o funkcji społeczno-integrującej, wzbogacono przestrzeń ulicy szpalerami drzew oraz zielenią niską.

### Wariant 2

Przekrój ulicy 2x2 pasy ruchu z dodatkowym pasem autobusowym pomiędzy ulicą Powstańców Śląskich a Aleją Prymasa Tysiąclecia (zmiana klasy drogi z G na Z). Wprowadzenie skrzyżowania ulicy Górczewskiej z ulicą Syreny jako skrzyżowanie o pełnych relacjach. Zaplanowano dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy, dodatkowe przejścia dla pieszych, przystanki autobusowe częściowo na jezdni, więcej miejsc postojowych wzdłuż ulicy, miejsca reprezentacyjne o funkcji społeczno-integrującej, więcej przestrzeni dla pieszych. Wzbogacono przestrzeń ulicy szpalerami drzew oraz zielenią niską.

## 5 Konsultacje społeczne

---

### 5.1 Cel i przebieg konsultacji społecznych

Celem konsultacji było zebranie opinii i uwag do przedstawionych koncepcji. Projektanci i przedstawiciele jednostek miejskich chcieli również poznać potrzeby i oczekiwania mieszkańców oraz użytkowników ulicy wobec docelowego wyglądu ulicy Górczewskiej. W szczególności rozmowy miały dotyczyć miejsc postojowych, rozwiązań przystanków komunikacji miejskiej i węzłów przesiadkowych oraz zagospodarowania przestrzeni publicznej i zieleni.

Konsultacje społeczne trwały między 3 a 24 kwietnia 2018 roku. W tym okresie mieszkańcy mogli zgłaszać swoje opinie i uwagi mailowo na adres [gorczewska@arup.com](mailto:gorczewska@arup.com).

Zorganizowanych zostało również 6 spotkań konsultacyjnych, w różne dni, w różnych godzinach i kilku lokalizacjach tak, aby umożliwić spotkanie z projektantami i przedstawicielami jednostek miejskich jak największej liczbie mieszkańców. Konsultacje poprowadzono w formie dyżuru, bez oficjalnej prezentacji i dyskusji wspólnej.

Poniżej w tabeli przedstawiono harmonogram spotkań konsultacyjnych.



Tabela 1 Harmonogram spotkań konsultacyjnych

L.p.	Data	Dzień tyg.	Godzina	Miejsce
1	13.04	Piątek	16-20	SP 63, ul. Płocka 30
2	14.04	Sobota	10-14	SP 388, ul. Deotymy 25/33
3	16.04	Poniedziałek	16-20	UD Bemowo
4	19.04	Czwartek	16-20	SP 63, ul. Płocka 30
5	21.04	Sobota	9-13	MAL „Dwa Jelonki”
6	24.04	Wtorek	16-20	SP 388, ul. Deotymy 25/33

Źródło: opracowanie własne

Informacje na temat konsultacji społecznych były rozpowszechniane w różnej formie i rozpoczęły się na kilka dni przed datą rozpoczęcia konsultacji. Podczas spotkań konsultacyjnych uczestnicy mogli zapoznać się szczegółowo z rysunkami obydwu wariantów. Podczas konsultacji można było również obejrzeć wyniki mikrosymulacji w postaci filmu wyświetlanego na ekranie. Na koniec każdej rozmowy uczestnicy byli proszeni o wypełnienie przygotowanej anonimowej ankiety.

## 5.2 Wyniki konsultacji społecznych

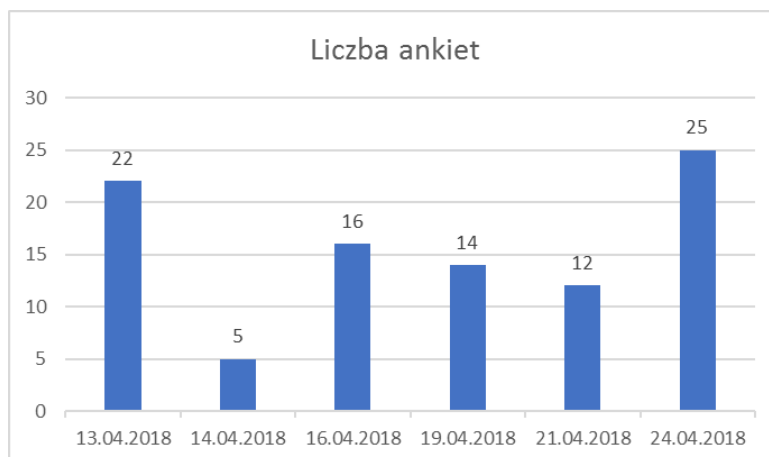
Poniżej przedstawiono ogólne statystyki dotyczące szacunkowej liczby uczestników spotkań konsultacyjnych, liczby zebranych ankiet oraz przesłanych maili.

Tabela 2 Liczba zebranych ankiet i przesłanych maili w trakcie trwania konsultacji społecznych

L.p.	Forma zgłoszenia uwag	Liczba
1	Maile	164
2	Ankiety	94

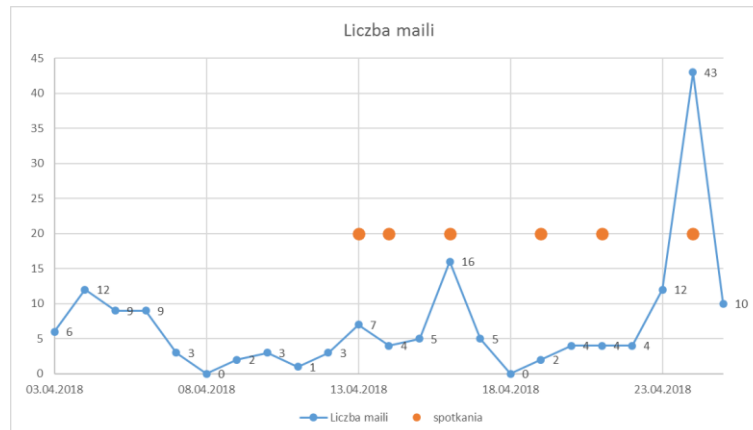
Źródło: opracowanie własne

Wykres 1 Liczba zebranych ankiet w trakcie poszczególnych spotkań konsultacyjnych



Źródło: opracowanie własne

Wykres 2 Liczba maili przesłana w trakcie poszczególnych dni konsultacji społecznych



Źródło: opracowanie własne

## 6 Wariant Wynikowy

Efektym 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 Roboczą 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.
- Zaprojektowano dodatkowe stacje roweru miejskiego Veturilo oraz stojaki rowerowe przy głównych węzłach przesiadkowych, skrzyżowaniach i obiektach usługowo-handlowych.

## **7 Wytyczne do realizacji przekształceń korytarza ulicy Górczewskiej**

---

### **7.1 Zmiany w projektach otoczenia stacji metra na podstawie wariantu wynikowego**

W skład rejonów objętych decyzjami administracyjnymi dotyczącymi realizacji II linii metra wchodzi cztery stacje metra wraz z torami odstawkowymi oraz dwa tunele szlakowe. Niniejsza koncepcja uwzględnia i szczegółowo przedstawia zmiany do projektów otoczenia stacji metra wynikające z wytycznych komunikacyjno-urbanistycznych wariantu wynikowego. Przyczyną rozbieżności obu opracowań są między innymi: założenie poprowadzenia drogi dla rowerów po obu stronach ulicy Górczewskiej oraz zmiany przekroju jezdni z trzech do dwóch pasów.

### **7.2 Harmonogram oraz koszty 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. 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.

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

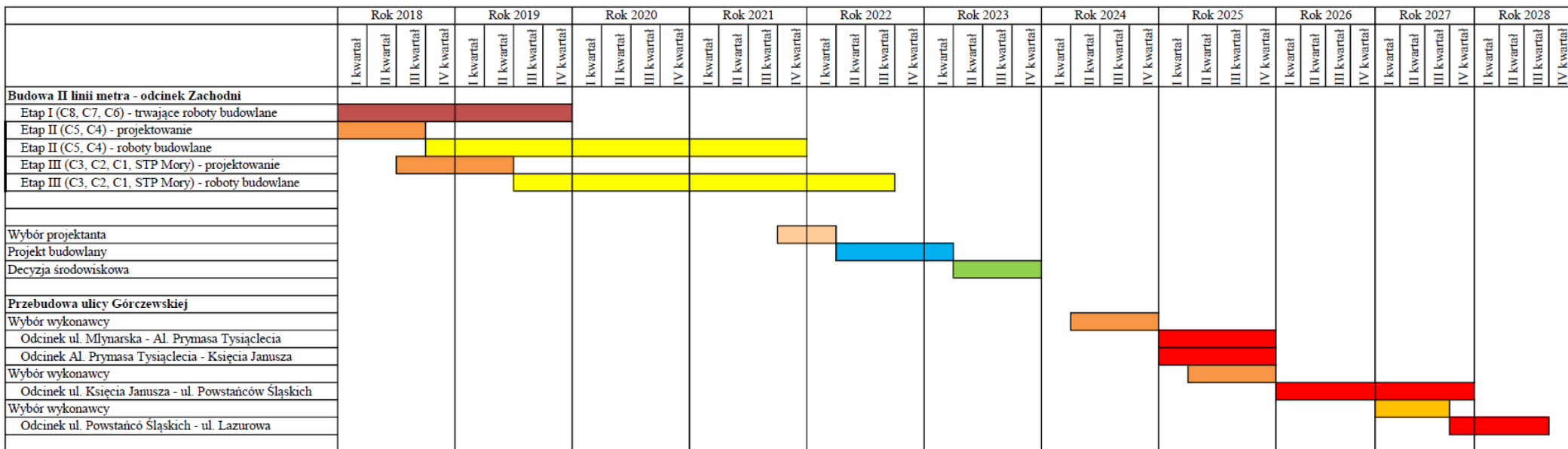
1. Kwestie formalne, czyli zapisy we wniosku o dofinansowanie, gdzie są zdefiniowane wskaźniki produktu i rezultatu dla projektu budowy metra, które są ściśle związane z dotrzymaniem okresu trwałości projektu.
2. Zapisy w umowie o dofinansowanie i umowie z wykonawcą, czy dają możliwość wprowadzenia zmian do dokumentacji, tak by realizować obie inwestycje jednocześnie.
3. Kwestie organizacyjne i logistyczne – czy możliwe jest prowadzenie robót dla obu inwestycji jednocześnie przy zachowaniu akceptowalnych warunków ruchu na tym ciągu komunikacyjnym.

Ostateczna decyzja dotycząca czasu wdrożenia projektu należy do władz miasta.

Podstawą do przygotowania kosztorysu był sekocenbud IV kw. 2017 biuletyn Cen Obiektów Budowlanych – Obiekty Inżynieryjne BCO, Wartość Kosztorysowa Inwestycji WKI. Uwzględnienie wszystkich elementów koniecznych do realizacji inwestycji wygenerowało całkowity koszt 25 893 547,94 złotych.

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

Rysunek 3 Harmonogram realizacji inwestycji w wersji pesymistycznej



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 4 Harmonogram realizacji inwestycji w wersji optymistycznej

	Rok 2018				Rok 2019				Rok 2020				Rok 2021				Rok 2022			
	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał
<b>Budowa II linii metra - odcinek Zachodni</b>																				
Etap I (C8, C7, C6) - trwające roboty budowlane																				
Etap II (C5, C4) - projektowanie																				
Etap II (C5, C4) - roboty budowlane																				
Etap III (C3, C2, C1, STP Mory) - projektowanie																				
Etap III (C3, C2, C1, STP Mory) - roboty budowlane																				
<b>Przebudowa ulicy Górczewskiej</b>																				
Wybór projektanta i wykonawcy																				
Etap I - Projekt zamienny																				
Odcinek ul. Młynarska - Al. Prymasa Tysiąclecia																				
Odcinek Al. Prymasa Tysiąclecia - Księcia Janusza																				
Etap II - Projekt zamienny																				
Odcinek ul. Księcia Janusza - ul. Powstańców Śląskich																				
Etap III - Projekt zamienny																				
Odcinek ul. Powstańców Śląskich - ul. Lazurowa																				

Źródło: opracowanie własne

## 8 Podsumowanie

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.

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.