



4 nowe drogi
rowerowe

Wola i Bemowo,
Mokotów i Wilanów

Praga-Północ,
Ochota



Raport z konsultacji społecznych
dotyczących budowy czterech nowych dróg
dla rowerów na:
ul. Kasprzaka, Wolskiej i Połczyńskiej,
ul. Powsińskiej i Wiertniczej,
ul. Jagiellońskiej,
Al. Jerozolimskich.

Konsultacje społeczne przeprowadził
Zarząd Dróg Miejskich

Warszawa, 11 lipca 2016 r.

SPIS TREŚCI

I. KALENDARIUM	3
II. INFORMACJE O PROJEKCIE	4
1. Wstęp	4
2. Akcje informacyjne	9
3. Działania podjęte w ramach konsultacji	10
III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI	11



I. KALENDARIUM

Konsultacje społeczne: od 5 do 27 kwietnia 2016 r.



Spotkania konsultacyjne, na których zaprezentowano projekty i dyskutowano nad przyjętymi rozwiązaniami:



▪ BEMOWO i WOLA

19 kwietnia 2016 r. (wtorek), godz. 18.00

Szkoła Podstawowa nr 132 im. Sandora Petöfiego, ul. Grabowska 1

▪ WILANÓW i MOKOTÓW

20 kwietnia 2016 r. (środa), godz. 18.00

Urząd Dzielnicy Wilanów, ul. F. Klimczaka 2

▪ PRAGA-PÓŁNOC

21 kwietnia 2016 r. (czwartek), godz. 18.00

Akademia Leona Koźmińskiego, wejście od ul. Jagiellońskiej 59,
budynek A, sala A/24 na parterze

▪ OCHOTA

25 kwietnia 2016 r. (poniedziałek), godz. 18:00

Urząd Dzielnicy Ochota, ul. Grójecka 17 a



Zgłaszanie uwag przez e-mail na adres rowery@um.warszawa.pl oraz pocztą tradycyjną – Wydział Komunikacji Społecznej, Zarząd Dróg Miejskich, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa



/ od 5 do 27 kwietnia 2016 r.

II. INFORMACJE O PROJEKCIE

1. WSTĘP

Zarząd Dróg Miejskich planuje budowę w 2016 roku czterech nowych dróg dla rowerów wzdłuż: ul. Kasprzaka, Wolskiej i Polczyńskiej, ul. Powsińskiej i Wiertniczej, ul. Jagiellońskiej oraz Al. Jerozolimskich. Najpierw poprosiliśmy jednak rowerzystów o opinię na ten temat.

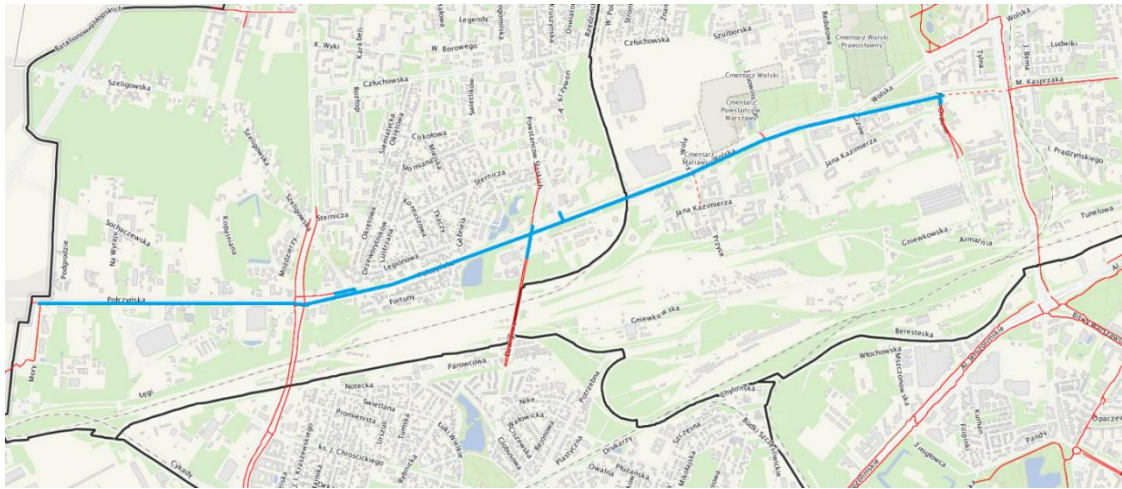
Projektowane odcinki połączą istniejące odcinki dróg rowerowych i pomogą stworzyć spójny system dróg rowerowych.

CZĘŚĆ 1 – WOLA I BEMOWO

Droga dla rowerów powstanie wzdłuż ciągu ulic: M. Kasprzaka-Wolska-Polczyńska na odc. od al. Prymasa Tysiąclecia do granicy miasta. Trasa rowerowa w ul. Polczyńskiej, Wolskiej i ul. Kasprzaka będzie ważnym odcinkiem w warszawskiej sieci infrastruktury rowerowej zapewniającym połączenie Ursusa, Włoch, Bemowa i Woli ze Śródmieściem. Obecnie ulice te nie posiadają wydzielonej infrastruktury rowerowej na większości długości i nie są przyjazne dla rowerzystów ze względu na duże natężenie ruchu kołowego.

W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- budowa nowej drogi dla rowerów od ul. Gierdziejewskiego do ul. Ordon,
- połączenie z istniejącą i przygotowywaną infrastrukturą rowerową – w ul. Gierdziejewskiego, al. 4 Czerwca 1989 r., Dźwigowej, Powstańców Śląskich, Hubalczyków, Ordon,
- połączenie z trasą rowerową w ul. Kasprzaka prowadzącą w kierunku Śródmieścia,
- przebudowa skrzyżowań z sygnalizacją świetlną związana z wyznaczeniem przejazdów dla rowerzystów,
- przebudowa przystanków autobusowych i dostosowanie ich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.



CZĘŚĆ 2 – WILANÓW I MOKOTÓW

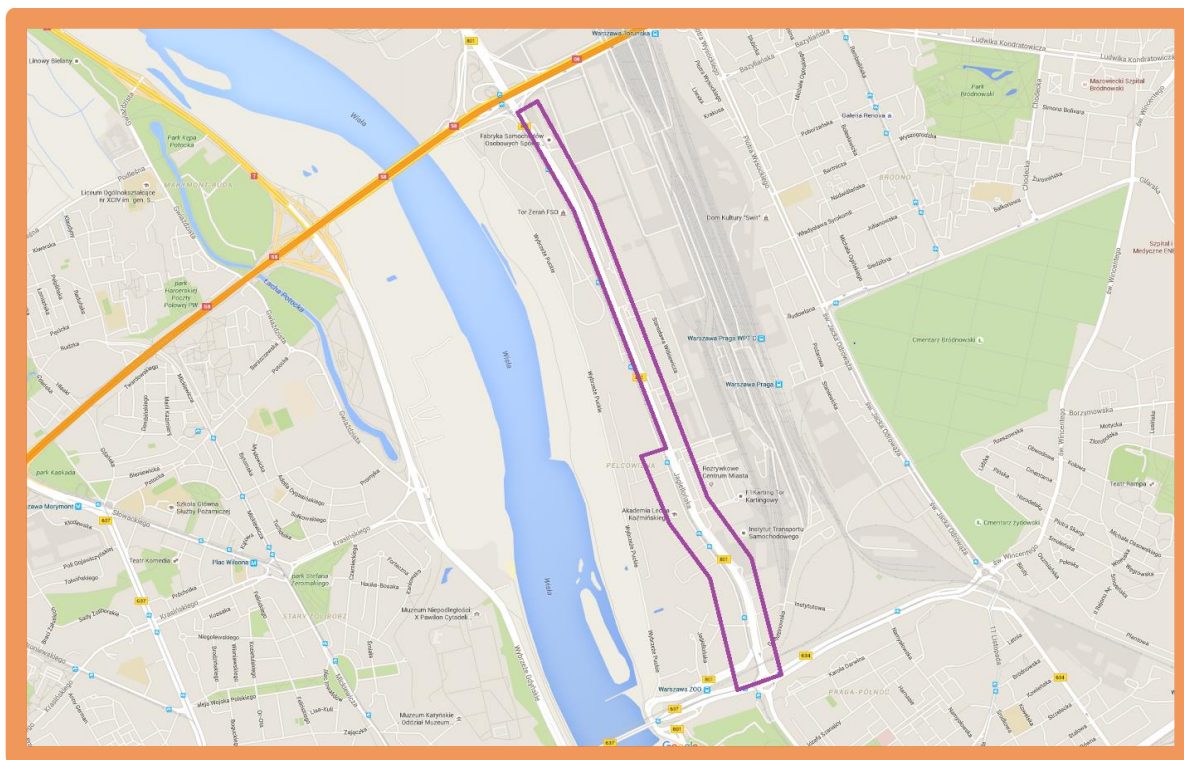
Droga dla rowerów wzdłuż ul. Czerniakowskiej, Powsińskiej i Wiertniczej połączy istniejące i bardzo uczęszczane przez rowerzystów drogi dla rowerów wzdłuż Trasy Siekierskiej i al. Wilanowskiej. Będzie prowadzić po zachodniej stronie jezdni na odcinku ponad 4 km.

Ciąg ulic Czerniakowska – Powsińska – Wiertnicza – Przyczółkowa w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (SUiKZP) jest zapisany jako ulice klasy głównej przyspieszonej (GP). Na rozpatrywanym odcinku nie występuje żadna infrastruktura rowerowa.

Zakres projektu

W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- Po wschodniej stronie ul. Jagiellońskiej od Ronda S. Starzyńskiego do trasy S8 (węzeł Modlińska): budowa dróg rowerowych, wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów oraz dostosowanie jezdni serwisowych do ruchu rowerowego
- Dostosowanie jezdni serwisowej do obustronnego ruchu rowerzystów po zachodniej stronie ul. Jagiellońskiej od ul. Gołędzinowskiej do ul. Batalionu Platerówek.
- Dowiązanie się do istniejących dróg i przejazdów rowerowych wokół Ronda S. Starzyńskiego.
- Dowiązanie się do przejazdów rowerowych w węźle Modlińska.
- Budowę łączników z poprzecznymi ulicami dojazdowymi i osiedłowymi.
- Na skrzyżowaniu z ulicą Batalionu Platerówek: wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów i modernizacja sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem priorytetu dla tramwajów
- Przebudowa chodników po wschodniej stronie jezdni ul. Jagiellońskiej
- Wyznaczenie miejsc postojowych dla samochodów osobowych i zaprojektowanie rozwiązań uniemożliwiających parkowanie samochodów niezgodne z przepisami.
- Wymianę oświetlenia po wschodniej stronie jezdni z uwzględnieniem oświetlenia projektowanej drogi dla rowerów.
- Zaaranżowanie elementów małej architektury w uzgodnieniu z Wydziałem Estetyki m.st. Warszawy.
- Przebudowa części przystanków autobusowych i dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych
- Uzupełnienie trawników oraz nowe nasadzenia drzew i krzewów na całej trasie po stronie wschodniej ul. Jagiellońskiej



CZĘŚĆ 4 – OCHOTA

Konsultacje społeczne dotyczyły projektu nowej infrastruktury rowerowej wzdłuż ulicy Al. Jerozolimskich na odcinku od ul. ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” do pl. Zawiszy.

Al. Jerozolimskie według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (SUiKZP) na odcinku od Pl. Zawiszy do ul. ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” są sklasyfikowane jako ulica główna (G), a docelowo ma zostać przekształcona w ulicę zbiorczą.

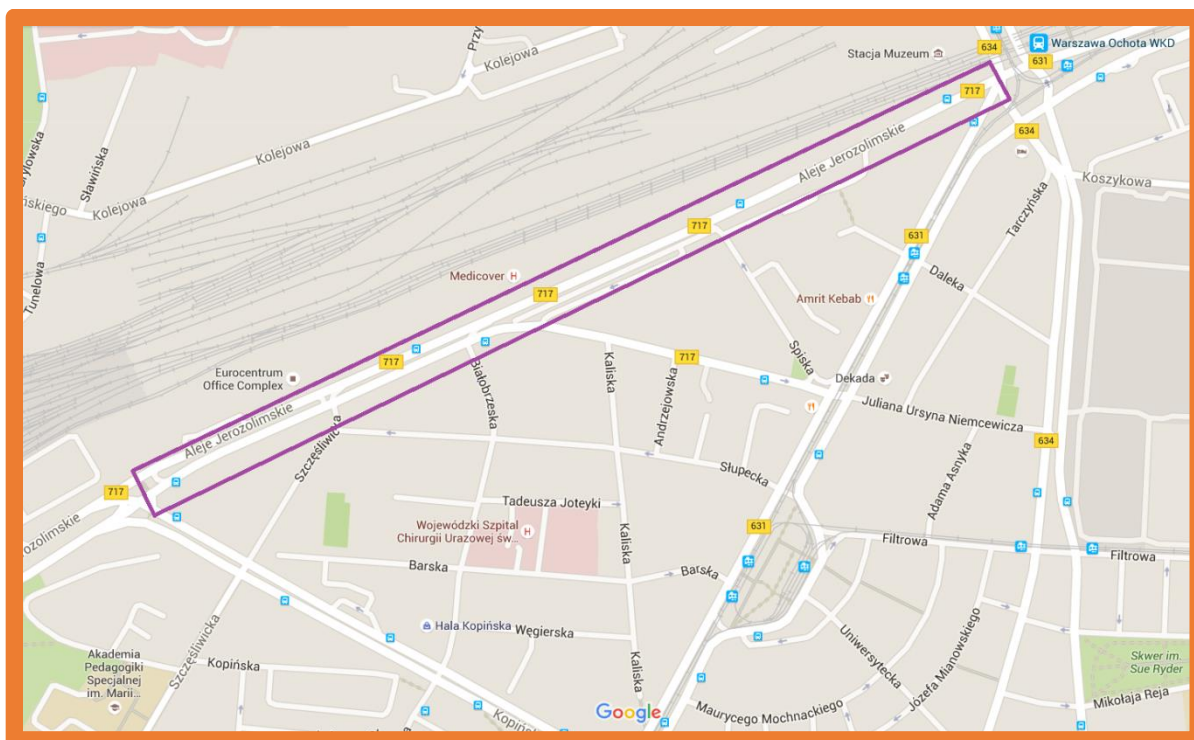
Jest to ulica dwujezdniowa, wyposażona w obustronne chodniki, z niespełniającą standardów dwukierunkową drogą dla rowerów po stronie północnej (odcinkowo), bez infrastruktury rowerowej po stronie południowej.

Zakres projektu

Koncepcja została wykonana w 3 wariantach, różnice pomiędzy wariantami dotyczyły przebiegu drogi dla rowerów i chodnika po północnej stronie Al. Jerozolimskich z zawężeniem jezdni ulicy (w wariantcie 2.) lub bez zawężenia – w wariantach 1 i 3.

W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- Budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów oraz wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów po północnej stronie Alej Jerozolimskich od pl. Zawiszy do nowej drogi dla rowerów w rejonie skrzyżowania z ul. Białobrzeską.
- Budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów, wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów oraz dostosowanie jezdni serwisowej do ruchu rowerzystów po południowej stronie Alej Jerozolimskich od ul. ppłk. M. Sokołowskiego "Grzymały" do skrzyżowania z ul. Niemcewicza.
- Dostosowanie nieużywanej południowej jezdni Alej Jerozolimskich dla ruchu rowerzystów, od ul. Niemcewicza do ul. Spiskiej.
- Dostosowanie jezdni serwisowej do ruchu rowerowego i dopuszczenie ruchu rowerowego „pod prąd” na jej jednokierunkowej części, wraz z wyprowadzeniem ruchu rowerowego na drogę dla rowerów w kierunku pl. Zawiszy.
- Budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów po południowej stronie Alej Jerozolimskich od pl. Zawiszy do wjazdu na drogę serwisową w rejonie budynku nr 131 do pl. Zawiszy.
- Dowiązanie się do istniejących dróg i przejazdów rowerowych wzdłuż Alej Jerozolimskich.
- Budowa łączników z poprzecznymi ulicami dojazdowymi i osiedłowymi.
- Przebudowa chodników.
- Wyznaczenie miejsc postojowych dla samochodów osobowych i zaprojektowanie rozwiązań uniemożliwiających parkowanie samochodów niezgodne z przepisami.
- Zaaranżowanie elementów małej architektury w uzgodnieniu z Wydziałem Estetyki m.st. Warszawy.
- Przebudowa części przystanków autobusowych i dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych
- Uzupełnienie trawników oraz nowe nasadzenia drzew i krzewów



2. AKCJA INFORMACYJNA

Informacje na temat konsultacji były przekazane zainteresowanym na wiele sposobów:

- Strona internetowa

Platforma Konsultacji Społecznych m.st. Warszawy www.konsultacje.um.warszawa.pl; strona główna Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, strona Urzędów Dzielnic i jednostek podległych, Zarządu Dróg Miejskich i Pełnomocnika Prezydenta m. st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej.

- Media społecznościowe

Facebook ZDM, Pełnomocnika ds. komunikacji rowerowej, Konsultacji Społecznych w Warszawie, Urzędu m.st. Warszawy, Urzędów Dzielnic, a także Zielonego Mazowsza i innych organizacji skupiających środowisko rowerowe.

- Plakaty

Plakaty rozmieszczone w dzielnicowych obiektach użyteczności publicznej.

- Informacje w mediach

O konsultacjach można było się dowiedzieć z artykułów w prasie i na portalach internetowych, m.in:

TVN Warszawa (06.04.2016)

<http://tvnwarszawa.tvn24.pl/informacje,news,cztery-nowe-trasy-rowerowe-wczesniej-beda-konsultacje,198790.html>

Śliwice.info (06.04.2016)

<http://sliwice.info/uncategorized/droga-rowerowa-w-jagiellonskiej-konsultacje-projektu/>

Kurier Wolski (15.04.2016)

http://www.wola.waw.pl/data/newspapersFiles/kwolski_138_kwiecień_druk_www.pdf

Gazeta Wyborcza (18.04.2016)

<http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,19940038,planuja-drogi-rowerowe-wzdłuż-ruchliwych-ulic-startują-konsultacje.html>

Co w Wilanowie (20.04.2016)

<https://cowwilanowie.pl/component/content/article?id=6533>

I.Mokotów.pl (20.04.2016)

<http://imokotow.pl/artykul/nowe-drogi-dla-rowerow--beda-konsultacje/43466>

Informator Ochoty i Włoch (25.04.2016)

<http://iochota.pl/artykul/nowe-drogi-dla-rowerow--konsultacje-spoeczne/43465>

3. DZIAŁANIA PODJĘTE W RAMACH KONSULTACJI

Konsultowane materiały były dostępne w trakcie trwania konsultacji na stronie internetowej Zarządu Dróg Miejskich pod adresem: www.zdm.waw.pl/aktualnosci/konsultujemy-nowe-drogi-rowerowe oraz na warszawskiej platformie konsultacji społecznych www.konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/4-nowe-drogi-rowerowe-wola-i-bemowo-mokotow-i-wilanow-praga-polnoc-ochota.

Opinie mieszkańców były zbierane drogą mailową oraz na spotkaniach konsultacyjnych.

E-mail: maile od osób indywidualnych oraz od instytucji.

Poczta tradycyjna: pisma w ramach konsultacji społecznych oraz pisma od organizacji miejskich (dzielnica, jednostki, spółki).

Spotkania (patrz: tabela).

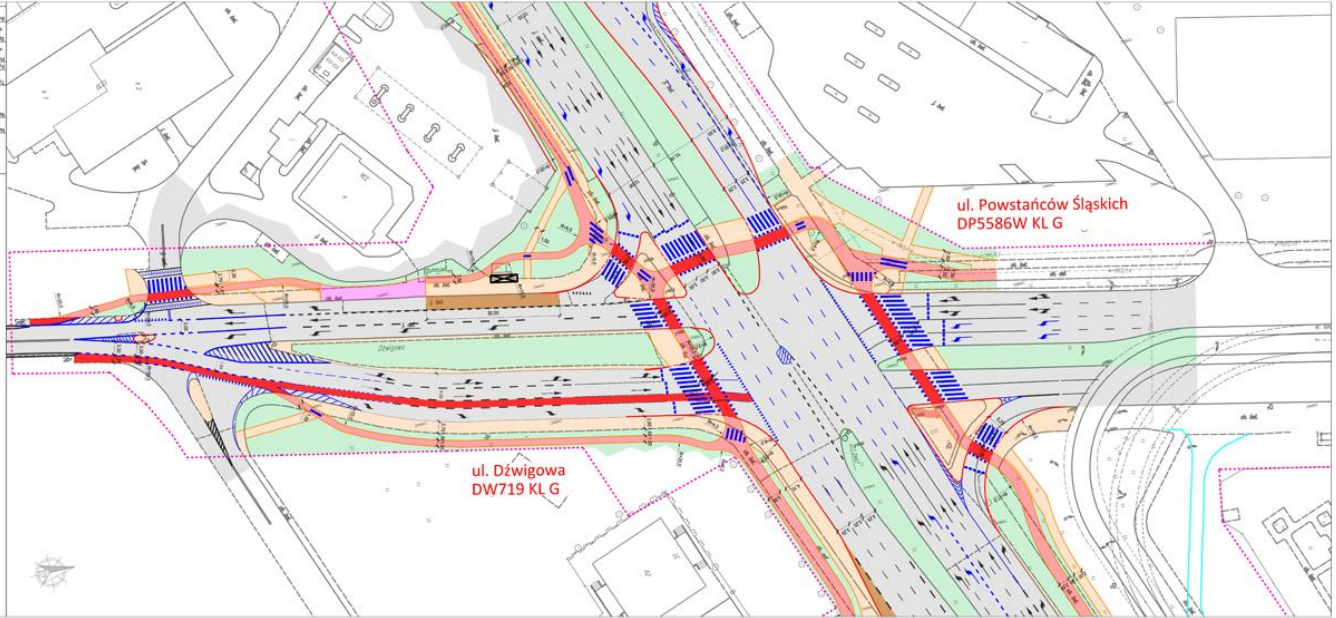
termin	godziny	temat	miejsce	prowadzący	Ilość uczestników
19.04.2016 (wtorek)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżki rowerowej na Woli i Bemowie	Szkoła Podstawowa nr 132 im. Sandora Petőfi, ul. Grabowska 1	Tamas Dombi Marcin Makijewski	28
20.04.2016 (środa)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżki rowerowej na Wilanowie i Mokotowie	Urząd Dzielnicy Wilanów, ul. F. Klimczaka 2	Tamas Dombi, Paweł Pietrzyk	23
21.04.2016 (czwartek)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżki rowerowej na Pradze-Północ	Akademia Leona Koźmińskiego, wejście od ul. Jagiellońskiej 59, budynek A, sala A/24 na parterze	Tamas Dombi Maciej Socha	4
25.04.2016 (poniedziałek)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżki rowerowej na Ochocie	Urząd Dzielnicy Ochota, ul. Grójecka 17 a	Tamas Dombi Maciej Socha	12

III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI

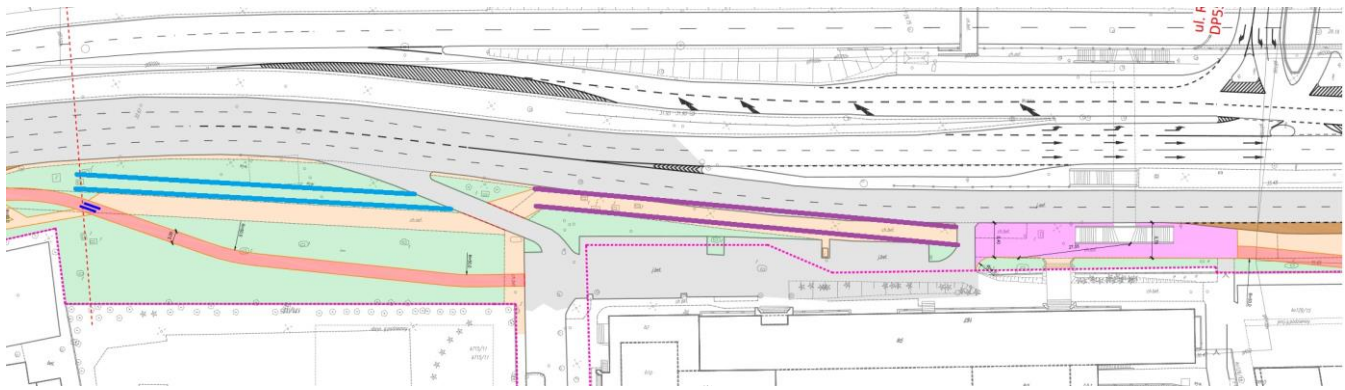
CZĘŚĆ 1 – WOLA I BEMOWO

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	spotkanie konsultacyjne 19.04	Odsunąć drogę dla rowerów od jezdni w rejonie wyjazdu ze stacji paliw „Orlen”.	uwzględniono	
2	spotkanie konsultacyjne 19.04	Zamienić miejscami przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów przy ul. Sochaczewskiej.	uwzględniono	
3	spotkanie konsultacyjne 19.04	Wprowadzić trawnik w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania z ul. Dostawczą.	nie uwzględniono	Brak możliwości wprowadzenia trawnika o powierzchni umożliwiającej wegetację roślin.
4	spotkanie konsultacyjne 19.04	Drogi dla rowerów i pieszych wykonywać z płyt betonowych.	nie uwzględniono	Założeniem projektu jest wykonanie dróg dla rowerów i pieszych o nawierzchni asfaltowej. Informacja o pierwszeństwie pieszych będzie zapewniona za pomocą oznakowania pionowego i poziomego.
5	spotkanie konsultacyjne 19.04	W rejonie ul. Szeligowskiej prowadzić ruch rowerów w kierunku centrum przez jezdnię serwisową.	nie uwzględniono	Poprowadzenie wydzielonej trasy rowerowej zapewnia segregację od ruchu samochodowego oraz pozwala na ominięcie progów zwalniających.
6	spotkanie konsultacyjne 19.04	Zaprojektować wyniesienie przejazdu dla rowerzystów na wjeździe na stację paliw „Łukoil”.	nie uwzględniono	Przejazd znajduje się poza zakresem opracowania (wykonany w ramach budowy tzw. ul. Nowolazurowej).
7	spotkanie konsultacyjne 19.04	Doprojektować czwarte przejście dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Tkaczy.	uwzględniono	
8	spotkanie konsultacyjne 19.04	Wprowadzić dwukierunkowy ruch rowerów na jezdni serwisowej w rejonie posesji Połczyńska 61-75.	uwzględniono	
9	spotkanie konsultacyjne 19.04	Skorygować skos pasów ruchu za skrzyżowaniem z ul. Powstańców Śląskich w kierunku zachodnim.	uwzględniono	
10	spotkanie konsultacyjne 19.04	Wyprostować łuk drogi dla rowerów na ul. Dźwigowej w kierunku południowym.	uwzględniono	
11	spotkanie konsultacyjne 19.04	Wydzielić drogę dla rowerów na odcinku jezdni serwisowej przy dawnej stacji paliw „Orlen”.	nie uwzględniono	Na długości jezdni serwisowej szerokość dostępnego terenu jest niewystarczająca dla wydzielienia drogi dla rowerów.
12	spotkanie konsultacyjne 19.04	Wprowadzić dojazd do przejścia dla pieszych przy parkingu P+R.	nie uwzględniono	Doprowadzenie rowerzystów do przejścia dla pieszych nie jest wskazane, gdyż sugeruje rowerzystom możliwość przejeżdżania po przejściu.
13	spotkanie konsultacyjne 19.04	Na skrzyżowaniu z ul. Studzienną odsunąć przejazd dla rowerzystów od jezdni ul. Wolskiej.	nie uwzględniono	Odległość przejazdu dla rowerzystów od jezdni w tym miejscu jest wystarczająca dla pojazdu oczekującego na możliwość włączenia się

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				do ruchu.
14	spotkanie konsultacyjne 19.04	Na wysokości skrzyżowania z ul. Redutową prowadzić ruch rowerowy poza jezdnią serwisową.	uwzględniono	
15	spotkanie konsultacyjne 19.04	Zaprojektować połączenie z drogą dla rowerów w ul. Hubalczyków.	uwzględniono	
16	Warszawska Masa Krytyczna	Na całym odcinku na którym DDR przylega bezpośrednio do chodnika wprowadzić separację z pasa kostki kamiennej łamanej o szerokości min 0,3m.	uwzględniono	Wprowadzenie pasa jest założeniem projektu.
17	Warszawska Masa Krytyczna	na wysokości nr 115 – 115B wprowadzić separację DDR i chodnika, jest miejsce. Rozważyć wystłupkowanie chodnika.	uwzględniono częściowo	Zaproponowane rozwiązanie ma na celu zachowanie funkcjonalności jezdni serwisowych. Słupki blokujące w tym miejscu zostaną zaprojektowane.
18	Warszawska Masa Krytyczna	na wysokości nr95 – ograniczyć odcinek wspólnego ciągu pieszo – rowerowego do absolutnego min., na pozostałej części wyraźna separacja.	uwzględniono	
19	Warszawska Masa Krytyczna	Na odcinku od nr 89 do nr75 – wprowadzić separację DDR i chodnika. Wzdłuż zjazdów indywidualnych zastosować słupki blokujące.	nie uwzględniono	Szerokość pasa drogowego jest niewystarczająca do wydzielienia drogi dla rowerów.
20	A. S.	Poniżej przedstawiam propozycję zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulicy Połczyńskiej z Dźwigową i Powstańców Śląskich. Na początku należy zwrócić uwagę, że ostatnie inwestycje na granicy dzielnicy Bemowo z Włochami i Ursusem zmniejszyły ilość kierowców zainteresowanych skrętem w lewo z ulicy Dźwigowej w stronę Ożarowa. Zwłaszcza otwarcie dla ruchu ostatniego fragmentu ulicy Łazurowej (od ronda do Szeligowskie) wraz z otworzonym dla ruchu wiaduktem nad torami kolejowymi, spowodowało zmniejszenie ilości samochodów jadących z Włoch w stronę Ożarowa ulicą Dźwigową. Kierowcy mają obecnie inne, lepsze i szybsze trasy dojazdu do ulicy Łazurowej czy dalej pod Warszawę. Obecnie ilość samochodów skręcających w lewo to 2-4 w cyklu świetlnym (obserwacja własna). Dlatego wydaje się być niepotrzebnym istnienie dwóch pasów jezdni do skrętu w lewo, w tym jednego tylko w lewo. Bardziej potrzebne jest wydzielenie oddzielnego pasa do skrętu w prawo, który w obecnym układzie jest współdzielony z jednym z dwóch pasów do jazdy na wprost. Blokowanie warunkowego prawoskrętu, przez kierowców zainteresowanych jazdą na wprost, a stojących na czerwonym świetle, jest jednym z powodów spowolnienia ruchu w tunelu na ulicy Dźwigowej. Przedstawiona propozycja zmiany organizacji ruchu, przewiduje wycięcie 1,5 metra pasa zieleni pomiędzy jezdniami i przesunięcie pasa do skrętu w lewo i jazdy na wprost z równoczesnym zrezygnowaniem z istnienia pasa tylko w lewo, a zastąpienie go pasem lewo/prosto. Wydzielenie pasu do skrętu w prawo, z równoczesnym wytyczeniem, w miejscu powstałym z przesunięcia dwóch pasów, pasa dla rowerów przeznaczonego do jazdy prosto w ulicę Powstańców Śląskich. Za skrzyżowaniem rowerzysta będzie mógł wybrać czy pojedzie prosto ulicą Powstańców Śląskich, czy wjedzie na „wysepkę” i poczeka na zmianę świateł, aby przejechać na drugą stronę ulicy i pojechać ciągiem pieszo-rowerowym, czy też pojedzie w stronę centrum. Zwłaszcza dla tych osób poruszających się rowerem w głąb Bemowa, jest to rozwiązanie bardziej funkcjonalnie, gdyż uniknie się dwukrotnego czekania na zmianę świateł na skrzyżowaniu przy Ciepłowni Wola. Czemu osoby jadące na rowerze nie miałyby korzystać z ciągu pieszo-rowerowego wyznaczonego po zachodniej stronie ulicy Powstańców Śląskich? 1) dlatego że jest to ciąg pieszo-rowerowy, a nie droga dla rowerów, z której jest obowiązek korzystać 2) nie prowadzi w stronę w którą jedzie rowerzysta, bo kończy się kilkaset metrów dalej i zmusza rowerzystę do	nie uwzględniono	W związku z planowaną na 2016 r. budową drogi dla rowerów na dalszym odcinku ul. Powstańców Śląskich ruch rowerowy powinien odbywać się w tej relacji po dedykowanej infrastrukturze.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		przejścia przez ulicę Powstańców Śląskich, do tego przez przejście na którym nie ma wytyczonego przejazdu dla rowerów, oraz bez sygnalizacji świetlnej. 3) dojechanie wymaga dwukrotnego czekania na zmianę świateł na skrzyżowaniu Powst. Śląskich/ Dźwigowa / Połczyńska. Cykl świetlny jest skonstruowany tak, że po przejechaniu przez Dźwigową, trzeba czekać, aż przejadą samochody jadące w stronę centrum. Następnie ruch w stronę centrum jest zatrzymany, co daje możliwość skrętu w ulicę Dźwigową dla samochodów jadących od strony centrum. Kolejna faza to jazda na wprost z ulicy Dźwigowej w głąb Bemowa. I dopiero w następnej kolejności, razem z zielonym światłem dla ul. Powstańców Śląskich w stronę Włoch i centrum, zapali się zielone światło umożliwiające przejazd rowerzystom. Oznacza to, że rowerzysta zainteresowany jazdą na Bemowo będzie musiał spędzić od 3/4 do 1 i 1/4 cyklu świetlnego na tym skrzyżowaniu. Z powyższych można wysnuć wniosek, że pomimo zaprojektowania dróg rowerowych i przejazdów przez jezdnię na tym skrzyżowaniu, gros rowerzystów jadących z ulicy Dźwigowej i tak będzie jechać po jezdni. Propozycja to próba odpowiedzi na potrzeby uczestników dróg, a nie sztuka, dla sztuki. 		
21	Ł. T.	z przykrością zmuszony jestem przesłać moja negatywną opinie co do projektu DDR wzdłuż ulic Połczyńska-Wolska- Kasprzaka. Proponowany przebieg DDR przypomina dziś bardziej narciarską trasę do slalomu specjalnego niż główną drogę rowerową w mieście spełniającą najwyższe standardy bezpieczeństwa i komfortu podróży rowerem. Podstawowym problemem jest pozostawienie na trasie wszystkich zatok autobusowych i wydzielonych prawoskrętów, które wymuszają odginanie DDR co kawałek. Takie prowadzenie DDR generuje masę konfliktów z pieszymi, którzy mają problem z właściwą identyfikacją chodnika. Często również nie chcą przechodzić przez zatłoczony przystanek, gdzie wprowadzany jest na siłę ciąg pieszy. Uważam, że standardem powinno być wyznaczanie peronu przystankowego w miejscu zatoki autobusowej, prowadzenie DDR prosto oraz lokalizowanie chodnika jako kontynuacji ciągu pieszego za DDR z dala od krawędzi jezdni tak ażeby piesi nie będący pasażerami komunikacji miejskiej mogli swobodnie przejść. Wnioskuje o zastosowanie takiego rozwiązania na wszystkich przystankach autobusowych na trasie. Obecnie ulica Połczyńska nie pełni już tranzytowego charakteru w związku z budową ekspresowej obwodnicy Warszawy, ma 3 pasy ruchu, umożliwiające swobodne ominięcie autobusu, a dodatkowo ruch autobusów na tej trasie zapewne docelowo spadnie po realizacji inwestycji tramwajowej. Wiem, że korekta geometrii jezdni generuje dodatkowe koszty, ale ja osobiście wolę, żeby infrastruktury rowerowej budować mniej, ale za to by była ona rzeczywiście wysokiej jakości, zapewniającej komfort także	nie uwzględniono	Korekta geometrii ul. Połczyńskiej na całej długości wykracza poza zakres projektu.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		pieszym i bezpieczeństwo (prosty przebieg DDR to łatwiejsza obserwacja rowerzysty przez kierowców) .		
22	Ł. T.	wspólny CPR na odcinku Łazurowa-Szeligowska powinien być pokazywany w podręcznikach jak nie projektować dróg dla rowerów. Zakręt i przejazd przez drogę serwisową od zachodniej jej strony jest fatalny. Postuluję zmianę CPR na wydzielony DDR na tym odcinku i korektę geometrii jezdni i DDR. Zabierając trochę samochodom można tam przecież zrobić oddzielny wydzielony DDR o szerokości 2 metrów, co znacząco poprawi komfort podróży pieszych.	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni znajduje się poza zakresem opracowania (wykonana w ramach budowy tzw. ul. Nowołazurowej). Szerokość pasa drogowego jest niewystarczająca do wydzielenia drogi dla rowerów na tym odcinku.
23	Ł. T.	na odcinku Nowej Huty -Tkaczy postuluje rezygnację ze wspólnego CPR na rzecz wydzielenia DDR, jezdni ma tam 6,8 metra więc w razie konieczności można uzyskać dodatkową przestrzeń kosztem szerokości pasów ruchu. Niezbędne jest także zabezpieczenie wjazdów posesji przed pozostawianiem tam nielegalnie zaparkowanych samochodów, także przed parkowaniem równoległe do krawędzi jezdni na bardzo szerokich łukach wlotów (powszechna praktyka np. Na Alejach Ujazdowskich odcinek Piękna-Plac Trzech Krzyży- patrz zdjęcie Przykład 1). Na pewno nielegalnemu parkowaniu sprzyja zaproponowana w projekcie inna nawierzchnia wjazdów na posesja na proponowanym CPR	nie uwzględniono	Szerokość jezdni nie może być zmniejszona z uwagi na klasę drogi (główna ruchu przyspieszonego). Szerokość pasa drogowego jest niewystarczająca do wydzielenia drogi dla rowerów na tym odcinku.
24	Ł. T.	na wyniesionym przejeździe na zachód przed Powstańców Śląskich DDR i chodnik nienaturalnie się wyginają, jest to o tyle dziwne, że kształt wyniesienie implikuje możliwość prowadzenie DDR w bardziej prosty sposób?	nie uwzględniono	Przebieg drogi dla rowerów ma na celu zapewnienie lepszej widoczności na przejeździe dla rowerzystów.
25	Ł. T.	DDR w ciągu Powstańców Śląskich-Dźwigowa (strona zachodnia, skrzyżowania) jest nienaturalnie powyginany, zaś krótki wspólny CPR po stornie południowo-zachodniej tam niefunkcjonalny. Należy zlikwidować pas z zatoką przystankową i skrętem w prawo, gdyż nie tylko skutkuje on CPR-em, ale jest mało wygodny dla kierowców, którzy skręcając w prawo będą musieli najeżdżać na wyniesienie pod bardzo małym kątem, równocześnie w związku z tym słabo widząc najeżdżającego z prawej rowerzystę	uwzględniono częściowo	Uproszczono przebieg drogi dla rowerów oraz zlikwidowano odcinek drogi dla rowerów i pieszych.
26	Ł. T.	w przypadku wprowadzania ruchu na jezdnie serwisowe na odcinku Powstańców Śląskich - Redutowa warto by zabezpieczyć te miejsca przed szybkim wjazdem samochodów poprzez zastosowanie progów zwalniających przed miejscami gdzie DDR włącza się w jezdnię. Rozważyłbym także wyznaczenie sierzantów rowerowych, jednak tylko w sytuacji gdy będą one lokowane w środku pasa ruchu - tak by nie zachęcać do jazdy niebezpiecznie blisko zaparkowanych samochodów i wyraźnie zaznaczać kierowcom obecność rowerzystów na jezdni o ruchu uspokojonym	uwzględniono	
27	Ł. T.	proszę o przeanalizowanie możliwości oddzielenia ruchu pieszych i rowerów w okolicy przejścia podziemnego na wysokości Redutowej, wydaje się to być potencjalnie bardzo konfliktogenne i niebezpieczne miejsce	uwzględniono	
28	Ł. T.	wnoszę o zapewnienie by przejazd rowerzysty w obu kierunkach na osi północ-południe i wschód-zachód przez skrzyżowanie z Powstańców Śląskich był możliwy w pojedynczym cyklu świateł	uwzględniono z uwagami	Szczegółowe rozwiązanie zostanie opracowane na etapie przygotowywania projektu sygnalizacji świetlnej.
29	D. Z.	Czy jest plan poprawy bezpieczeństwa chodniki przy skrzyżowaniu Kasprzaka-Prymasa Tysiąclecia? Jest tam bardzo wąski chodnik i jest bardzo niebezpieczne. Najgorsza sytuacja powstaje podczas przyjazdu autobusu. Jedni pasażerowie wysiadają, drudzy wsiadają, dla rowerzysty nie ma już miejsca.	uwzględniono z uwagami	Uwaga wykracza poza zakres opracowania, jednak zostanie uwzględniona w projekcie przebudowy drogi dla rowerów w al. Prymasa Tysiąclecia.
30	D. Z.	Innym miejscem jest przystanek przy banku City Handlowy, mam nadzieje ze a ścieżka powstanie za tym przystankiem.	uwzględniono	
31	A. S.	Korzystając z możliwości, przesyłam niżej moje uwagi i propozycję przebiegu trasy rowerowej koło parkingu P+J przy ulicy Połczyńskiej. Na planie prezentowanym w dokumencie dotyczącym przebiegu wzdłuż ulicy Połczyńskiej, widać, że trasa poprowadzona jest południową stroną ulicy. Nie jest przypadkiem, że wielu rowerzystów jeździło po tej stronie, choćby z powodu, że na prawie całej długości od skrzyżowania z ulicą Dźwigową w stronę centrum nawierzchnia chodników jest asfaltowa. Po stronie północnej są to połamane płyty. I dalej na woli również na chodniku leżą krzywe płyty, podczas gdy na południowej stronie, od skrzyżowania z ulicą Fort Wola jest fragment ciągu pieszo-	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania. W szczególności skrzyżowanie przy parkingu P+R było przebudowywane w 2015 r. w ramach wprowadzania priorytetu dla tramwajów, w związku z czym jego kolejną przebudowę należy uznać za nieuzasadnioną z punktu widzenia gospodarowania funduszami publicznymi.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		rowerowego. Bo nie ma co się okłamywać, że nie wolno jeździć po chodniku, bo wielu rowerzystów po nim jeździ, zwłaszcza, że ten odcinek jest słabo przez pieszych wykorzystany. Niemniej nieporozumieniem jest niepodłączenie parkingu P+J do tejże drogi rowerowej. Założeniem parkingu jest, że ludzie przyjeżdżają samochodem, lub rowerem i przesiadają się do komunikacji publicznej. Dlaczego nie ułatwić włączenia się do ruchu, poprzez umożliwienie przejazdu rowerem na światłach naprzeciwko bramy wjazdowej, w miejscu gdzie jest przejście dla pieszych. Przy okazji można wytyczyć DDR również po północnej stronie ulicy Połczyńskiej. Na poniższym schemacie prezentuję natężenie przejazdów rowerami w ramach European Cycling Challenge 2014, na którym widać, że rowerzyści jeżdżą ulicą połczyńską w dwóch śladach. W sporej części związane jest to z tym, że przepisy drogowe zobowiązują do jazdy jezdnią, a ulica Połczyńska w tym miejscu ma dwie jezdnie, w związku z tym ślady są wyraźnie oddzielone od siebie. Przy czym ślad południowy jest silniej zaznaczony, co może wskazywać, że wiele osób wybierało chodnik. Za zlokalizowaniem DDR również na północnej stronie przemawia fakt, że na prawie całej długości ulicy Połczyńskiej zabudowa mieszkaniowa, wielorodzinna, jest na północ od ulicy. Wytyczenie trasy dla rowerów po północnej stronie, będzie więc bardziej naturalne i dogodne. A miejsce na drogę, pomiędzy jezdnią a torami tramwajowymi jest.		
32	D. S.	Jestem przyszłym mieszkańcem Bemowa (ul. Szeligowska) i z zadowoleniem przyjąłem informację o planowanej budowie ścieżki rowerowej w tym właśnie kierunku. Z pewnością będę korzystał z trasy rowerowej Połczyńska-Wolska-Kasprzaka z chwilą oddania do użytku. Cały projekt wygląda obiecująco i przemyślanie. Jednak mam drobną uwagę do odcinka znajdującego się w bliskim otoczeniu Banku Citi. W zaproponowanym projekcie ścieżka rowerowa kończy się w miejscu gdzie jest parking przy Banku i rozpoczyna się jak parking dobiega do końca. Takie rozwiązanie może być uciążliwe dla przyszłych cyklistów. Poruszanie się między zaparkowanymi i parkującymi samochodami może powodować kolizje. Dodatkowo parking jest zrobiony z kostki brukowej, która miejscami jest nierówna. Również dla niektórych mieszkańców ulicy Jana Kazimierza podczas remontów dróg (np. parę tygodni temu przebudowa ulicy Sowińskiego) ulica Golezowska (obok Banku) służy jako skrót do ulicy Kasprzaka. Mam jeszcze wątpliwości czy z czasem Bank może wprowadzić ograniczenia w poruszaniu się po ich parkingu? W załączeniu chciałbym przedstawić możliwość modyfikacji projektu na tym odcinku. Liniami niebieskimi zaznaczyłem propozycje fragmentu ścieżki, która przebiega zaraz przed parkingiem Banku. Jest prosta, krótsza i nie przecina chodnika (nie jest potrzebne przejście dla pieszych na trasie rowerowej w okolicach jej początku). Fragment zaznaczony liniami fioletowymi może posłużyć jako ciąg pieszo-rowerowy (różowy kolor w projekcie). Myślę, że takie rozwiązanie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa na tym odcinku oraz zwiększy płynność poruszania się rowerzystów.	uwzględniono	
				
33	A. I.	Czy przed ul Redutową (przy banku) będzie przerwa w przebiegu drogi rowerowej? Co wtedy na zjechac na	uwzględniono	Wydzielono drogę dla rowerów w tym miejscu.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		jezdnię i wjechać zaraz ponownie?		
34	A. I.	Czy między Lazurówką a Szeligowską musi być ciąg pieszo – rowerowy, czy na pewno nie ma możliwości wyodrębnienia drogi rowerowej?	nie uwzględniono	Szerokość pasa drogowego na tym odcinku jest niewystarczająca dla wydzielenia drogi dla rowerów.
35	A.B.	Włączenie DDR w jezdnię serwisową na wschód od skrzyżowania z Gierdziejewskiego powinno być na zakręcie jezdni, w miejscu gdzie jest najlepsza widoczność, a nie 20 m dalej.	uwzględniono	
36	A.B.	W rejonie tej jezdni serwisowej należy przewidzieć solidne zabezpieczenie DDR przed nielegalnym wjazdem.	uwzględniono	
37	A.B.	Jaki cel ma przeplatanie drogi dla rowerów z chodnikiem w rejonie zjazdu w pół drogi między Gierdziejewskiego a Tesco? Lepiej byłoby prowadzić konsekwentnie DDR od strony jezdni, ewentualnie zrobić wspólny ciąg pieszo-rowerowy.	nie uwzględniono	Celem przeplatania jest przeprowadzenie ruchu pieszego przez jezdnię serwisową poza łukiem.
38	A.B.	Zrobić lokalne przewężenia jezdni (można słupkiem, barierą itp.) - za przystankiem autobusowym Karolin i za wyjazdem ze stacji paliw. Tak aby zamiast 4 pasów niezdefiniowanego lotniska były wyraźnie wyodrębnione zatoka autobusowa i odcinki pasów włączenia. Tak jak zaprojektowano, samochody próbujące włączyć się do ruchu ze stacji paliw i z bocznego wyjazdu z Tesco będą blokować przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.	uwzględniono	
39	A.B.	Alternatywnie dla drugiego z ww. zwężeń - zamknąć boczny wyjazd z Tesco. On niczego nie obsługuje, pozwala tylko na ominięcie skrzyżowania ze światłami i tworzy dodatkowe punkty kolizji. Połczyńska jest teoretycznie drogą klasy GP, liczba zjazdów powinna być ograniczana.	nie uwzględniono	Wprowadzono poprzednią uwagę.
40	A.B.	Do rozważenia - ujednolicić przekrój Połczyńskiej na odcinku Gierdziejewskiej do 2 pasów ruchu w kierunku centrum (+ ew. pasy do skrzyżowania, pasy włączenia, zatoki autobusowe). 2 pasy ruchu na wprost są już na skrzyżowaniu z Gierdziejewskiego i dalej od Szeligowskiej do Dźwigowej, nie wpłynie to zatem na przepustowość drogi (a nawet gdyby wpłynęło, to jest to droga dojazdowa do centrum, dla której niedawno wybudowano obwodnicę).	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni wykracza poza zakres opracowania.
41	A.B.	W rejonie skrzyżowania z Sochaczewską zamiast wspólnego ciągu pieszo-rowerowego można przeprowadzić ruch rowerowy jezdnią serwisową lub zwęzić jezdnię główną (patrz pkt 6 wyżej).	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni wykracza poza zakres opracowania. Zastosowane rozwiązanie ma na celu odseparowanie rowerzystów od ruchu innych pojazdów.
42	A.B.	Przed posesją nr 131 zamiast pozyskiwania terenu i wchodzenia komuś w ogródek można zwęzić jezdnię (patrz pkt 6 wyżej).	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni wykracza poza zakres opracowania.
43	A.B.	Na skrzyżowaniu z Nowolazurówką wydzielić pas do skrzyżowania w lewo, pozostawiając 2 pasy do ruchu na wprost w kierunku centrum. Za skrzyżowaniem zamiast 3 pasów ruchu + zatoka, 2 pasy ruchu + zatoka otwarta. Nie uwzględniono	nie uwzględniono	Przebudowa tego wybudowanego w 2015 r. skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania.
44	A.B.	Szeligowska - niestety dramat: - Zakręt trasy rowerowej pod kątem, bez wyłukowania. - Jezdnia serwisowa umożliwia kierowcom ominięcie sygnalizacji na skrzyżowaniu. - Z punktu widzenia kierowcy zjazd na parking znajduje się na końcu długiej szerokiej prostej, a rowerzysta nagle mu skręca na jezdnię. - Z punktu widzenia rowerzysty - nikła szansa na zauważenie nadjeżdżającego samochodu. Miejsce ma potencjał być bardziej niebezpieczne niż zjazd do Arkadii. Wymaga gruntownego przeprojektowania - albo tak, by zjazd na drogę serwisową był pod kątem prostym do Połczyńskiej, albo przez zamknięcie zjazdu przed Szeligowską i pozostawienie tylko zjazdu za skrzyżowaniem jako dwukierunkowego.	uwzględniono	Umieszczono na rysunku urządzenia bezpieczeństwa ruchu (zapory betonowe) zaprojektowane w ramach budowy tzw. ul. Nowolazurowej.
45	A.B.	W rejonie skrzyżowania z Lustraną zapewnić ciągłość CPR na zjazdach bramowych (x7).	uwzględniono	
46	A.B.	Na zjeździe z Połczyńskiej na stację paliw przed Dźwigową powiększyć wyspę dzielącą o prawy pas ruchu (skrócić	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		pas ruchu do skrętu w prawo w Dźwigową - po wybudowaniu Nowolazurowej i Gierdziejewskiego nie jest konieczny taki długi). Dzięki temu samochody włączające się do ruchu nie będą blokować przejścia i przejazdu.		
47	A.B.	Uporządkować / ograniczyć dostępność do stacji paliw w rejonie skrzyżowania Połczyńska / Dźwigowa. Np. z Dźwigowej tylko zjazd, na Połczyńskiej tylko wyjazd. Do rozważenia ograniczenie relacji na pseudoskrzyżowaniu na spadku Dźwigowej (np. zablokowanie przejazdu w poprzek Dźwigowej ze stacji paliw) i wyprostowanie wlotu po stronie wschodniej.	uwzględniono częściowo	Brak jest możliwości zmiany organizacji ruchu na łączniku ul. Połczyńskiej i ul. Dźwigowej (droga wewnętrzna). Na etapie projektu organizacji ruchu zostanie ograniczona liczba relacji na skrzyżowaniu z ul. Dźwigową.
48	A.B.	Na skrzyżowaniu z Dźwigową / Powstańców Śląskich wylot Połczyńskiej w kierunku zachodnim jest zwężany o dwa pasy po lewej stronie, ale zaraz potem poszerzany o jeden pas z prawej. Lepiej byłoby zwęzić o 1 pas z lewej i z prawej strony. Ma to same zalety: - ograniczy zakres robót; - umożliwi bezpieczne zachowanie szpaleru drzew; - zmniejszy rozmiar skrzyżowania; - zwiększy pieszym szansę na pokonanie Połczyńskiej w jednym cyklu; - zwiększy obszar akumulacji dla rowerzystów; - ułatwi bezpieczne prowadzenie DDR po północnej stronie Połczyńskiej (chyba projektowana z BP?)	uwzględniono	Skorygowano geometrię jezdni w tym miejscu.
49	A.B.	Na skrzyżowaniu z ul. Ordoną raczej zrezygnować z jednokierunkowych sięgaczy z/w kierunku południowym. Skomplikują one jazdę prosto ul. Ordoną od Jana Kazimierza w kierunku Elekcyjnej. Obniżenie krawężnika będzie pod skosem w stosunku do toru jazdy rowerzysty.	nie uwzględniono	Jazda na wprost do ul. Elekcyjnej będzie możliwa jezdnią. Nie przewiduje się krawężnika na połączeniu pasa ruchu dla rowerów i drogi dla rowerów.
50	K. J.	Skrzyżowanie ul. Połczyńskiej z ul. Dźwigową, przy wylocie ul. Dźwigowej - czy nie lepiej byłoby przenieść przejazd DDR przez ulicę na drugą stronę przejścia dla pieszych. W mojej ocenie spowoduje to mniej punktów kolizji, bo piesi przechodzą głównie wzdłuż ul. Połczyńskiej, natomiast ruch piesz w kierunku Dźwigowej jest mniejszy. Przy obecnym układzie pieszy musi parokrotnie przecinać DDR. Dodatkowo przeniesienie tego przejścia powinno umożliwić łatwiejsze włączenie się rowerzystów do ruchu na ulicy Dźwigowej, bez konieczności przejeżdżania przez całe przejście i objeżdżania przystanku z tyłu. Obecny układ znacząco wydłuża drogę, jaką pokonać musi rowerzysta jadący ul. Połczyńską w kierunku zachodnim i chcący skręcić w ul. Dźwigową.	nie uwzględniono	Zgodnie z przyjętą praktyką projektową, przejazdy dla rowerzystów lokalizuje się bliżej jezdni niż przejścia dla pieszych.
51	K. J.	Wlot DDR na przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Hubalczyków sugeruje rowerzyście, że może wjechać na to przejście dla pieszych. Jeśli nie jest tam planowany przejazd dla rowerów (a przynajmniej z tego planu to nie wynika), to dlaczego planowana jest infrastruktura, wprowadzająca w błąd użytkowników?	uwzględniono	W tym miejscu powstanie przejazd dla rowerzystów w ramach inwestycji Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o.
52	K. J.	Czy w miejscach, gdzie DDR prowadzony będzie ulicami serwisowymi planowany jest remont ich nawierzchni i zasygnalizowanie innym użytkownikom, że powinni się spodziewać rowerzystów jadących pod prąd?	uwzględniono	Zostanie przewidziany remont zniszczonej nawierzchni oraz odpowiednie oznakowanie.
53	D. O.	To bardzo potrzebny odcinek - szczególnie w obliczu nowopowstających inwestycji mieszkaniowych w okolicach ul. Ordoną! Bardzo istotne byłoby też skoordynowanie budowy z prywatnym inwestorem budującym dcinek do al. Prymasa Tysiąclecia - nie wiem jakie są możliwości miasta w tej kwestii, ale brak lub opóźnienie w budowie odcinka Ordoną-Prymasa byłby bardzo uciążliwy dla rowerzystów.	uwzględniono	Droga dla rowerów na dalszym odcinku ul. Kasprzaka powstanie przed budową konsultowanego odcinka.
54	T. W.	popieram pomysł budowy ścieżki rowerowej na odcinku Kasprzaka-Wolska-Połczyńska. Czy planowana ścieżka rowerowa zostanie wykonana w technologii asfaltowej czy przy użyciu kostki brukowej? Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem będzie dywanik asfaltowy ze względu na większą przyjemność jazdy dla rolkarzy.	uwzględniono	Założeniem projektu jest wykonanie drogi dla rowerów o nawierzchni asfaltowej.
55	K. P.	uprzejmie proszę o wyrzucenie z projektu wyspy zaplanowanej na ul. Dźwigowej znajdującej się na końcu pasa rowerowego przy jezdni w kierunku północnym. Zaproponowane przez projektanta rozwiązanie narzuca rowerzyście korzystanie z wydzielonej infrastruktury natomiast uniemożliwia bezpieczne włączenie się rowerzysty do ruchu w przypadku, kiedy chce kontynuować jazdę ul. Powstańców Śląskich na zasadach ogólnych. Przyznam się, że problem mnie osobiście dotyczy, bo unikam jazdy ddr „pod prąd” czyli	nie uwzględniono	W związku z planowaną na 2016 r. budową drogi dla rowerów na dalszym odcinku ul. Powstańców Śląskich ruch rowerowy powinien odbywać się w tej relacji po dedykowanej infrastrukturze.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		umiejscowionych po lewej stronie jezdni patrząc w kierunku jazdy. obecnie funkcjonuje w tym miejscu płynne przejście pasa rowerowego w pas ogólny i to rozwiązanie działa bezproblemowo. Proszę zatem o jego utrzymanie. dla większej przejrzystości dla rowerzystów przed rozwidleniem można namalować znaki pionowe ze strzałkami pokazujące warianty kierunków poruszania się (zupełnie jak na pasach drogowych). w czasie konsultacji dot. tego projektu usłyszałem od Państwa, że rowerzysta będzie mógł kontynuować ruch na zasadach ogólnych w kierunku Powstańców Śląskich. Nie zwróciłem wtedy uwagi na fakt, że zaprojektowano wyspę, która taki manewr znacząco utrudni, poprzez konieczność włączenia się do ruchu przed zwężeniem, zamiast obecnie istniejącego „po zwężeniu”.		
56	P. Z.	Skrót Połczyńska -> Dźwigowa przy stacji paliw BP. Skrót jest używany przez jadących z Połczyńskiej w Dźwigową z pominięciem skrzyżowania. Po wybudowaniu DDR duża ilość jadących samochodów będzie przecinać przejazd przy Połczyńskiej i przy Dźwigowej zamiast bezpiecznie przez przejazd na samym skrzyżowaniu. Proszę więc o zaślepienie tego przejazdu z pozostawieniem wjazdu/wyjazdu od strony Połczyńskiej. W przypadku pozostawieniu wjazdu do strony Dźwigowej proszę o zastosowanie nakazu skrętu w prawo z zastosowaniem wyspy blokującej jazdę prosto czy w lewo. Ma to na celu ograniczenie blokowania DDR przez pojazdy oczekujące na skręt w lewo czy jazdę prosto.	uwzględniono częściowo	Brak jest możliwości zmiany organizacji ruchu na łączniku ul. Połczyńskiej i ul. Dźwigowej (droga wewnętrzna). Na etapie projektu organizacji ruchu zostanie ograniczona liczba relacji na skrzyżowaniu z ul. Dźwigową.
57	P. Z.	Okolice Połczyńska 17a i 19 (stacja LPG, myjnia i wulkanizacja) W tym miejscu projektant przewidział poprowadzenie ruchu rowerowego po drogach serwisowych. Jest to rozwiązaniem substandardowym gdyż mieszany jest ruch samochodów i rowerzystów. Nawierzchnia jest niskiej jakości (w przypadku braku środków nie zostanie odremontowana). Z myjni wypływa brudna woda. Na wysokości stacji LPG nie przewidziano chodnika dla pieszych. Proponuję więc budowę odseparowanej infrastruktury rowerowej w formie DDR i chodnika lub w przypadku braku miejsca wspólnego CPR(ruch pieszych jest znikomy) przy jezdni ulicy Połczyńskiej. Alternatywnie można rozważyć poprowadzenie DDR przy płocie Ciepłowni Wola. W przypadku pierwszym warto rozważyć : * ograniczenie liczby wjazdów/wyjazdów - obecnie są 3. * zastosowanie wyniesionych przejazdów ze zmniejszeniem promieni łuków na wjazdach/wyjazdach * likwidację przejazdu między jezdniami ulicy Połczyńskiej - Proszę wziąć pod uwagę że wcześniej istniała tu stacja paliw Orlen, jednak obecnie już nie istnieje i ruch na tych jezdniami serwisowych jest mniejszy. Są one często traktowane jak parking	uwzględniono częściowo	Na długości jezdni serwisowej oraz wzdłuż ogrodzenia ciepłowni szerokość dostępnego terenu jest niewystarczająca dla wydzielenia drogi dla rowerów. Wprowadzono ograniczenie liczby wjazdów oraz wyniesienia.
58	P. Z.	Okolice Wolska 167 - City Bank Projektant zaproponował poprowadzenie ruchu rowerowego po jezdni serwisowej. Jest to zły pomysł z kilku powodów. Jest to rozwiązaniem substandardowym gdyż mieszany jest ruch samochodów i rowerzystów. Nawierzchnia jest niskiej jakości (w przypadku braku środków nie zostanie odremontowana). Od strony zachodniej następuje przecięcie DDR i chodnika. Jednak największym problemem jest wpuszczenie na siebie dużych potoków pieszych i rowerzystów w okolicach wjazdu z parkingu (na zakręcie). W teorii pieszych tam nie powinno być gdyż powinni iść chodnikiem przy budynku. Jednak mają do niego utrudniony dostęp w efekcie czego chodzą po jezdni serwisowej mijając się z samochodami. Dodanie tam dużego ruchu rowerowego będzie prowadziło do niebezpiecznych sytuacji. Proponuję więc budowę odseparowanej infrastruktury rowerowej w formie DDR i chodnika lub w przypadku braku miejsca wspólnego CPR(ruch pieszych jest znikomy) przy jezdni ulicy Wolskiej. Chodnik ma tam 4,5m. Warto także rozważyć : * zastosowanie wyniesionych przejazdów ze zmniejszeniem promieni łuków na wjazdach/wyjazdach * przeniesienie słupów oświetleniowych	uwzględniono	
59	Zielone Mazowsze	1.1. Przekrój jezdni w kierunku centrum powinien zostać ujednolicony do 2 pasów ruchu (tak jak jest przy Gierdziejewskiego i od Szeligowskiej do Dźwigowej).Pozwoli to na uniknięcie substandardowych rozwiązań lub konieczności ingerencji w posesje prywatne (por. pkty 1.4 i 1.5). Dodatkowo, takie rozwiązanie uczętelni-i	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni wykracza poza zakres opracowania.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		uporządkuje organizację ruchu, oraz poprawi warunki podróży na drodze dla rowerów, ograniczając hałas i emisję spalin. Biorąc pod uwagę przekrój ulicy na wcześniejszym i dalszym odcinku, nie będzie to miało istotnego wpływu na przepustowość, w mniejszym stopniu będzie zaś zachęcać dojazd do centrum samochodem, co przekłada się na pogorszenie jakości powietrza.		
60	Zielone Mazowsze	1.2. Włączenie DDR w jezdnię serwisową na wschód od skrzyżowania z Gierdziejewskiego powinno być na zakręcie jezdni, w miejscu gdzie jest najlepsza widoczność, a nie 20 m dalej.	uwzględniono	
61	Zielone Mazowsze	1.3. Należy uzupełnić projekt o przewężenia jezdni (np. słupkiem, barierą itp.) -za przystankiem autobusowym Karolin 01 i za wyjazdem ze stacji paliw, tak by zachować trypasmowy przekrój jezdni i wyraźnie wyodrębnić zatokę autobusową i odcinki pasów włączenia. Zachowane w projekcie rozwiązanie z czteropasmową jezdnią skutkować będzie blokowaniem przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów przez samochody próbujące włączyć się do ruchu ze stacji paliw i z bocznego wyjazdu z Tesco. Alternatywnym rozwiązaniem dla 2. zwężenia jest zamknięcie bocznego owyjazdu z Tesco, który jedynie dubluje położone 200m wcześniej skrzyżowanie ze światłami i tworzy dodatkowe punkty kolizji. Biorąc pod uwagę, że Połczyńska	uwzględniono	
62	Zielone Mazowsze	1.4. W rejonie skrzyżowania z Sochaczewską -zamiast wspólnego ciągu pieszo-rowerowego można przeprowadzić ruch rowerowy jezdnią serwisową lub zwęzić jezdnię główną (por. pkt 1.1).	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni wykracza poza zakres opracowania. Zastosowane rozwiązanie ma na celu odseparowanie rowerzystów od ruchu innych pojazdów.
63	Zielone Mazowsze	1.5. Przed posesją nr 131 zamiast pozyskiwania terenu i wchodzenia komuś w ogródek można zwęzić jezdnię (por. pkt. 1.1).	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni wykracza poza zakres opracowania.
64	Zielone Mazowsze	1.6. Na skrzyżowaniu z Nowolazurową należy wydzielić pas do skrętu w lewo, pozostawiając 2 pasy do ruchu na wprost w kierunku centrum. Za skrzyżowaniem zamiast 3 pasów ruchu + zatoka, 2 pasy ruchu + zatoka otwarta.	nie uwzględniono	Przebudowa tego nowo wybudowanego skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania.
65	Zielone Mazowsze	1.7. Przekrój wschodniej jezdni ul.Szeligowskiej powinien zostać dostosowany do liczby pasów do prawoskrętu. Pozwoli to skrócić drogę ewakuacji pieszych i rowerzystów oraz wyeliminować ryzyko wyprzedzania na przejściu/przejeździe.	uwzględniono	Wlot zostanie zwężony w ramach projektu budowy tzw. ul. Nowolazurowej.
66	Zielone Mazowsze	1.8. Wjazd na parking naprzeciwko ul. Szeligowskiej powinien znajdować się pod kątem, a nie jako wydłużenie w linii prostej jezdni drogi głównej przyspieszonej. Odzyskana w ten sposób przestrzeń powinna zostać wykorzystana do zapewnienia minimalnego wyłukowania zakrętu trasy rowerowej (nawet jeżeli jest ona oznakowana jako ciąg pieszo-rowerowy), tak by zapewnić minimalną <i>wzajemną</i> widoczność kierowcy i rowerzysty.	uwzględniono	Umieszczono na rysunku urządzenia bezpieczeństwa ruchu (zapory betonowe) zaprojektowane w ramach budowy tzw. ul. Nowolazurowej.
67	Zielone Mazowsze	1.9. W rejonie skrzyżowania z Lustrzaną należy zapewnić ciągłość nawierzchni i niwelety CPR na 7 zjazdach bramowych. To samo dotyczy chodnika na 11 zjazdach przy ul. Tkaczy.	uwzględniono	
68	Zielone Mazowsze	1.10. Na zjeździe z Połczyńskiej na stację paliw przed Dźwigową należy powiększyć wyspę dzielącą o prawy pas ruchu (skrócić pas ruchu do skrętu w prawo w Dźwigową -po wybudowaniu Nowolazurowej i Gierdziejewskiego nie jest konieczny taki długi). Dzięki temu samochody włączające się do ruchu nie będą blokować przejścia i przejazdu.	uwzględniono	
69	Zielone Mazowsze	1.11. Przy Połczyńskiej 17i 17a(stacjaLPG, myjnia i wulkanizacja)należy zapewnić ciągłość chodnika o normatywnej szerokości (obecnie na części odcinka ma on substandardową szerokość, miejscami w 100% zajęta przez słupy nieczynnej stacji benzynowej).	uwzględniono	
70	Zielone Mazowsze	1.12. Wadą prowadzenia ruchu rowerowego jezdnią serwisową przy myjni jest jej regularne zalewnia przez wodę z myjni. Należy rozważyć wybudowanie w tym miejscu wydzielonej DDR i chodnika, ewentualnie CPR, wyraźnie wyniesionych ponad poziom jezdni serwisowej.	nie uwzględniono	Na długości jezdni serwisowej szerokość dostępnego terenu jest niewystarczająca dla wydzielenia drogi dla rowerów.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
71	Zielone Mazowsze	1.13. Należy rozważyć ograniczenie liczby wjazdów/wyjazdów do/z posesji przy Połczyńskiej 17 i 17a (zachowanie jednego wjazdu i jednego wyjazdu), ograniczenie promieni łuków na nich oraz zastosowanie wyniesionego przejścia/przejazdu w przypadku budowy wydzielonej DDR, zgodnie z postulatem w poprzednim punkcie.	uwzględniono	
72	Zielone Mazowsze	1.14. W tym miejscu projektant przewidział poprowadzenie ruchu rowerowego po drogach serwisowych. Jest to rozwiązaniem substandardowym gdyż mieszany jest ruch pieszych i rowerzystów. Nawierzchnia jest niskiej jakości (w przypadku braku środków nie zostanie odremontowana). Z myjni wypływa brudna woda. Na wysokości stacji LPG nie przewidziano chodnika dla pieszych. Proponuję więc budowę odseparowanej infrastruktury rowerowej w formie DDR i chodnika lub w przypadku braku miejsca wspólnego CPR(ruch pieszych jest znikomy) przy jezdni ulicy Połczyńskiej. Alternatywnie można rozważyć poprowadzenie DDR przy płocie Ciepłowni Wola.	nie uwzględniono	Na długości jezdni serwisowej oraz wzdłuż ogrodzenia ciepłowni szerokość dostępnego terenu jest niewystarczająca dla wydzielania drogi dla rowerów.
73	Zielone Mazowsze	1.15. W projekcie powinny zostać uwzględnione nasadzenia drzew, zwłaszcza po południowej stronie ulicy.	uwzględniono	Założeniem projektu jest wprowadzenie dodatkowej zieleni.
74	Zielone Mazowsze	2.1. Należy uporządkować / ograniczyć dostępność do stacji paliw. Np. z Dźwigowej tylko wjazd, na Połczyńskiej tylko wyjazd, co zapewnia dostępność i możliwość kontynuacji jazdy w obu relacjach. Wyeliminuje to też problem wykorzystywania przejazdu przez stację paliw jako sposobu na omijanie skrzyżowania.	nie uwzględniono	Brak jest możliwości zmiany organizacji ruchu na łączniku ul. Połczyńskiej i ul. Dźwigowej (droga wewnętrzna).
75	Zielone Mazowsze	2.2. Do rozważenia ograniczenie relacji na pseudoskrzyżowaniu na spadku Dźwigowej (np. zablokowanie przejazdu w poprzek Dźwigowej ze stacji paliw) i wyprostowanie wlotu po stronie wschodniej. Ograniczy to blokowania DDR przez pojazdy oczekujące na skręt w lewo czy jazdę prosto.	uwzględniono	
76	Zielone Mazowsze	2.3. Wylot Połczyńskiej w kierunku zachodnim jest zwężany o dwa pasy po lewej stronie, ale zaraz potem poszerzany o jeden pas z prawej. Lepiej byłoby zwęzić o 1 pas z lewej i z prawej strony(węższa wyspa dzieląca, szerszy pas zieleni od strony chodnika). Jest to lepsze rozwiązania ze względu na szereg zalet: -ograniczy zakres robót; -umożliwi bezpieczne zachowanie szpaleru drzew(nie wymrą po roku na skutek przycięcia korzeni i zasilania); -zmniejszy rozmiar skrzyżowania; -zwiększy pieszym szansę na pokonanie Połczyńskiej w jednym cyklu(krótsza droga ewakuacji); -zwiększy obszar akumulacji dla rowerzystów; -ułatwi bezpieczne prowadzenie DDR po północnej stronie Połczyńskiej.	uwzględniono	Skorygowano geometrię jezdni w tym miejscu.
77	Zielone Mazowsze	3.1. Jednokierunkowe sięgacze z/w kierunku południowym na skrzyżowaniu z ul. Ordona komplikują jazdę prosto ul. Ordona w jedną i w drugą stronę. Dodatkowo obniżenie krawężnika będzie pod skosem w stosunku do toru jazdy rowerzysty.	nie uwzględniono	Jazda na wprost do ul. Elekcyjnej będzie możliwa jezdnią. Nie przewiduje się wbudowania krawężnika na połączeniu pasa ruchu dla rowerów i drogi dla rowerów.
78	Zielone Mazowsze	3.2. Przy przejściu podziemnym przy ul. Wolskiej 167 zamiast ciągu pieszo-rowerowego w miejscu o ograniczonym przekroju i zwiększonym natężeniu ruchu, dodatkowe miejsce powinno zostać wygospodarowane poprzez opóźnienie poszerzenie jezdni o pas ruchu, który obecnie zaczyna się za skrzyżowaniem z ul. Sowińskiego. Pas ten powinien zaczynać się za przystankiem Reduta Wolska 03. Alternatywnie,jego część może zostać zachowana jako pas do zjazdu na posesję Wolska 167/Goleszowską. W obu przypadkach, możliwe będzie wygospodarowanie miejsca na zapewnienie ciągłości DDR na wysokości ul. Goleszowskiej oraz ograniczenie liczby punktów kolizji.	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni wykracza poza zakres opracowania.

CZĘŚĆ 2 – WILANÓW I MOKOTÓW

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	P.P.	W przypadku zastosowania wyniesionego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego zachować nie tylko ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów, ale również ciągłość nawierzchni chodnika.	uwzględniono	
2	P.P.	Wszystkie przejazdy rowerowe, które nie są prowadzone na progach zwalniających, oznakować na czerwono.	uwzględniono	
3	P.P.	Na zjazdach bramowych zachowywać ciągłość nawierzchni i koloru nie tylko DDR, ale również chodnika.	uwzględniono	
4	P.P.	W rejonie skrzyżowań zastosować malowanie rozdzielające kierunki ruchu na DDR.	nie uwzględniono	Rozwiązanie stosowane w Warszawie tylko w przypadku występowania słupków U-12c.
5	P.P.	W rejonie skrzyżowania z Gołkowską wyznaczyć śluzy rowerowe i/lub "sierżanty rowerowe" w taki sposób, aby zasygnalizować rowerzystom i kierowcom, że rower jadący wzdłuż Gołkowskiej nie musi niepotrzebnie zjeżdżać na przejazdy rowerowe, tylko może pokonać skrzyżowanie jezdnią.	nie uwzględniono	Z uwagi na wyznaczenie kompletu przejazdów dla rowerzystów nie ma uzasadnienia dla stosowania dodatkowych śluz rowerowych. Sierżanty rowerowe P-27 nie mogą być lokalizowane na tarczy skrzyżowania.
6	P.P.	Opcjonalnie wyznaczyć przejście i przejazd przez Powsińską przy Limanowskiego (alternatywa dla kładki).	nie uwzględniono	Każde dodatkowe przejście i przejazd rowerowy pogorszy warunki ruchu dla samochodów osobowych i zwiększy koszt inwestycji o kolejną sygnalizację świetlną. Należy zauważyć że w tym miejscu jest istniejąca kładka dla pieszych. Wykonanie dodatkowego przejścia i przejazdu jest poza zakresem OPZ co wymaga rozszerzenia zakresu.
7	P.P.	W rejonie skrzyżowania z Św. Bonifacego wyznaczyć śluzy rowerowe, "sierżanty rowerowe" i/lub pasy rowerowe przez skrzyżowanie w taki sposób, aby zasygnalizować rowerzystom i kierowcom, że rower jadący wzdłuż Św. Bonifacego nie musi niepotrzebnie zjeżdżać na przejazdy rowerowe, tylko może pokonać skrzyżowanie jezdnią.	nie uwzględniono	Z uwagi na wyznaczenie kompletu przejazdów dla rowerzystów nie ma uzasadnienia dla stosowania dodatkowych śluz rowerowych. Sierżanty rowerowe P-27 nie mogą być lokalizowane na tarczy skrzyżowania.
8	P.P.	Doprojektować krótki łącznik po wschodniej stronie Powsińskiej od skrzyżowania z Św. Bonifacego do ślepego zakończenia ul. Goraszewskiej.	uwzględniono	
9	P.P.	Doprojektować łącznik po wschodniej stronie Powsińskiej od przejazdu przy Morszyńskiej do wylotu Okrężnej.	nie uwzględniono	Zostanie zaprojektowany wjazd z jezdni.
10	P.P.	W rejonie skrzyżowania z Nałęczowską wyznaczyć śluzy rowerowe, "sierżanty rowerowe" i/lub pasy rowerowe przez skrzyżowanie w taki sposób, aby zasygnalizować rowerzystom i kierowcom, że rower jadący wzdłuż Nałęczowskiej - Augustówka nie musi niepotrzebnie zjeżdżać na przejazdy rowerowe, tylko może pokonać skrzyżowanie jezdnią.	nie uwzględniono	Z uwagi na wyznaczenie kompletu przejazdów dla rowerzystów nie ma uzasadnienia dla stosowania dodatkowych śluz rowerowych. Sierżanty rowerowe P-27 nie mogą być lokalizowane na tarczy skrzyżowania.
11	P.P.	Na odcinku Obornicka - Al. Wilanowska budowa dwukierunkowych DDR po obu stronach jezdni (bez odgięcia do Wiertniczej) z wyniesionym przejazdem przez Wiertniczą. W rejonie budynku Poczty zabudowa zatoki i w zamian poszerzenie jezdni o fragment pasa zieleni (alternatywnie wyznaczenie ciągu pieszo-rowerowego). W układzie zaproponowanym w projekcie rowerzyści jadący wschodnią stroną ulicy będą prawdopodobnie kontynuować jazdę po chodniku i przejściu dla pieszych przez Wiertniczą, zwłaszcza gdy na przejściu przy między pętlą, a Al. Wilanowską będzie paliło się czerwone światło.	nie uwzględniono	Zostanie wyznaczony ciąg pieszo-rowerowy na chodniku po wschodniej stronie, przy poczcie
12	P.P.	Przejście i przejazd między Al. Wilanowską, a pętlą Wilanów powinno być wyznaczone w jednej linii, pod lekkim skosem do jezdni (jak obecnie). Przejścia nie w jednej linii będą dla pieszych niewygodne (może powodować skracanie drogi przez drogę rowerową), a rowerzyści nie będą mieli możliwości szybkiego i sprawnego przekroczenia ulicy przez małe promienie łuków. Proponuję pozostawienie przejścia dla pieszych pod obecnym skosem i doprojektowanie równoległego do przejścia przejazdu rowerowego (również pod lekkim skosem do jezdni).	nie uwzględniono	Przejście zostało wyprostowane z uwagi na projektowaną sygnalizację świetlną i skrócenie czasów ewakuacji pieszych. Spowolnienie ruchu rowerzystów w tym miejscu jest wskazane z uwagi na BRD

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
13	P.P.	Wybudować dodatkowo fragment DDR po północno-zachodniej stronie skrzyżowania z Al. Wilanowską (w rejonie przystanku autobusowego) w celu połączenia projektowanych DDR z istniejącą DDR po północnej stronie Al. Wilanowskiej.	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania
14	J.S.	w nawiązaniu do planów utworzenia przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Okrężnej i Powsińskiej wyrażam swoje pozytywne zdanie w tej kwestii. Jestem mieszkanką budynku usytuowanego przy przedmiotowym skrzyżowaniu i od dłuższego dostrzegam konieczność powstania przejścia dla pieszych, a nawet sygnalizacji świetlnej w tym miejscu. Należy zauważyć, iż w bliskiej odległości znajduje się Szkoła Podstawowa nr 115. Aby się do niej przedostać z ul. Okrężnej, należy pokonać kilkaset metrów do przejścia dla pieszych lub do kładki. Dla małych dzieci to bardzo duże utrudnienie. Należy również zauważyć, iż bardzo utrudnione jest przejście do Parku znajdującego się nieopodal Szkoły. Wielokrotnie widziałam osoby, również z małymi dziećmi, czy na rowerach, próbujące się przedostać między rozpędzonymi autami. Skrzyżowanie to jest również niebezpiecznym miejscem ze względu na brak sygnalizacji świetlnej do skrętu w lewo - z ul. Powsińskiej w Okrężną i z ul. Okrężnej w ul. Powsińską. W przeciągu 2 lat (odkąd tu mieszkam) obserwowałam tu wiele kolizji drogowych. Ruch w tym miejscu jest bardzo duży, auta jadą z dużą prędkością. Jest bardzo niebezpieczne. Rozwiązanie proponowane przez projektodawców umożliwi jednocześnie aktywne korzystanie z Parków znajdujących się przy ul. Powsińskiej. Proszę mieć na uwadze, że z terenów zielonych korzystają także seniorzy, a dla nich skrócenie sobie drogi (nawet o kilka metrów) jest bardzo ważne. W załączeniu przesyłam fotografie, które przypadkowo udało mi się zrobić, a które obrazują opisywaną przeze mnie sytuację (kobieta z wózkiem i z dzieckiem, które trzyma za rękę, próbuje przejść przez skrzyżowanie). Zapewniam Państwa, że takie "obrazki" zdarzają się tu codziennie. Uważam, że zarówno przejścia dla pieszych, jak i sygnalizacja świetlna są na ww. skrzyżowaniu niezbędne.	uwzględniono	
15	A.B.	1. Powiększyć wyspę dzielącą w NE narożniku skrzyżowania Czerniakowska / Witosa / Trasa Siekierkowska kosztem 1 pasa ruchu w kierunku na północ (który i tak kończy się 100 m za skrzyżowaniem). Na istniejącej wyspie dzielącej brak miejsca na akumulację rowerzystów, co w połączeniu z długimi czasami oczekiwania na zielone światło, powoduje bardzo chaotyczne zachowania. Rowerzyści oczekujący na zielone na przejeździe przez Czerniakowską blokują ruch wzdłuż Czerniakowskiej, część zostaje na jezdni po zmianie świateł, inni objeżdżają blokadę po przejściu dla pieszych.	nie uwzględniono	Na przedmiotowym odcinku projekt obejmuje wyłącznie remont nawierzchni chodnika i drogi rowerowej. W związku z czym umowa nie przewiduje jakichkolwiek zmian w organizacji ruchu oraz układzie pasów ruchu. Z uwagi na ilość pojazdów jadących w kierunku wschód - północ oraz krótkie pasy ruchu do skrętu w prawo likwidacja jednego pasa ruchu spowodowałaby zablokowanie wschodniego wlotu skrzyżowania. Możliwość przebudowy skrzyżowania wystąpi po rozszerzeniu zakresu OPZ
16	A.B.	2. Zlikwidować zatokę autobusową na przystanku Łowcza i solidnie wysłupkować odcinek przynajmniej od Łowczej do Lentza - obecnie jest tam mało miejsca, a sporo mniej lub bardziej legalnego parkowania.	uwzględniono	
17	spotkanie konsultacyjne 20.04	Mieszkańcy ul. Wiertniczej sprzeciwiają się budowie drogi dla rowerów w przedstawionej formie. Według mieszkańców droga dla rowerów będzie niebezpieczna z uwagi na występujące bardzo często zjazdy do posesji prywatnych. Drugim powodem dla którego nie ma zgody mieszkańców na inwestycję jest brak miejsc parkingowych i obawy przed tym, że podczas wykonywania inwestycji zostaną usunięte miejsca parkingowe. Mieszkańcy proponują 3 rozwiązania problemu: (1) rezygnacja z realizacji inwestycji, (2) Przeniesienie drogi dla rowerów na stronę wschodnią ulicy Wiertniczej, (3) Wydzielenie drogi dla rowerów z istniejącego pasa ruchu (zwężenie jezdni ul. Wiertniczej do 2 pasów, lub zwężenie pasa dzielącego). Kolejnym postulatem jest obniżenie klasy drogi, co umożliwi lokalizację miejsc parkingowych przy krawędzi jezdni.	nie uwzględniono	1.Rezygnacja z inwestycji z uwagi na duży i rosnący ruch rowerowy jest niebezpieczna dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Na drodze tej klasy należy dążyć do odseparowania pojazdów samochodowych, rowerzystów i pieszych poprzez budowę nowej infrastruktury drogowej. 2.Budowa drogi rowerowej po wschodniej stronie ulicy wymagałaby wycinki wszystkich drzew rosnących w pasie zieleni. Ilość miejsca po wschodniej stronie jest podobna jak po stronie zachodniej co nie zmieni sytuacji projektowej. Liczba zjazdów po stronie wschodniej jest jeszcze większa. 3. Z uwagi na występowanie 3 pasów ruchu na całym odcinku drogi wojewódzkiej 724 likwidacja jednego pasa ruchu spowoduje zakorkowanie drogi na tym odcinku. Pas ruchu rowerowego na drodze klasy GP będzie niebezpieczny dla rowerzystów. Zawężenie pasa dzielącego ze względu na istniejącą infrastrukturę podziemną (ciepłociąg 2 x 900) oraz wymaganą szerokość pasa dzielącego na przejściach i

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				przejazdach jest niewykonalne. 4. Zostaną podjęte działania prowadzące do obniżenia klasy drogi. Zostaną zaprojektowane zatoki parkingowe w miejscach, gdzie jest to możliwe.
18	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przeprojektować sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu Czerniakowska/Trasa Siekierska, co umożliwi sprawniejszy przejazd.	nie uwzględniono	Przebudowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Czerniakowska/Trasa Siekierska poza zakresem opracowania
19	spotkanie konsultacyjne 20.04	Łączniki rowerowe przy skrzyżowaniach osłonić za pomocą wyspy.	uwzględniono częściowo	Jeśli szerokość pasa ruchu pozwoli na osłonięcie wyjeżdżających rowerzystów takie rozwiązanie zostanie wykonane. Jednakże wskazuje się na jednoznaczne podporządkowanie wjeżdżającego rowerzysty ruchowi na jezdni. Proponowane rozwiązanie tworzyłoby hybrydy projektowe – sugerowanie geometrią pierwszeństwo rowerzystów
20	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy wyjeździe z Best Mall Sadyba, po wprowadzeniu dodatkowego ruchu rowerowego, będą się tworzyć korki.	uwzględniono częściowo	Sytuacja nie powinna się zmienić w stosunku do stanu istniejącego.
21	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy Best Mall Sadyba poszerzyć drogę dla rowerów do min. 3m	uwzględniono	
22	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy bazarku - DDR zaprojektować bliżej jezdni, kosztem trawnika. Projektować separację pomiędzy DDR a chodnikiem z niskiej zieleni.	uwzględniono częściowo	Droga rowerowa zostanie przesunięta jeśli uda się przenieść skrzynkę elektryczną kolidującą z DDR. Separacja zostanie wykonana.
23	spotkanie konsultacyjne 20.04	Pod spocznikiem kładki dla pieszych zlokalizować parking rowerowy.	nie uwzględniono	Spocznik znajduje się zbyt nisko, aby zapewnić niezbędne miejsce dla rowerzystów parkujących rower.
24	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy skrzyżowaniu z ul. Okrężną zaprojektować łączniki rowerowe.	nie uwzględniono	Z uwagi na brak miejsca.
25	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy Muzeum Wojska zwęzić jezdnię, aby poszerzyć chodnik i DDR	nie uwzględniono	Przy muzeum zaprojektowano DDR o szerokości 2,5 m oraz chodnik o szerokości 2,8 m, co wydaje się wystarczającymi wartościami.
26	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy pętli autobusowej Sadyba - wyprostować przebieg drogi dla rowerów.	uwzględniono	
27	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy stank 10wca 01 - zabudować zatoki.	uwzględniono	
28	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy posesjach przy ul. Wiertniczej zachować zieleń pomiędzy ogrodzeniem a chodnikiem.	uwzględniono	
29	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przesunąć DDR razem z latarniami bliżej jezdni.	nie uwzględniono	Przesunięcie nowoustawionych latarni nie przyniesie żadnego efektu, zwiększy tylko koszty.
30	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przy budynku Wiertnicza 69A nie zostały zinwentaryzowane drzewa.	uwzględniono	Inwentaryzacja zieleni zostanie poprawiona i zieleń nie ucierpi przy projekcie.
31	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przystanek Kosiarzy - zabudowa zatoki przystankowej.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
32	spotkanie konsultacyjne 20.04	Przejście i przejazd przy pętli Wilanów (bliżej ul. Wiertniczej) - zamienić miejscami.	nie uwzględniono	Z uwagi na istniejącą sygnalizację świetlną od strony południowej przełożenie przejazdu na drugą stronę będzie wymagało przestawienia sygnalizatorów dla pojazdów samochodowych. Przejazd w projekcie został zlokalizowany po wewnętrznej stronie skrzyżowania zgodnie z rozporządzeniem.
33	spotkanie konsultacyjne 20.04	Połączyć DDR po wschodniej stronie ul. Przyczółkowej.	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania
34	spotkanie konsultacyjne 20.04	Drogę dla rowerów przy ul. Wilanowskiej (strona północna) dociągnąć do projektowanej inwestycji.	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania
35	spotkanie konsultacyjne 20.04	Zaprojektować dodatkowy most przy skrzyżowaniu Przyczółkowa/Wilanowska	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania
36	spotkanie konsultacyjne 20.04	Szersza DDR przy włączeniu w ul. Klimczaka	uwzględniono	
37	spotkanie konsultacyjne 20.04	Nie rozdzielać ruchu rowerowego i pieszego na jezdni serwisowej ul. Przyczółkowej	uwzględniono	
38	spotkanie konsultacyjne 20.04	Tam gdzie jest na to miejsce - projektować szerszą drogę dla rowerów.	uwzględniono	
39	P.D.	Jestem właścicielem nieruchomości przy ul. Wiertniczej XX. Wobec braku wyjaśnienia i ewentualnego zaproponowania, w jaki bezkolizyjny sposób mogę wyjechać samochodem z posesji, której granicą od ulicy Wiertniczej jest ściana budynku, jestem zmuszony zaprotestować przeciwko planowaniu i budowy ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ulicy Wiertniczej . Według mojej oceny widoczność z prawej strony ograniczona jest do 1-2 m . Jak w takiej sytuacji w sposób bezpieczny i bezkolizyjny z rowerzystami, poruszającymi się z dużą prędkością mam wyjechać z posesji. Będąc również rowerzystą mam prawo przypuszczać, że korzystając ze ścieżki rowerowej, projektanci dopełnili wszelkich starań w zakresie bezpieczeństwa, co w opisanej sytuacji nie jest spełnione.	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana 3,5 m od bramy wjazdowej, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji.
40	P.S.	Bardzo proszę o modyfikację projektu poprzez dodanie drogi rowerowej po wschodniej stronie Powsińskiej na odcinku od Św. Bonifacego do Gołkowskiej. Odcinek ten ma aż 840 m i jest najdłuższym odcinkiem w całym projekcie na którym nie ma możliwości przejazdu na drugą stronę drogi, a paradoksalnie jest to odcinek najbliższy centrum miasta. Wschodni odcinek ulicy Limanowskiego jest przy tym całkowicie odcięty od projektowanej drogi rowerowej. W przypadku braku miejsca na drogę rowerową (np. na wysokości cmentarza otoczonego murem) proponuję zastosować wspólny ciąg pieszo-rowerowy a na wysokości Powsińskiej 64a (restauracja Samira) poprowadzić drogę rowerową po jezdni serwisowej.	nie uwzględniono	Brak miejsca przy murze cmentarza
41	R.H.	informuję, że jako mieszkaniec budynku przy ul. Wiertniczej XXX nie zgadzam się na zaproponowaną trasę ścieżki rowerowej. Ta ścieżka uniemożliwi mi swobodny wjazd samochodem na moją posesję, parkowanie na podjeździe, a także zwiększy ryzyko nieumyślnego potrącenia rowerzysty. Moim zdaniem prowadzenie ścieżki w tym miejscu jest zbyt niebezpieczne. Proszę o odstąpienie od planów budowy ścieżki na ulicy Wiertniczej.	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana 5,5 m od bramy wjazdowej, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. W żaden sposób droga rowerowa nie ogranicza wjazdu na posesję.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
42	B.S. K.M.	Zwracam się do Dyrekcji Zarządu Dróg Miejskich z prośbą o wstrzymanie inwestycji budowy drogi rowerowej przy ul. Wiertniczej. Naszym zdaniem, przy takim zagęszczeniu budynków i częstych wjazdach na posesję, stanowić to będzie bardzo duże zagrożenie zarówno dla rowerzystów, pieszych jak i ruchu zmotoryzowanego. Parę lat temu miałam nieprzyjemną i kosztowną sytuację z małoletnim rowerzystą. Na zaparkowane przed posesją auto wjechał rozpędzony szesnastolatek i trochę je uszkodził. Rodzice chłopca nie poczuli się do naprawy auta ponieważ ojciec nigdzie nie pracował a matka była pielęgniarką i ledwo wiązała koniec z końcem. Pragnę nadmienić, iż auto stało tylko na czas otwierania ręcznej bramy wjazdowej na teren mojej posesji. Proszę o ustosunkowanie się do mojej prośby.	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego.
43		Pragniemy przedstawić Państwu swój protest przeciwko absurdalnemu projektowi budowy ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ulicy Wiertniczej. Według nas głównymi przesłankami przeciw budowie ścieżki rowerowej w/w stronie ulicy są: Zbyt wąski odcinek terenu między krawężnikiem jezdni a ogrodzeniami posesji. Odcinek pomiędzy krawężnikiem jezdni a parkanami (ogrodzeniami posesji, ew. ścianami budynków) jest po zachodniej stronie ulicy Wiertniczej znacznie węższy) niż po wschodniej stronie ulicy. Budowa ścieżki rowerowej spowoduje, że mieszkańcy, pracownicy i klienci firm będą mieli trudności z podjazdem do swoich posesji. Ustąpienie pierwszeństwa rowerzyście przy dojeździe do posesji będzie się wiązało z koniecznością znacznego spowolnienia prędkości pojazdu lub konieczności jego zatrzymania, co może skutkować wystąpieniem kolizji drogowej (najechanie innego pojazdu na pojazd ustępujący pierwszeństwa rowerzyście). Zagroza to Bezpieczeństwu Ruchu Drogowego. Ścieżka rowerowa ograniczy kierującemu, miejsce na zatrzymanie pojazdu na swoim podjeździe celem otwarcia np. bramy wjazdowej na posesję. Obecne podjazdy na zachodniej części ulicy Wiertniczej pozwalają na wyżej wymienioną czynność przeważnie bez narażania pieszych na chodniku. Cześć właścicieli/użytkowników posesji, w których prowadzona jest działalność gospodarcza posiada parkingi przed swoimi budynkami. Ulegną one likwidacji, gdy nastąpi konieczność zamiany parkingu na ścieżkę lub chodnik. Spowoduje to utrudnienia w działalności gospodarczej, a nawet możliwość likwidacji firm w danym miejscu i ograniczenie wpływów do budżetu gminy tytułem podatków od działalności gospodarczej oraz likwidację miejsc pracy. Możliwość wystąpienia kolizji między pieszymi a rowerzystami w okolicach przystanków autobusowych Na niektórych odcinkach planowanej drogi rowerowej znajdują się przystanki autobusowe. Szczególnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów jest przystanek zlokalizowany przy Meczecie na Wiertniczej. Tam szerokość chodnika od krawężnika jezdni do ogrodzenia posesji wynosi ok. 3,5 [m]. Dojście pasażerów wsiadając do autobusu lub z niego wysiadających będzie się wiązała z koniecznością przechodzenia (chodzenia po ścieżce rowerowej lub przebywania blisko krawędzi jezdni i wystąpienia możliwości potrącenia pieszego przez zbyt blisko podjeżdżający do krawężnika autobus. Należy także stwierdzić, że w piątki oraz czasami w długich okresach czasu (nawet jeden miesiąc ciągle) następuje przy wyżej wymienionym przystanku przebywanie liczących nawet ok. 100 osób jednorazowo skupisk, co jest związane z faktem nabożeństw i innych uroczystości religijnych wyznawców Islamu. W tej sytuacji poruszanie się pieszych po chodniku, a także pewne zajecie przez wiernych islamskich trasy rowerowej będzie skutkowało występowaniem kolizji pieszy - rowerzysta. Podobna sytuacja ma miejsce przy przystanku Wiertnicza/Kosiarzy. Tam także jest mało miejsca dla pieszych i trasy rowerowej. Przy przystanku zlokalizowanym Przy Wiertniczej 165 znajduje się budynek wynajmowany przez firmy, do którego podjeżdżają samochody. Zlokalizowanie przy w/w przystanku parkingu dla klientów firm, trasy rowerowej i ścieżki dla pieszych stwarza wielorakie zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi. Także przebieg ścieżki rowerowej przy pętli w Wilanowie oraz na odcinku między pętlą a bramą cmentarza stwarza zagrożenie dla pieszych (szczególnie osób starszych), osób prowadzących handel przy cmentarzu.	nie uwzględniono	Droga dla rowerów została zaprojektowana po zachodniej stronie na całej długości inwestycji. Przeprowadzenie drogi dla rowerów po drugiej stronie ulicy nie jest możliwe z uwagi na wymagania <i>Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie</i>. Ponadto szerokość dostępnego terenu po wschodniej stronie ul. Wiertniczej w wielu miejscach niewiele różni się od dostępnego terenu po stronie zachodniej, a dodatkowo po stronie wschodniej występują szpalery drzew. Prowadzenie drogi dla rowerów po wschodniej stronie wiązałoby się z wycinką wielu zdrowych, dorosłych drzew na co nie możemy sobie pozwolić. Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z ewidencją wzdłuż ul. Wiertniczej nie ma żadnych miejsc parkingowych, więc nie zostaną zlikwidowane żadne legalne miejsca parkingowe. Ponadnormatywne skupiska ludzi są zjawiskiem związanym z kultem religijnym i nie różnią się od wiary tych osób. W przypadku występowania tłumów zarówno rowerzysta jak i pieszy musi zachować szczególną ostrożność niezależnie od tego czy jest to meczet, czy kościół. W rejonach przystanków autobusowych, zostaną zastosowane odpowiednie rozwiązania oddzielające pieszych i rowerzystów. Projekt nie przewiduje przestawiania latarni oświetleniowych. Przebieg drogi dla rowerów jest prowadzony w taki sposób aby maksymalnie zminimalizować wycinki drzew. Ponadto zostaną dosadzone nowe drzewa oraz krzewy. Zgodnie z ewidencją gruntów, teren na którym poprowadzona jest droga dla rowerów jest uregulowany i znajduje się w trwałym zarządzie ZDM. Planowane zmiany nie wpływają na sposób użytkowania posesji prywatnych.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		Należy też wziąć pod uwagę, że trasa rowerowa ma przebiegać także w pobliżu przychodni dla dzieci (Wiertnicza 81), prywatnej szkoły podstawowej, lokalu McDonalds, wyjazdu z remizy Straży Pożarnej. Występowanie obiektów infrastrukturalnych i drzew na planowanej ścieżce rowerowej. Na drodze planowanej ścieżki rowerowej i chodnika występują nowe słupy oświetleniowe i drzewa. Budowa ścieżki rowerowej lub też przeprowadzenie trasy dla pieszych wiąże się z koniecznością wycięcia drzew i przeniesienia oświetlenia ulicznego. Trudno sobie wyobrazić sytuację, żeby na środku trasy rowerowej lub dla pieszych stało drzewo lub latarnia. Uwaga końcowa. Wzorowym przykładem trasy rowerowej jest np. ulica Sobieskiego. Tam trasa rowerowa jest zlokalizowana kilka metrów od chodnika. Taki stan mam miejsce na przestrzeni kilku kilometrów. Nie ma możliwości wystąpienia kolizji pieszy – rowerzysty. Na trasie przebiegu ścieżki rowerowej, po za skrzyżowaniami z ulicami o ruchu regulowanym przez sygnalizację, nie występują dojazdy do posesji. Na takie bezpieczne usytuowanie wpływ ma istnienie szerokiej przestrzeni, która pozwala na bezpieczne współistnienie trasy rowerowej i drogi dla pieszych, przedzielonych pasem zieleni. Na zachodniej stronie ulicy Wiertniczej takiej sytuacji nie ma. Możliwość wystąpienia potrącenia rowerzysty przez kierowcę samochodu, który wjeżdża na podjazd do posesji jest duża. Ucierpi w tym przypadku głównie rowerzysta, który w kolizji z autem nie ma szans. Następstwem tego może być kalectwo lub śmierć rowerzysty. Także przenikanie się drogi rowerowej z drogą dla pieszych, głównie przy przystankach (opisane to jest w punktach powyżej) niechybnie prowadzi do kolizji rowerzysty - pieszy). Należy przyjąć, że większość rowerzystów i pieszych nie zna przepisów ruchu drogowego. Dla pieszego oczywistą rzeczą jest, że może on „swobodnie” poruszać się po chodniku i w związku z tym nie zachowuje odpowiedniej ostrożności na nim. Z kolei rowerzyści uważają, że mogą z dużą prędkością poruszać się po ścieżce rowerowej i to kierowcy oraz piesi muszą im ustępować wszędzie, nawet wbrew przepisom Prawa o Ruchu Drogowym. Lepszym rozwiązaniem jest budowa ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ulicy Wiertniczej, ze względu na wspomnianą większą szerokość terenu między jezdnią a ogrodzeniami posesji. Miejsce, na którym rosną obecnie krzewy jest często wykorzystywane w zimie do składowania odrzuconego z chodnika śniegu. Czy mieszkańcy posesji mają odrzucać śnieg na ścieżkę rowerową? Jeśli nie, to co mają zrobić z tym śniegiem? Grunta, przez które ma przebiegać część drogi są włościąńskie. Nie są one ujęte w tzw. „wieczyste użytkowanie” na mocy Dekretu Bieruta (Wilanów przyłączono do Warszawy w 1961 roku). Tak więc ścieżka ma być zbudowana na czyjejs własności. Dlaczego więc ZDM chce ograniczyć korzystanie z własności mieszkańców i użytkowników posesji na zachodniej stronie Wiertniczej ? Liczymy na Państwa odpowiedź. Z poważaniem. Mieszkańcy posesji Wiertnicza xxxx		
44	P.L.	Witam, jestem współwłaścicielem domu (prowadzimy w nim rodzinną firmę handlową - Silog sp. z o.o.), znajdującego się pod adresem Wiertnicza xxx w Warszawie. Planowana ścieżka rowerowa ma przebiegać bezpośrednio przy naszej posesji. Poprowadzenie ścieżki w tym miejscu stanowi bezpośrednie zagrożenie zarówno dla korzystających z niej rowerzystów, jaki i pracowników, klientów i osób przyjeżdżających do mojej firmy. W ciągu przeciętnego dnia na posesję samochody wjeżdżają (a potem wyjeżdżają) kilkadziesiąt razy. Przyjeżdżają kurierzy, klienci, interesanci. Ich drogę wjazdu (i wyjazdu) przecinałaby planowana ścieżka rowerowa. To naraża zarówno rowerzystów (aż trudno mi sobie wyobrazić, że nawet przy zachowaniu najwyższej ostrożności kierowca wjeżdżający lub wyjeżdżający z posesji nie będzie miał kłopotu z dostrzeżeniem jadącego szybko użytkownika ścieżki rowerowej), jak i kierowców. Dlatego kategorycznie domagam się zmiany planu poprowadzenia ścieżki wyznaczoną w projekcie trasą lub ewentualnie wprowadzenie chodnika dzielonego przez rowerzystów i pieszych. To drugie rozwiązanie	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. Projekt nie przewiduje przedstawiania latarni oświetleniowych.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		spowoduje, że osoby jadące tamtędy na rowerze musiały by znacznie zredukować prędkość (de facto poruszać się tempem pozwalającym zachować bezpieczeństwo pieszych i zarazem nie narażać się na kolizję z wyjeżdżającym z posesji samochodem). Dodam, że na odcinku ulicy Wiertniczej, na którym planowane jest poprowadzenie ścieżki rowerowej, znajduje się ponad 100 wyjazdów z domów lub biur bezpośrednio na niczego nie spodziewających się rowerzystów. Rozumiem, że rozwój transportu rowerowego w Warszawie jest niezwykle ważny i niesie ze sobą mnóstwo korzyści, ale apeluję o rozsądek, rozagę, uwzględnianie zastanych warunków przy wytyczaniu tras nowych ścieżek. Pozdrawiam, zarazem apelując o bezpieczeństwo rowerzystów i mieszkańców zachodniej strony ulicy Wiertniczej.		
45	M.J.	W związku z zaplanowaną na lata 2016/2017 budową ścieżek rowerowych, inwestycji ZDM przy ulicy Wiertniczej, wskazuję moje uwagi, dotyczące zmian w projekcie budowy ścieżek rowerowych i wzięcie pod uwagę innej lokalizacji dla drogi rowerowej planowanej na ulicy Wiertniczej. Przede wszystkim wskazuję, iż zachodnia część chodnika i pasu zieleni na odcinku ul. Wiertniczej jest zdecydowanie węższa, niż ma to miejsce po stronie wschodniej. Po stronie wschodniej nie ma pasów zieleni dzielących posesje od chodnika, przez to chodnik dosunięty jest maksymalnie do posesji, a samochody wjeżdżające, czy też parkujące przed posesją z powodzeniem mieszczą się na wjazdach, nie blokując chodnika. Jeżeli ścieżka wybudowana zostałaby po stronie zachodniej, jak jest to w planach, samochody musiałyby parkować na wyznaczonym pod ścieżkę miejscu, powodując zagrożenie dla rowerzystów. Co więcej, pragnę zaznaczyć, że jeżeli chodnik przylega bezpośrednio do ogrodzenia domu, obowiązek odśnieżania spoczywa na właścicielu nieruchomości. Jeżeli między chodnikiem a granicą działki jest pas zieleni, odśnieżyć powinna już gmina. Nie zgadzamy się więc na usunięcie pasa zieleni, po stronie zachodniej, które to spowodowałoby nałożenie na mieszkańców kolejnych obowiązków i ewentualnych sankcji za skutki ich niedopełnienia. Proponuję wydzielenie części pasa jezdni pod drogę dla rowerów, jak ma to miejsce na ul. Spacerowej w Warszawie i sprawdza się bardzo dobrze w gęstej zabudowie. Ulica Wiertnicza została zakwalifikowana jako klasa drogi GP, obniżenie klasy drogi umożliwiłoby wybudowanie ścieżki rowerowej na pasie ruchu ul. Wiertniczej, co stanowiłoby kompromisowe rozwiązanie satysfakcjonujące wszystkie strony. Rozwiązanie to jest zdecydowanie tańsze w realizacji, a równie skuteczne i w pełni odpowiada potrzebom zarówno lokalnych mieszkańców, jak również rowerzystów. Obecny plan budowy ścieżki jest rażąco sprzeczny z interesami mieszkańców zachodniej strony ulicy Wiertniczej. Planowane rozwiązania spowodowałyby uniemożliwienie dojazdu do kilkudziesięciu znajdujących się na tej ulicy firm. Także wielu prywatnych właścicieli domów, nie mogłoby korzystać w pełni ze swojej własności. Parkowanie i stawanie na wjazdach do własnych domów czy firm, powodowałoby nieustanne kolizje z nadjeżdżającymi rowerzystami. Tak kosztowny projekt, powinien być akceptowany społecznie nie tylko przez przygodnych rowerzystów, ale przede wszystkim przez mieszkańców ulicy Wiertniczej, którzy będą mieli z tą inwestycją do czynienia na co dzień.	nie uwzględniono	Droga dla rowerów zastała zaprojektowana po zachodniej stronie na całej długości inwestycji. Przeprowadzenie drogi dla rowerów po drugiej stronie ulicy nie jest możliwe z uwagi na wymagania <i>Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie</i>. Ponadto szerokość dostępnego terenu po wschodniej stronie ul. Wiertniczej w wielu miejscach niewiele różni się od dostępnego terenu po stronie zachodniej, a dodatkowo po stronie wschodniej występują szpalery drzew. Prowadzenie drogi dla rowerów po wschodniej stronie wiązałoby się z wycinką wielu zdrowych, dorosłych drzew na co nie możemy sobie pozwolić. Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. Projekt nie przewiduje przestawiania latarni oświetleniowych.
46	A.J.	Protest w sprawie budowy ścieżki rowerowej na ul. Wiertniczej Jako właściciel posesji Wiertnicza xx Warszawa-Wilanów KATEGORYCZNIE nie zgadzam się na powstanie ścieżki rowerowej wzdłuż zachodniej strony ulicy Wiertniczej, gdyż jest tu zbyt wąsko. Ścieżka po tej stronie stanowiłaby po pierwsze ciągłe zagrożenie dla samych rowerzystów korzystających z tej ścieżki, gdyż co kilkanaście metrów są tu wjazdy do posesji. Samochody muszą sprawnie i możliwie szybko skręcać w kierunku swoich bram wjazdowych, gdyż jezdnią pędzą samochody. Muszą zatrzymywać się prostopadłe do jezdni na czas otwarcia bramy, co stanowiłoby ciągłą kolizję z rowerzystami. Poza tym na omawianym odcinku ulicy Wiertniczej znajduje się wiele Firm. Kontrahenci przyjeżdżający do tych Firm muszą się gdzieś zatrzymywać (zwłaszcza w celu załadunku czy rozładunku towaru) i ścieżka rowerowa by	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego potrzeby

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		to uniemożliwiła. Naprawdę trzeba wykazać ZDROWY ROZSĄDEK oraz LOGIKĘ i zmienić plan lokalizacji ścieżki rowerowej w tym obszarze. Jakimś alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być przeniesienie ścieżki na wschodnią stronę Wiertniczej, gdzie jest znacznie szerzej i więcej miejsca (choćby dla podjeżdżających samochodów). Mamy XXI wiek i coraz więcej samochodów, które muszą się gdzieś zatrzymywać. Poza tym strona wschodnia jest nasłoneczniona, co sprzyja rekreacji. Ścieżka rowerowa mogłaby też być wyznaczona na skrajnym pasie ruchu. Podsumowując – jako właściciel działki Wiertnicza xx ABSOLUTNIE NIE WYRAŻAM ZGODY na ścieżkę rowerową przed moją posesją.		parkingowe dla istniejących i projektowanych inwestycji należy realizować wyłącznie na terenie lokalizacji własnej. Projekt nie przewiduje przestawiania żadnych latarni oświetleniowych.
47	M.Ł.	jako właściciel nieruchomości położonej, przy Wiertniczej xxx stanowczo protestuję przeciw planom wytyczania ścieżki rowerowej zachodnią stroną ulicy. Mój sprzeciw jest podyktowany znajomością realiów, mieszkam w Wilanowie od przeszło 40 lat i muszę przyznać, że proponowany przebieg ścieżki jest rozwiązaniem nie tylko złym, ale i mało potrzebnym. Uzasadnienie: - wjazdy na posesje są bardzo gęste, średnio co kilka. kilkanaście, dwadzieścia kilka metrów. Liczb wjazdów, a tym samym konieczność oznakowania jest równa liczbie posesji - odległość od krawędzi chodnika do krawędzi jezdni na tyle niewielka, że samochody osobowe wjeżdżające na posesje, czy też parkujące na wjazdach ograniczają część chodnika i mowa tu o autach średniej wielkości. Paradoksalnie, strona wschodnia ulicy Wiertniczej posiada dłuższe wjazdy (szerszy pas zieleni). - zatoki przystankowe ograniczają szerokość chodnika do stu kilkudziesięciu centymetrów - część nieruchomości została okrojona, przy okazji budowy Wisłostrady, co powoduje, że granicami działek często jest ściana budynku oraz wejście do lokali, a nawet całego budynku. Część roszczeń nadal jest przedmiotem postępowania administracyjnego. - znaczna część nieruchomości nie jest podłączona do kanalizacji miejskiej, co jest przedmiotem prac projektowych. W związku z tym z wielu nieruchomości ścieki odbierane są przez samochody ciężarowe, które czasowo blokują komunikację chodnikiem - zmiana charakteru ulicy z mieszkalnej na mieszkalno - usługową z przewagą tej drugiej funkcji powoduje, że istnieją ogromne problemy z parkowaniem, natomiast plan zagospodarowania przestrzennego ogranicza możliwość zabudowy działek - w tym urządzania parkingów. Powierzchnia biologicznie czynna ma wynosić min 50%, bez uwzględnienia płyt ekologicznych oraz roślinności pnącej. - skąpa i zaniedbana zieleń uliczna nie chroni przed hałasem i zanieczyszczeniami, również rowerzystów - ruch rowerowy ma charakter rekreacyjny i w większości lokalny, w odróżnieniu od ruchu samochodowego, którego przewaga to tranzyt w kierunku Konstancina i Piaseczna - planowany kierunek ścieżki pokrywa się z osią Aleja Rzeczpospolitej, Sobieskiego, Belwederska, gdzie istnieją infrastruktura i znacznie korzystniejsze uwarunkowania urbanistyczne, większą rezerwę terenu, zieleni miejskiej, mniej skrzyżowań, wjazdów oraz przeszkód technicznych. Podsumowanie, planowana ścieżka rowerowa nie rozwiązuje istotnego problemu, bo pokrywa się z kierunkiem ścieżek wzdłuż ulicy Sobieskiego i na wale wiślanym. Znacznie istotniejsze jest skomunikowanie kierunku wschodniego z zachodnim, tu jedyną alternatywą jest Aleja Wilanowska. Jej realizacja w znaczny sposób utrudni korzystanie z nieruchomości oraz prowadzenie działalności gospodarczej. Proponowałbym reorganizację ruchu na bocznych ulicach, gdzie ruch ma charakter lokalny, ograniczenia prędkości są wymuszone okolicznościami i koegzystencja pieszych, rowerzystów i kierowców jest naturalna i na dodatek korzysta z otoczenia wolnego od hałasu i spalin, który generuje sześć pasmowa ulica. Ulicy, na której siłą rzeczy wobec ograniczenia ruchu samochodowego na ulicy Sobieskiego - planowana budowa trakcji tramwajowej oraz uruchomienia w najbliższym czasie wjazdu na obwodnicę	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego potrzeby parkingowe dla istniejących i projektowanych inwestycji należy realizować wyłącznie na terenie lokalizacji własnej. Projekt nie przewiduje przestawiania żadnych latarni oświetleniowych.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		ruch nie będzie malał, a raczej zdecydowanie rósł. Plan miałby być może sens, ale w sytuacji, gdyby Wisłostrada (Wiertnicza) została zdublowana, przez drogę bliżej Wisły o większej przepustowości. Jako rowerzysta najbardziej odczuwam brak sensownego i bezpiecznego połączenia z Ursynowem oraz przedłużenia ścieżki do Powsina w kierunku Góry Kalwarii.		
48	Ł.T.	Witam w nawiązaniu do zaprezentowanego projektu DDR wzdłuż Powsińskiej chciałem przedstawić moje wnioski. W mojej ocenie podstawowym mankamentem projektu jest jego negatywny wpływ na komfort pieszych w rejonie przystanków komunikacji publicznej. Postuluję likwidację wszystkich zatok autobusowych oraz oddzielne lokowanie peronu przystankowego oraz ciągu pieszego poza przystankiem zgodnie z załączonym schematem (patrz załącznik przystanek1). - Umożliwi to prowadzenie DDR bardziej na wprost, przez co jest ona łatwiej identyfikowalna dla pieszych. - Piesi nie korzystający z komunikacji publicznej nie muszą chodzić przez zatłoczony przystanek. - Rowerzysta jadący po linii prostej jest łatwiejszy do obserwacji przez kierowców na przejeździe rowerowym. - Ponadto zatoki autobusowe w tym rejonie służą do nielegalnego parkowania. - Skręty w zatoki są mało komfortowe dla jadących autobusem pasażerów - Nie dochodzi wówczas do absurdu lokowania wiat przystankowych z boku zatok Tymczasem Powsińska ma 3 pasy ruchu, korki tam nie występują, a zabranie trochę kierowcom będzie miało ogromny wpływ na poprawę dla pieszych i rowerów. pragnę zwrócić uwagę na znajdujący się niedaleko przykład DDR wzdłuż Sobieskiego - po stronie zachodniej DDR wiedzie prosto, chodnik w rejonie przystanków jest po obu jej stronach -tam piesi na DDR praktycznie nie stanowią tam problemu. Po stronie wschodniej Sobieskiego zatoki pozostały, a piesi non stop wchodzi na DDR, DDR jest powyginana i mało bezpieczną drogą. Odnosząc się konkretnie do projektu 1) w rejonie trasy Siekierskiej zatoka autobusowa i prawoskręt w ul. Bartosza może upłynniać ruch, ale za to ten rejon to istny tor wyścigowy, a na przejściu dla pieszych często aż odrzuca podmuch powietrza od pędzących samochodów. Postuluje likwidację zatoki w celu poprawy bezpieczeństwa i wymuszenia przestrzegania ograniczenia prędkości 2) na skrzyżowaniu z Gołkowską (strona północna) postuluję zabudować powierzchnie wyłączoną z ruchu i poszerzyć azyl, poprawiając w ten sposób bezpieczeństwo 3) zatoka w rejonie Gołkowskiej - postuluję zabudowę i rozwiązanie według załącznika Przystanek1, 4) zatoka w rejonie Limanowskiego - postuluję zabudowę i rozwiązanie według załącznika Przystanek1, włącznie z likwidacją prawoskrętu, najazd na przejazd wyniesiony powinien być pod większym kątem, wtedy kierowca łatwiej może się rozejrzeć 5) likwidacja zatoki w rejonie św. Bonifacego jest absolutną koniecznością - jest tam bardzo duży ruch pieszy, a dodatkowo na zatoce kwitnie nielegalne parkowanie (patrz załączone zdjęcie) 6) przebieg DDR przy Morszyńskiej jest kuriozalny, postuluję zlikwidować zatokę i w ten sposób uzyskać możliwość prowadzenia DDR na wprost w miejscu dzisiejszego chodnika, brak takiego rozwiązania oznacza rowerzystów masowo łamiących przepisy i jeżdżących chodnikiem na skróty! 7) zatoka w rejonie Nałęczowskiej - postuluję zabudowę i rozwiązanie według załącznika Przystanek1, zatoka służy dziś nielegalnemu parkowaniu, patrz zdjęcie w załączeniu 8) zatoka w rejonie Lentza/ Ostrej - postuluję zabudowę i rozwiązanie według załącznika Przystanek1, zatoka służy dziś nielegalnemu parkowaniu, patrz zdjęcie w załączeniu 9) zatoka w rejonie Kosiarzy - postuluję zabudowę i rozwiązanie według załącznika Przystanek1, 10) Na odcinku Nałęczowska- Obornicka wjazdy do posesji, trawniki i pobocze służą nielegalnemu parkowaniu (patrz przykład takiego miejsca na zdjęciu). Niezbędne są zabezpieczenia w postaci płotków i słupków. Ponadto na całym tym odcinku niezbędny jest zakaz zatrzymywania wraz z możliwością	uwzględniono częściowo	Na peronie przystankowym zostaną wykonane słupki blokujące zabezpieczające przed parkowaniem. 1. Przejazd na Bartosza zostanie wyniesiony co spowoduje ograniczenie prędkości pojazdów samochodowych. 2. Uwaga zostanie uwzględniona z zachowaniem wymogów przejezdności dla pojazdów. 3. Likwidacja zatoki spowodowałaby zablokowanie wylotu skrzyżowania przy pozostawieniu 1 pasa ruchu, a w konsekwencji zablokowaniu uległoby całe skrzyżowanie, uwaga nie może zostać uwzględniona. 4. Z uwagi na klasę drogi GP nie jest dozwolone stosowanie mniejszych promieni łuków dla pojazdów skręcających w prawo. 5. Jak wyżej. 6. DDR może zostać wyprostowana po odwróceniu kiosku

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		odholowywaniem, bo to jedyny sposób by przeciwdziałać blokowaniu DDR przez parkowanie na wjazdach. Licze, że uda się uwzględnić moje postulaty.		
49	J.S.	Mam uwagi dotyczące jednego rozwiązania, które dotyczą 3 skrzyżowań Wiertniczej 1. z Gołkowską (wschodnio-południowa) i Idzikowskiego (strona północno-zachodnia), karta 2 projektu 2. z Bonifacego (narożniki wsch-płd i zach-płn), karta 4 projektu 3. z Nałęczowską i Augustówką (narożniki wsch-płd i zach-płn), karta 6 projektu. Każdorazowo wlot ruchu rowerowego odbywa się w ruch samochodowy równoległy. Należy użyć rozwiązania ze Świętokrzyskiej, gdzie wjeżdżający rowerzysta jest chroniony przez infrastrukturę, która wymusza bezpieczny tor samochodu. Drugim rozwiązaniem, według mnie gorszym, jest postawienie znaku "ustęp pierwszeństwa, przed wlotem drogi rowerowej w jezdnię. Znak oczywiście dla rowerzystów. W załącznikach przykłady takiego wprowadzenia ruchu rowerowego w równoległą jezdnię	uwzględniono	
50	P.L.	Dzień dobry, jestem współwłaścicielem domu (prowadzimy w nim rodzinną firmę handlową xxxxx), znajdującego się pod adresem Wiertnicza XXX w Warszawie. Planowana ścieżka rowerowa ma przebiegać bezpośrednio przy naszej posesji. Poprowadzenie ścieżki w tym miejscu stanowi bezpośrednie zagrożenie zarówno dla korzystających z niej rowerzystów, jak i pracowników, klientów i osób przyjeżdżających do naszej firmy. W ciągu przeciętnego dnia na posesję samochody wjeżdżają (a potem wyjeżdżają) kilkadziesiąt razy. Przyjeżdżają kurierzy, klienci, interesanci. Ich drogę wjazdu (i wyjazdu) przecinałaby planowana ścieżka rowerowa. To naraża zarówno rowerzystów (aż trudno mi sobie wyobrazić, że nawet przy zachowaniu najwyższej ostrożności kierowca wjeżdżający lub wyjeżdżający z posesji nie będzie miał kłopotu z dostrzeżeniem jadącego szybko użytkownika ścieżki rowerowej), jak i kierowców. Dlatego kategorycznie domagam się zmiany planu poprowadzenia ścieżki wyznaczoną w projekcie trasą lub ewentualnie wprowadzenie chodnika dzielonego przez rowerzystów i pieszych. To drugie rozwiązanie spowoduje, że osoby jadące tamtędy na rowerze musiałyby znacznie zredukować prędkość (de facto poruszać się tempem pozwalającym zachować bezpieczeństwo pieszych i zarazem nie narażać się na kolizję z wyjeżdżającym z posesji samochodem). Dodam, że na odcinku ulicy Wiertniczej, na którym planowane jest poprowadzenie ścieżki rowerowej, znajduje się ponad 100 wjazdów z domów lub biur bezpośrednio na niczego nie spodziewających się rowerzystów. Rozumiem, że rozwój transportu rowerowego w Warszawie jest niezwykle ważny i niesie ze sobą mnóstwo korzyści, ale apeluję o rozsądek, rozwagę, uwzględnianie zastanych warunków przy wytyczaniu tras nowych ścieżek. Pozdrawiam, zarazem apelując o bezpieczeństwo rowerzystów i mieszkańców zachodniej strony ulicy Wiertniczej.	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana 5,5 m od bramy wjazdowej, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. W żaden sposób droga rowerowa nie ogranicza wjazdu na posesję.
51	J.K.	Nie wyrażam zgody na projektowany przebieg ścieżki rowerowej przy ul. Wiertniczej z następujących powodów: - projektowany przebieg ścieżki z uwagi na fakt, że wjazdy do posesji są usytuowane co kilka metrów zagraża bezpieczeństwu rowerzystów i wjeżdżającym nam mieszkańcom (kolizje z rowerzystami) - przy moim budynku pod nr Wiertnicza xxxx jest pas zieleni wnioskuję o jego zachowanie łącznie z drzewostanem - ustępowanie pierwszeństwa rowerzystom przy dojeździe do posesji będzie skutkowało możliwością kolizji drogowej przy tak dużym ruchu na tej ulicy - zbyt wąski pas chodnika spowoduje zagrożenie wystąpienia kolizji między pieszymi a rowerzystami w	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. Pas zieleni zostanie zachowany.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		okolicach przystanków autobusowych Proponuję wykorzystanie w projekcie szerokiego pasa zieleni w ul. Wiertniczej. Można też wydzielić część pasa jezdni pod drogę rowerową jak to ma miejsce na ul. Spacerowej w Warszawie. Takie rozwiązanie doskonale się sprawdza przy gęstej zabudowie. Mam nadzieję, że zamierzacie Państwo zbudować ścieżkę dla nas wszystkich co przyczyni się do polepszenia funkcjonowania tej okolicy.		
52	M.J.	Szanowni Państwo, Zgodnie z wyznaczoną przez Państwa formą i terminem konsultacji społecznych dotyczących planowanych przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie budów dróg rowerowych niniejszym wnoszę swoje uwagi do projektu zaprezentowanego na spotkaniu konsultacyjnym 20.04.2016 r, w którym uczestniczyłem. Na wstępie chciałbym podkreślić, że zaprezentowana propozycja utworzenia drogi dla rowerów na odcinku ul. Wiertniczej, co najmniej od skrzyżowania Wiertnicza-Nałęczowska do skrzyżowania Przyczółkowa-al. Wilanowska w mojej ocenie, oraz w ocenie większości mieszkańców tej okolicy obecnych na spotkaniu konsultacyjnym, nie może zostać zgodnie z logiką, potrzebami mieszkańców i obowiązującym prawem zrealizowana w zaproponowanej formie, tj. w formie odrębnej drogi dla rowerów w miejscu obecnego chodnika, wjazdów, parkingów, schodów do budynków, zatok przystankowych i zieleni po zachodniej stronie ul. Wiertniczej (czyli po stronie numerów nieparzystych). Osobiście jako mgr inż. telekomunikacji Politechniki Warszawskiej i mieszkaniec ul. Wiertniczej, kierowca, pieszy i rowerzysta, proponuję wziąć pod uwagę następujące priorytety w dalszym prowadzeniu zmian projektowych: 1. zaniechanie planu stworzenia odrębnej ścieżki dla rowerów wzdłuż ul. Wiertniczej z uwagi na niskie walory ul. Wiertniczej jako trasy do uprawiania turystyki rowerowej oraz niskie zapotrzebowanie na wykorzystanie Wiertniczej do dojazdów rowerem. Proszę o przeprowadzenie całorocznych badań ruchu, co potwierdzi moją tezę. Dużo lepsze warunki panują obecnie na równoległej ul. Sobieskiego, jest zieleni, szeroko i droga dla rowerów już jest tam bardzo komfortowo wkomponowana. 2. wprowadzenie kompromisowego rozwiązania - na istniejącym chodniku ul. Wiertniczej oznaczenia ciągu pieszo-rowerowego z ograniczeniami prędkości dla rowerów, ale z prawem poruszania się po chodniku. Ma to bardzo poważne uzasadnienie i jest rozwiązaniem racjonalnym pod kątem finansowym, osiąganego efektu oraz bierze pod uwagę obserwowany od lat ruch pieszy, rowerowy i potrzeby lokalnych mieszkańców. Ruch pieszy i rowerowy na chodnikach ul. Wiertniczej współistnieje od lat. Ruch pieszy wzdłuż całej ul. Wiertniczej nie jest intensywny, z uwagi na charakterystykę zabudowy i niewielką liczbę obiektów zamieszkiwanych przez dużą liczbę osób, dlatego warto rozważyć legalizację i tak faktycznie współistniejących od lat form ruchu po chodnikach ul. Wiertniczej. Szczególną uwagę należy zwrócić na wjazdy do posesji, wyjścia bezpośrednio z posesji na chodnik, istniejące i niezbędne (!) zatoki dla pojazdów oczekujących na wjazdy do bram, parkingi, szkołę, przedszkole, przychodnię, ośrodek kultu religijnego - meczet, do których to obiektów nie planowany jest ruch rowerowy, a jedynie okresowo występujący ruch pieszy na niewielkich odcinkach ulicy. Wprowadzenie ścieżki wyłącznie dla rowerów spowoduje zagrożenie dla mieszkańców, dzieci, wiernych, którzy będą narażeni na wpadnięcie bezpośrednio pod pędzący rower, którego kierujący będzie przekonany o swoim prawie do jazdy i pierwszeństwa na ścieżce rowerowej. Na Wiertniczej po Zachodniej jej stronie jest niestety za wąsko na realizację przedstawionego planu odrębnej ścieżki rowerowej. Zapisy „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st<http://m.st>. Warszawie” stanowią, iż: "1.4.1 Stosowanie odstępstw od Standardów wymaga uzasadnienia ze strony wykonawcy projektu, lub wykonawcy inwestycji. i w przypadku wszystkich projektów wykonywanych na terenie m.st<http://m.st>. Warszawy uzyskania stosownej zgody Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy, lub osoby przez niego upoważnionej.", które również jest uzasadnione potrzebami mieszkańców, możliwe i za czym wnioskuję. Fizyczny brak możliwości bezpiecznego i racjonalnego przeprowadzenia odseparowanej drogi rowerowej spowodowany jest również tym, że na ul. Wiertniczej zabudowa istniejąca i tak nie posiada dostatecznie rozwiniętej infrastruktury potrzebnej wszystkim jej użytkownikom przez cały rok. Ścieżka przydałaby się	nie uwzględniono	Projektowana droga dla rowerów jest projektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami przez doświadczonych projektantów posiadających stosowne uprawnienia i przynależących do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Projektowana droga dla rowerów będzie służyć dojeżdżaniu do pracy, szkoły, itp., a nie tylko rekreacji. Rower jest takim samym środkiem transportu jak samochód czy autobus i nie służy tylko i wyłącznie do rekreacji. Badania ruchu wykonywane w maju 2016 r. w ramach European Cycling Challenge potwierdzają potrzebę budowy drogi dla rowerów. Duże natężenie rowerzystów uniemożliwia wykonanie drogi dla rowerów w formie ciągu pieszo jezdniowego. Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. W stanie istniejącym nie występują zalegalizowane miejsca do parkowania. Budowa drogi dla rowerów zachęci wiele osób do korzystania z ekologicznego środka transportu, jakim jest rower, w dojazdach do domu, pracy, szkoły, przychodni, kościoła, meczetu. Obok drogi dla rowerów powstanie chodnik przeznaczony wyłącznie dla pieszych, w przeciwieństwie do chodnika po którym obecnie odbywa się ruch rowerowy. Jest to rozwiązanie bezpieczniejsze zarówno dla pieszych jak i rowerzystów. Zostaną zaprojektowane miejsca parkingowe w miejscach, gdzie jest to możliwe.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		jedynie rekreacyjnie w miesiącach ciepłych. Parkingi, wjazdy do posesji, parkingi pod szkoły, przychodnię, firmy, niewielkie warsztaty, sklepy, lokale - to są elementy infrastruktury miejskiej, które i tak należałoby jeszcze rozwinąć, jako elementy infrastruktury użytkowane przez cały rok, niezależnie od aury, i jako bezpośrednio związane z zapewnieniem podstaw egzystencji - bezpieczeństwa, dochodów i życia na ulicy. Brak parkingu powoduje wymieranie okolicy, na czym zyskują olbrzymie galerie handlowe. Zbudowanie wydzielonej drogi dla rowerów wg zaproponowanej wersji jest więc działaniem przeciwko mieszkańcom i ich podstawowym potrzebom i prawom, o czym głośno ich przedstawiciele mówili na spotkaniu. Mieszkańcy zaproponowali także inne alternatywy, do których przychylam się w dalszej kolejności za zaprezentowanym przeze mnie powyżej rozwiązaniem kompromisowym - przeniesienie drogi na pasy ruchu ul. Wiertniczej, co znacząco zmniejszy koszty budowy i doprowadzi do zamierzonego efektu zgodnie z wymaganiami dot. wydatków publicznych, a także umożliwi łatwe odśnieżanie i utrzymanie drogi, oraz wbrew informacjom udzielanym mieszkańcom na spotkaniu jest możliwe biorąc pod uwagę możliwe zmniejszenie klasy Wiertniczej do drogi typu G, lub zastosowanie odstępstw od Standardów projektowych, o czym poniżej. Skoro Wiertnicza nie spełnia wymagań stosownych dla klasy GP i już obecnie posiada ograniczenia stosowane dla drogi klasy G, to należy obniżyć jej klasę do G. Zapisy „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st<http://m.st>. Warszawie" (str. 22), pozwolą wówczas na przeprowadzenie ruchu rowerowego w wersji na pasie ruchu dla drogi klasy G. Wspomniane standardy stanowią też, iż: "1.4.1 Stosowanie odstępstw od Standardów wymaga uzasadnienia ze strony wykonawcy projektu, lub wykonawcy inwestycji. i w przypadku wszystkich projektów wykonywanych na terenie m.st<http://m.st>. Warszawy uzyskania stosownej zgody Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy, lub osoby przez niego upoważnionej.", które również jest uzasadnione potrzebami mieszkańców, możliwe i za czym wnioskuję w dalszej kolejności. albo - przeniesienie odseparowanej drogi rowerowej na dostępny pas zieleni na środku ul. Wiertniczej, gdyż jest to wariant tani w realizacji i niekolidujący z potrzebami mieszkańców oraz możliwy do wykonania, albo - ewentualne przeniesienie planowanej drogi na część Wschodnią ul. Wiertniczej, która statystycznie jest szersza od części Zachodniej, albo - odstąpienie w całości od zaprezentowanego planu ingerencji w ład na ul. Wiertniczej, gdyż potrzeby komunikacji rowerowej w kierunku Wilanowa i Powsina może obsłużyć ul. Sobieskiego i al. Wilanowska, na których to ulicach warunki do jazdy na rowerze są zdecydowanie bardziej sprzyjające - niewiele jest wjazdów, nie ma parkingów, nie ma sklepów i można śmiało poszerzyć ścieżki bez kolizji z potrzebami mieszkańców. Podstawa prawna do działania Statutowym zadaniem ZDM jest wg §3 ust. 2. pkt. 4a) Statutu ZDM "inicjowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji systemu komunikacji rowerowej oraz tworzenie korzystnych warunków dla jego rozwoju", nie ma jednak na celu wykonanie tych przedsięwzięć w sprzeczności z pkt. 5) ("prowadzenie racjonalnej gospodarki gruntów zabudowanych i niezabudowanych pozostających we władaniu ZDM"), ani z ust. 4. pkt. 8) tegoż Statutu, który stanowi, iż ZDM zobowiązany jest do "podejmowanie działań mających na celu podnoszenie stanu bezpieczeństwa na drogach publicznych na terenie m.st<http://m.st>. Warszawy". Ponadto zgodnie z Art. 10. ust. 1. Ustawy z dnia 27.08.2009 r. o finansach publicznych z późn. zm. zasady funkcjonowania ZDM jako jednostki budżetowej podlegają pod zasady określone w ww. Ustawie, m in. zastosowanie ma zapis Art. 44. ust. 3. mówiący, iż: "Wydatki publiczne powinny być dokonywane: 1) w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: a) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów, b) optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów;" Proszę zatem rozważyć moją propozycję i nie obawiać się zadziałać zgodnie z ww. wolą mieszkańców i dla		

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		rozwoju okolicy rozumianego jako racjonalne i priorytetowe zaspokojenie potrzeb od najważniejszych - egzystencji - aż do potrzeb sezonowej i weekendowej rekreacji.		
53	E.D.	Jestem właścicielką budynku przy ul. Wiertniczej xxx. Ze względu na zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i kierowców wyrażam swój sprzeciw budowy ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ul. Wiertniczej.	nie uwzględniono	Organizacja ruchu rowerowego na drodze dla rowerów odseparowanej od ruchu samochodów oraz pieszych jest najbezpieczniejszą możliwą formą prowadzenia ruchu rowerowego.
54	I.O.	Jako wieloletnia mieszkanka Wilanowa, a konkretnie ulicy Wiertniczej (strony zachodniej) jestem zdecydowanie przeciwna budowie planowanej ścieżki rowerowej z następujących powodów : 1. Ulica jest bardzo zabudowana i co parę metrów znajdują się wjazdy do posesji. Ruch na Wisłostradzie jest bardzo intensywny i szybki co już dzisiaj wiąże się z dużym kłopotem włączania się do ruchu. W godzinach szczytu wiąże się to nawet z kilku- minutowym postojem na wyjeździe. Automatycznie pojazd wyjeżdżający zablokuje ścieżkę i uniemożliwi przejazd rowerem. 2. Samochody z posesji wyjeżdżają tyłem, widoczność jest ograniczona, a rowerzyści poruszają się dosyć szybko - może dojść do bardzo niebezpiecznych kolizji. 3. Ścieżka rowerowa wykluczy możliwość zatrzymania samochodu przed posesją. 4. Zbudowanie ścieżki rowerowej z konieczności spowodowałoby zlikwidowanie pasa zieleni, który choćby częściowo odgradza budynki mieszkalne od tak ruchliwej i przelotowej ulicy, a tym samym chroni przed spalinami. 5. Aktualnie istnieje ścieżka rowerowa na ulicy Sobieskiego i Al.Wilanowskiej - tak więc Wilanów jest dobrze skomunikowany z innymi drogami rowerowymi, a jazda rowerem przy 3 pasmowej przelotowej ulicy jest wątpliwą przyjemnością.	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana w pewnej odległości od bram wjazdowych, co pozwoli przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności na bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie z posesji, a także na czasowe zatrzymanie pojazdu w celu otwarcia/zamknięcia bramy. Rowerzyści na drodze rowerowej zostaną ostrzeżeni znakami o licznych wyjazdach z posesji przez drogę rowerową, co przy zachowaniu ostrożności przez rowerzystów i kierowców pozwoli na bezpieczne poruszanie się wszystkich uczestników ruchu drogowego. Pas zieleni nie zostanie zlikwidowany. Projektowana droga dla rowerów jest konieczna aby obsłużyć inne relacje niż istniejące ciągi.
55	D.O.	Szanowni Państwo! Chciałabym przekazać uwagi dot. planowanych nowych dróg dla rowerów. Powsińska-Wiertnicza: Brak uwag do przebiegu trasy - bardzo dobrze, że powstaje!	uwzględniono	
56	A.L.	Dzien Dobry, Chciałam wyrazić poparcie dla planowanej budowy sciezki rowerowej wzdłuż ulicy Powsinskiej a wraz z nią przejazdów oraz przejść dla pieszych na wysokości ulicy Okreżnej. Bardzo poprawi to komunikację między obydwiema stronami Sadyby. Obecna kładła jest rozwiązaniem bardzo niefortunnym dla niepełnosprawnych, rodzin z wozkami, rowerów etc. Pozdrawiam i dziękuję	uwzględniono	
57	A.A.-R.J.R.	Szanowni Państwo, W związku z planowaną budową drogi dla rowerów w ul.Wiertniczej nie zgadzamy się na przebieg drogi w formie proponowanej przez ZDM.Wnioskujemy o zaproponowanie innego przebiegu tejże drogi(druga strona ul.Wiertniczej;poprowadzenie inną ulicą). W przypadku realizacji inwestycji po zachodniej stronie ul.Wiertniczej wnioskujemy o zaprojektowanie i wykonanie dwóch zjazdów na naszą posesję nr xxx. W załączniku przesyłamy mapę uwzględniającą dwie bramy na naszej posesji.	nie uwzględniono	Należy wystąpić o decyzję na lokalizację zjazdu.
58	School	Reprezentuję Szkołę Międzynarodową xxx, która się mieści przy ul. Wiertniczej xx w W-wie. Niedawno otrzymaliśmy zawiadomienie o projekcie budowy ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ul. Wiertniczej. Jesteśmy tym głęboko zaniepokojeni, gdyż krótki odcinek, acz niezwykle ważny umiejscowiony przed wejściem do naszej szkoły to jedyna możliwość zaparkowania jakichkolwiek samochodów naszych klientów. Posiadamy około 5 miejsc, na których może zatrzymać się bus dowożący uczniów, taksówka, rodzice czy wszyscy dostawcy. To i tak bardzo mało, ale pozbawienie nas takiej możliwości sparaliżuje dostęp do	nie uwzględniono	Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego potrzeby parkingowe dla istniejących i projektowanych inwestycji należy realizować wyłącznie na terenie lokalizacji własnej

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		szkoły. Pragnę zauważyć jak ruchliwa jest ulica Wiertnicza i nie wyobrażam sobie, że dzieci będą wysiadać bezpośrednio na ulicy. Nie trudno o wypadek a konsekwencję mogą być tragiczne. Pytanie kto weźmie odpowiedzialność za ewentualne tragedie? Proszę się nad tym zastanowić i zaprosić nas do rozmów na ten temat. Jednocześnie proszę o podanie mi tel do osoby zajmującej się tymi planami.		
59	K.Z.	1. Wnoszę o doprojektowanie łącznika DDR z ulicą Bernardyńską umożliwiającego wygodną jazdę w relacji Bernardyńska – Czerniakowska zgodnie z propozycją na rys. nr 1. Obecny projekt zakłada konieczność wykonywania skrętu o minimalnym promieniu i kącie przekraczającym 90 stopni.	uwzględniono	
60	K.Z.	2. Wnoszę o osłonięcie wylotu DDR w ulicę Idzikowskiego na północno-zachodnim narożniku skrzyżowania Powsińska / Idzikowskiego przy użyciu 2-3 segmentów separatora (podobnie jak ma to miejsce na skrzyżowaniu Puławska-Dolna) w połączeniu z przesunięciem punktu włączenia o ok. 10 m w kierunku zachodnim (rys. nr 2)	nie uwzględniono	Z uwagi na kolizję ruchu rowerowego oraz samochodów skręcających w zjazd
61	K.Z.	3. Wnoszę o zamianę powierzchni wyłączzonej z ruchu w pasie dzielącym ul. Powsińskiej po północnej stronie skrzyżowania z Idzikowskiego na obszar trawnika. Zapobiegnie to wykonywaniu niebezpiecznych manewrów zawracania tuż przy przejściu dla pieszych. (rys. nr 2)	uwzględniono	
62	K.Z.	4. Wnoszę o doprojektowania odcinka jednokierunkowej DDR umożliwiającego zjazd ze wschodniej jezdni ul. Powsińskiej w DDR tuż przed skrzyżowaniem z Idzikowskiego (rys. nr 2). Jest to istotne, gdyż rowerzyści jadący wchodnią częścią ulicy Limanowskiego nie mają możliwości przejechania na DDR po zachodniej stronie Powsińskiej i muszą kontynuować jazdę wschodnią jezdnią ul. Powsińskiej aż do skrzyżowania z Idzikowskiego / Gołkowską, gdzie istnieje możliwość wjazdu na DDR.	uwzględniono	
63	K.Z.	5. Wnoszę o przeniesienie DDR w rejonie kładki przy ul. Bolesława Limanowskiego między schody, a zachodnią jezdnią ulicy Powsińskiej z równoczesną zmianą korektą przebiegu zachodniej jezdni w polegającą na przesunięciu jej w kierunku środkowej podpory kładki. Równocześnie należałoby wystąpić o zgodę na odstępstwo od przepisów w zakresie zwężenia środkowego i lewego pasa do 3,0m. Takie prowadzenie zlikwiduje punkt kolizji na zejściu z kładki oraz znacząco poprawi widoczność rowerzystów dla kierowców skręcających w ulicę Limanowskiego. Dodatkowo należy zamknąć zatokę przystankową, aby uniknąć kolizyjnych sytuacji w obrębie zatoki przystankowej między pojazdami skręcającym z ul. Bolesława Limanowskiego w ul. Powsińską a pojazdami zjeżdżającymi w prawo na stację paliw. (rys. nr 3)	nie uwzględniono	Analizowano przedstawione rozwiązanie. Uznano, że przedstawione w projekcie rozwiązanie będzie bezpieczniejsze i bardziej komfortowe.
64	K.Z.	6. Wnoszę o zwężenie szerokości jezdni ulicy Bonifacego na skrzyżowaniu z ul. Powsińską. Projekt przewiduje zachowanie przewymiarowanych przekrojów we wszystkich miejscach. Celem zwiększenia bezpieczeństwa ruchu oraz skrócenia czasów ewakuacji pieszych i rowerzystów należy (rys. nr 4): a. Zachodni wlot ulicy Bonifacego zwęzić do 2 pasów po 3,0m szerokości. Prawy pas oznaczyć jako do jazdy w prawo, lewy pas jako wyłącznie do jazdy prosto i w lewo. Zapobiegnie to częstym sytuacjom, gdy pojazd skręcający w lewo z ul. Bonifacego w ul. Powsińską w kierunku południowym wymusza pierwszeństwo na pojeździe jadącym prosto ulicą Bonifacego w kierunku wschodnim z prawego pasa, który jest zastąpiony kolejką skręcających pojazdów na lewym pasie zachodniego wlotu ul. Bonifacego. b. Zachodni wylot ulicy Bonifacego zwęzić do 1 pasa o szerokości 4,0m wraz z osłonięciem włączenia DDR w jezdnię ul. Bonifacego 2-3 segmentami separatora. c. Wschodni wlot ulicy Bonifacego zwęzić do 1 pasa o szerokości 3,5m, równocześnie osłonić obszar włączenia DDR w jezdnię ul. Bonifacego 2-3 segmentami separatora. d. Wschodni wylot ulicy Bonifacego zwęzić do 1 pasa o szerokości 3,5m	uwzględniono	
65	K.Z.	7. Wnoszę o doprojektowanie krótkiego łącznika pozwalającego rowerzystom wygodny wjazd w ulicę Goraszewską. Doprojektowania tego łącznika pozwoli na zmniejszenie ruchu rowerowego w ciągu ulicy Bonifacego oraz skróci drogę do wnętrza osiedla. Będzie to identyczne rozwiązanie jak zaproponowane przez projektanta w przypadku ulicy Morszyńskiej. (rys. nr 4)	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
66	K.Z.	8. Wnoszę o zwężenie jezdni ulicy Okrężnej (część północna) na skrzyżowaniu z ulicą Powiśką do 4,5m na wlotach i 3,5m na wylotach. Zarówno klasa ulicy, natężenie ruchu jak i struktura ruchu nie wymagają większych przekrojów a pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oraz skrócenie czasów ewakuacji pieszych i rowerzystów. Zapobiegają też parkowaniu w obrębie skrzyżowania co ma obecnie miejsce. Dodatkowo na zachodnim wlocie linię P-13 należy przybliżyć do prawego pasa zachodniej jezdni ul. Powiśkiej (rys. nr 5)	uwzględniono	
67	K.Z.	9. Wnoszę o zwężenie zachodniego wylotu ulicy Okrężnej (część południowa) w ulicę Powiśką poprzez odsunięcie południowej krawędzi jezdni od muru ograniczającego posesję. Projekt przewiduje zachowanie bardzo dużego promienia łuku co będzie sprzyjać wjeżdżaniu pojazdów z dużą prędkością bezpośrednio przed rowery jadące od strony południowej. Zwężenie powinno być powiązane z likwidacją trójkątnej wyspy dzielącej. (rys. nr 6)	uwzględniono częściowo	Sprawdzimy możliwość zwężenia z uwagi na przejezdność autobusów.
68	K.Z.	10. Wnoszę o zwężenie zachodniego wylotu ul. Nałęczowskiej do jednego pasa ruchu. Prawy pas kończy się kilkudziesięciu metrach co sprzyja konfliktowym sytuacjom na zjeździe ze skrzyżowania. Wschodni wlot ul. Augustówka posiada jedynie jeden pas do jazdy na wprost w ulicę Nałęczowską. Dodatkowo wnoszę o osłonięcie włączenia DDR w jezdnię ul. Nałęczowskiej przy pomocy 2-3 segmentów separatora. (rys. nr 7)	uwzględniono	
69	K.Z.	11. Wnoszę o przeniesienie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów w rejon ulicy Łowczej (na północ od zatoki przystankowej w kierunku północnym). Aktualna lokalizacja przejścia dla pieszych jest wynikiem zaszczości historycznych, gdy kolejne przejście przez ulicę Wiertniczą znajdowało się u wylotu ulicy Petychorskiej. W przypadku obecności kompletu przejść i przejazdów na skrzyżowaniu Wiertnicza / Ostra / Lentza przeniesienie przejścia w stronę ulicy Łowczej ułatwi korzystanie z transportu publicznego mieszkańcom Wilanowa na północ od ulicy Łowczej oraz wytworzy relację rowerową w ciągu ulicy Łowczej niedostępną dla ruchu samochodowego. (rys. nr 8)	uwzględniono	
70	K.Z.	12. Wnoszę o wystąpienie o odstępowanie od przepisów celem likwidacji zatoki przystankowej dla przystanku Łowcza 01. Pozostawienie zatoki spowoduje istotne zawężenie przestrzeni w miejscu wzmożonego ruchu pieszych co będzie powodować konflikty między rowerzystami a pieszymi. (rys. nr 8)	uwzględniono	
71	K.Z.	13. Wnoszę o zmianę geometrii punktu włączenia rowerów w DDR w miejscu oznaczonym numerem 13 rysunku nr. 9. Obecna geometria zmuszać będzie rowerzystów do znacznej redukcji prędkości podczas zjazdu z jezdni w DDR, a w efekcie będzie prowokować do wykonywania tego manewru od osi jezdni. Należy rozważyć rozdzielanie wlotu i wylotu DDR tak aby zjazd z DDR w jezdnię ulicy Wiertniczej wymuszał redukcję prędkości, natomiast w drugą stronę mógł się odbywać z pełną prędkością.	nie uwzględniono	Zaproponowane rozwiązanie zachęca do rozwijania przez rowerzystów dużych prędkości w miejscu przecinania się strumienia ruchu rowerowego oraz samochodowego, co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji.
72	K.Z.	14. Wnoszę o przywrócenie skośnego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego w ciągu alei łączącej cmentarz z kościołem p.w. św. Anny. Jest to element historycznego założenia urbanistycznego Wilanowa, dodatkowo wężykowanie przejazdu będzie skutkować ścinaniem zakrętów przez rowerzystów w efekcie zmniejszając bezpieczeństwo ruchu zamiast jego podniesienia. (rys. nr 10)	nie uwzględniono	Wyprostowanie przejścia dla pieszych ma na celu skrócenie drogi ewakuacji pieszych.
73	K.Z.	15. Wnoszę o skrócenie pasa do skrętu w prawo z ulicy Przyczółkowej w al. Wilanowską, tak aby zaczynał się on za przejściem dla pieszych w osi głównej alei cmentarza. (rys. nr 10) Pozwoli to skrócić czasy ewakuacji pieszych i rowerzystów poprawiając przepustowość.	uwzględniono	
74	K.Z.	16. Wnoszę zwężenie jezdni do skrętu w prawo z al. Wilanowskiej w ul. Przyczółkową do szerokości jednego pasa. W projekcie zakłada się zachowanie dotychczasowego przekroju, który przy zastosowaniu jedynie oznakowania poziomego będzie prowadził do ruchu po nim, a w efekcie do przekraczania prędkości w miejscu o podwyższonym ryzyku kolizji. (rys. nr 10)	nie uwzględniono	W ramach przebudowy skrzyżowania powstaną dwa pasy do skrętu w prawo.
75	K.Z.	17. Wnoszę o rozważanie możliwości poprowadzenia ciągłej DDR między ulicą Cendrowskiego i Obornicką	nie uwzględniono	Zostanie wyznaczony ciąg pieszo-rowerowy na chodniku po wschodniej

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		po stronie wschodniej ulicy Przyczółkowej lub też wykonanie włączenia DDR w parking koło urzędu pocztowego co zapewni ciągłość ruchu po stronie wschodniej i zapewni dojazd od strony Powsinka / Zawad do osiedla na wschód od ulicy Wiertniczej bez konieczności przekraczania ulicy dwa razy. (rys. nr 10)		stronie, przy poczcie
76	K.Z.	18. Wnoszę o doprojektowanie ok. 100m DDR w ciągu al. Wilanowskiej tak aby połączyć aktualnie projektowany DDR z DDR powstałą w czasach tow. Edwarda Gierka zlokalizowaną po stronie północnej al. Wilanowskiej. (rys. nr 10)	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania
77	R.J.	Proponuję układ komunikacyjny: I Wariant: Droga dla rowerów po wschodniej stronie Wiertniczej od ul. Augustówka. W dalszej części w kierunku Wilanowa istniejący pas od jezdni do granicy działek jest po stronie wschodniej szerszy =9,8m, a po stronie zachodniej=8,5m (wymiar podany na załączonym szkicu). Nawierzchnia asfaltowa istniejącego chodnika do samej granicy działek-brak trawnika a po stronie zachodniej wg propozycji projektu konieczność zawężenia istniejącego trawnika pomiędzy działkami a chodnikiem. II Wariant: Droga dla rowerów na skrajnym pasie jezdni. Przed posesjami zatoki parkingowe do parkowania wzdłuż drogi-szer.3,5m. Chodnik o szer.2m, Trawnik między posesjami a chodnikiem o szer. 3m. W załączeniu szkic propozycji. W przedstawionym do konsultacji projekcie ścieżki rowerowej, żądam uwzględnienia punktu 20 z opisu przedmiotu zamówienia do projektu autorstwa ZDM w postaci zaprojektowania miejsc parkingowych, cytuję poniżej: „ 20.Wyznaczenie miejsc postojowych dla samochodów osobowych w specjalnie wyznaczonych zatokach.” Parkingi do parkowania samochodów wzdłuż drogi z zachowaniem powierzchni biologicznie czynnych na eko-kostkach np. GEOSYSTEM G5 max. Spowoduje to podwyższenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników; w obecnym wariantcie projektu nie ma miejsca na oczekiwanie na wjazd na posesję bez blokowanie pasa jezdni lub blokowania ścieżki rowerowej w projektowanej wersji. Przy Wiertniczej 81 jest Przychodnia Lekarska dla dzieci oraz całodobowa doraźna pomoc medyczna również dla dorosłych, Przy Wiertniczej 75 Szkoła z istniejącym parkingiem w projekcie do likwidacji. Przy sąsiednich posesjach oprócz części mieszkalnych mieści się dużo firm co generuje duży ruch a bez zatok parkingowych powoduje konieczność blokowania części jezdni.	nie uwzględniono	Przeprowadzenie drogi dla rowerów po wschodniej stronie na całej długości jest niemożliwe. Przeprowadzenie drogi dla rowerów na drugą stronę ulicy na pewnym odcinku jest niezgodne ze standardami rowerowymi i zasadami tworzenia infrastruktury rowerowej. Ponadto przedstawione rozwiązanie są niezgodne z obowiązującymi przepisami.
78	M.K.	Na całym odcinku na którym DDR przylega bezpośrednio do chodnika wprowadzić separację z pasa kostki kamiennej łamanej o szerokości min. 0,3 m	uwzględniono	
79	M.K.	Na całym odcinku objętym projektem w przypadku stosowania łączników projektowanej DDR z ulicami poprzecznymi (włączenie do ruchu na zasadach ogólnych) rozważyć możliwość osłonięcia włączeń wysepkami i przewidzieć w projekcie stałej organizacji ruchu zastosowanie znaków pionowych A-7 mini (w celu wyraźnego podporządkowania ruchu rowerowego przy włączeniu się do ruchu na zasadach ogólnych).	uwzględniono częściowo	Osłonięcie zastosowano w miejscach, gdzie jest taka możliwość.
80	M.K.	przejazd przez ul. Bartosza - przejazd i przejście wykonać jako wyniesione na progu płytowym	uwzględniono	
81	M.K.	Przejazd przez ul. Piekałkiewicza - przejazd i przejście wykonać jako wyniesione na progu płytowym	uwzględniono	
82	M.K.	Powsińska X Limanowskiego str. Zach. - przeprojektować przebieg DDR w rejonie kładku dla pieszych (przenieść w kierunku jezdni aby uniknąć przecinania z ruchem pieszym).	nie uwzględniono	Analizowano przedstawione rozwiązanie. Uznano, że przedstawione w projekcie rozwiązanie będzie bezpieczniejsze i bardziej komfortowe.
83	M.K.	rejon galerii handlowej Sadyba Best Mall - nie zmieniać przekroju istniejącego (brak oznakowania pionowego i poziomego) ciągu chodnik -DDR. Obecnie DDR ma szerokość ok 3m (projektowana 2,5m)	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
84	M.K.	wjazd i wyjazd z galerii handlowej - przejazd i przejście wykonać jako wyniesione na progu płytowym	uwzględniono	
85	M.K.	rejon pętli autobusowej i ul. Morszyńskiej - całkowicie przeprojektować. Proponowane rozwiązanie jest konfliktogenne i niebezpieczne zarówno dla pieszych jak i rowerzystów (gwałtowne zmiany kierunku, ograniczona widoczność, dodatkowe miejsca kolizji),	uwzględniono	
86	M.K.	na pld. Od ul. Morszyńskiej - proponujemy rozważenie zastosowania odgięcia jezdni w kierunku pasa dzielącego a w uzyskanym dzięki temu miejscu zaprojektować lepsze rozwiązania dla pieszych i rowerzystów (wyraźna segregacja, szersze chodniki itp.)	nie uwzględniono	Z uwagi na istniejące latarnie nic takim zabiegiem nie zyskamy.
87	M.K.	na wysokości działki ew. 119/2 odgięcie w rejonie drzewa (w proj. Nr 92) nie może się odbywać kosztem szerokości DDR	uwzględniono	
88	M.K.	na pld. Od ul. Lentza - rozważyć likwidację zatoki autobusowej co pozwoli zaprojektować lepsze rozwiązania dla pieszych i rowerzystów (wyraźna segregacja, szersze chodniki itp.)	uwzględniono	
89	M.K.	na pld. Od ul. Kosiarzy - rozważyć likwidację zatoki autobusowej co pozwoli zaprojektować lepsze rozwiązania dla pieszych i rowerzystów (wyraźna segregacja, szersze chodniki itp.)	uwzględniono	
90	M.K.	w rejonie odejścia małej Wiertniczej str. Wsch. Zamienić miejscami przejścia dla pieszych i przejazd dla rowerów. Pozwoli to na osłonięcie przejazdu przez przejście (kierowcy pojazdów wykonujących manewr zawracania większą uwagę zwracają na przejście dla pieszych, które jest tam od wielu lat, niż na przejazd który w tym miejscu będzie nowością). Jest to rejon zespołu szkół więc należy przewidywać zwiększony ruch małoletnich rowerzystów. Ponadto pozwoli to na ograniczenie liczby miejsc kolizji pieszy - rowerzysty.	nie uwzględniono	Zaproponowane w projekcie rozwiązanie jest wymagane przez prawo.
91	M.K.	rozważyć budowę nowego mostu rowerowego nad rowerm (połączenie z istniejącą DDR w ciągu al. Wilanowskiej) i rezygnację z budowy dalszego ciągu DDR wzdłuż ul. Przyczółkowej	nie uwzględniono	Budowa nowego mostu jest poza zakresem opracowania.
92	M.K.	zrezygnować z dalszego ciągu projektu wzdłuż ul. Przyczółkowej	uwzględniono	
93	M.K.	doprojektować połączenie projektowanej DDR w ciągu ul. Wiertniczej z istn. DDR w ciągu al. Wialnowskiej	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		 ZIELONE MAZOWSZE ul. Koszykowa 67/21, 00-667 Warszawa, tel./fax 22 621 77 77 www.zm.org.pl biuro@zm.org.pl Warszawa, 26 kwietnia 2016 r. ZM-16-0673-01-RB Zarząd Dróg Miejskiej Wydział Komunikacji Społecznej ul. Chmielna 120 00-801 Warszawa <i>Szanowni Państwo,</i> Nawiązując do konsultacji projektu trasy rowerowej wzdłuż ul. ul. Czerniakowskiej, Powsińskiej i Wiertniczej, zgłaszamy następujące uwagi: Uwaga ogólna: pozytywnie oceniamy rezygnację z niepotrzebnych wlotów i wyniesienie przejść dla pieszych/przejazdów i dla rowerzystów. 1. Czerniakowska 1.1. Przebudowa DDR na skrzyżowaniu z al. al. Becka i Witosa powinna zostać wykorzystana do korekty przekrojów jezdni, w tym zwłaszcza: - wyeliminowanie drugiego pasa ruchu do jazdy na wprost w kierunku zachodnim na wylocie al. Witosa (pozostawienie jednego pasa do lewoskrętu i jednego pasa do jazdy na wprost między jezdniami ul. Czerniakowskiej). Relacja ta dubluje bezkolizyjny wiadukt biegnący nad skrzyżowaniem. - W przypadku relacji prawoskrętnej Czerniakowska->Witosa, pozostawienie jednego pasa do prawoskrętu będzie bardziej adekwatne do natężeń ruchu, jak też może pozwolić poprawić przepustowość, umożliwiając zastosowanie zielonej strzałki. - wyeliminowanie trzeciego pasa do jazdy na wprost w kierunku północnym na wylocie ul. Czerniakowskiej. Pas ten kończy się 200m za skrzyżowaniem i służy zwiększaniu natężenia ruchu samochodowego/zanieczyszczenia powietrza w obszarze śródmiejskim. Równocześnie nadmierny przekrój jezdni skutkuje brakiem miejsca na kumulację, czy nawet mijanie się oczekujących i jadących na wprost rowerzystów na wyspie dzielącej w północno-wschodnim rogu skrzyżowania. Obecnie brak miejsca na kumulację w połączeniu z długimi czasami oczekiwania na zielone światło, powoduje bardzo chaotyczne zachowania. Rowerzyści oczekujący na zielone na przejeździe przez Czerniakowską blokują ruch wzdłuż Stowarzyszenie Zielone Mazowsze Rok zał. 1994, status OPP od 2004 roku NIP 113-22-25-096, KRS 0000125160 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy/ XII Wydz. Gosp. Czerniakowskiej, część zostaje na jezdni po zmianie świateł, inni objeżdżają blokadę po przejście dla pieszych.		

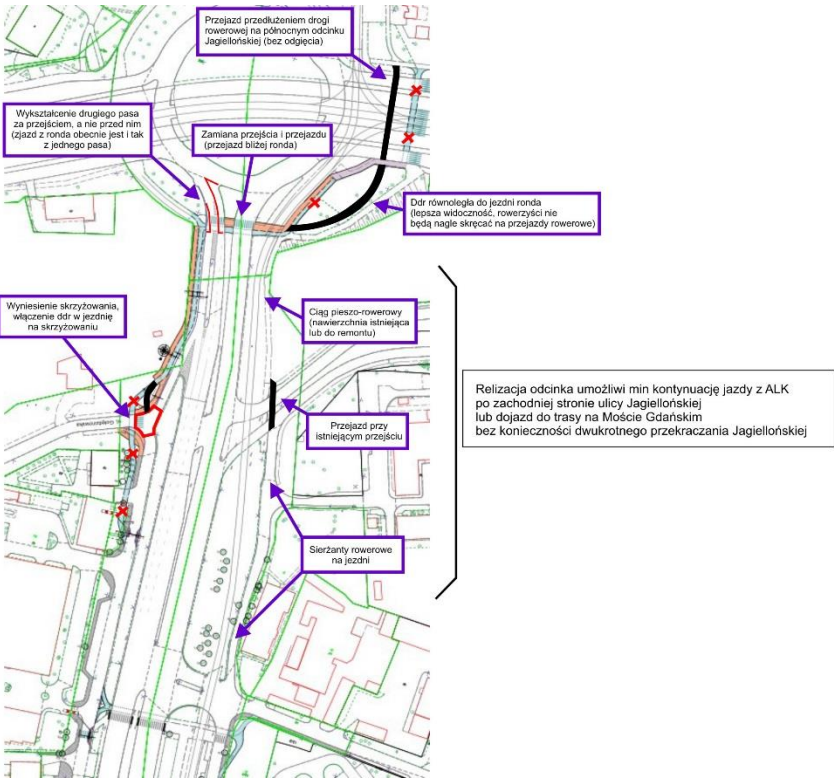
L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
95	R.J.	dnia 26 KWI. 2016 KANCELARIA Nr. 1111 Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich Miasta Stołecznego Warszawy 00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120 Dotyczy zmian projektu ścieżki rowerowej Wiertniczej Proponuję układ komunikacyjny: I Wariant: Droga dla rowerów po wschodniej stronie Wiertniczej od ul. Augustówka. W dalszej części w kierunku Wilanowa istniejący pas od jezdni do granicy działek jest po stronie wschodniej szerszy = 9,8m, a po stronie zachodniej = 8,5m (wymiar podany na załączonym szkicu). Nawierzchnia asfaltowa istniejącego chodnika do samej granicy działek-brak trawnika a po stronie zachodniej wg propozycji projektu konieczność zawężenia istniejącego trawnika pomiędzy działkami a chodnikiem. II Wariant: Droga dla rowerów na skrajnym pasie jezdni. Przed posesjami zatoki parkingowe do parkowania wzdłuż drogi-szer. 3,5m. Chodnik o szer. 2m, Trawnik między posesjami a chodnikiem o szer. 3m. W załączeniu szkic propozycji. W przedstawionym do konsultacji projekcie ścieżki rowerowej, żądam uwzględnienia punktu 20 z opisu przedmiotu zamówienia do projektu autorstwa ZDM w postaci zaprojektowania miejsc parkingowych, cytuję poniżej: „ 20. Wyznaczenie miejsc postojowych dla samochodów osobowych w specjalnie wyznaczonych zatokach.” Parkingi do parkowania samochodów wzdłuż drogi z zachowaniem powierzchni biologicznie czynnych na eko-kostkach np. GEOSYSTEM G5 max. Spowoduje to podwyższenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników; w obecnym wariantcie projektu nie ma miejsca na oczekiwanie na wjazd na posesję bez blokowania pasa jezdni lub blokowania ścieżki rowerowej w projektowanej wersji. Przy Wiertniczej 81 jest Przychodnia Lekarska dla dzieci oraz całonocowa doraźna pomoc medyczna również dla dorosłych, Przy Wiertniczej 75 Szkoła z istniejącym parkingiem w projekcie do likwidacji. Przy sąsiednich posesjach oprócz części mieszkalnych mieści się dużo firm co generuje duży ruch a bez zatok parkingowych powoduje konieczność blokowania części jezdni. <i>I WARIANT DROGA DLA ROWERÓW PO WSCHODNIEJ STRONIE SZERSZY PAS OD JEZDNI DO DZIAŁEK 9,8m (po sk. 8,5m) ASFALT do samej granicy działek brak trawnika, który jest pod ziemią.</i> <i>II WARIANT DROGA DLA ROWERÓW W JEZDNI SZER. 3,5m miejsca parkingowe wzdłuż jezdni na eko-kostkach szer. 3m</i> <i>CHODNIK 2m TRAWNIK 3m</i> <i>SEKUPY OŚWIETLONE 0,5m od jezdni i 0,5m od strony wschodniej</i> <i>DROGA DLA ROWERÓW W JEZDNI TRAWNIK MIĘDZY OBRÓDZIENIEM A CHODNIKIEM</i> 2016-04-27 Zarząd Dróg Miejskich ZDM-K/33463/16	nie uwzględniono	Przeprowadzenie drogi dla rowerów po wschodniej stronie na całej długości jest niemożliwe. Przeprowadzenie drogi dla rowerów na drugą stronę ulicy na pewnym odcinku jest niezgodne ze standardami rowerowymi i zasadami tworzenia infrastruktury rowerowej. Ponadto przedstawione rozwiązanie są niezgodne z obowiązującymi przepisami.

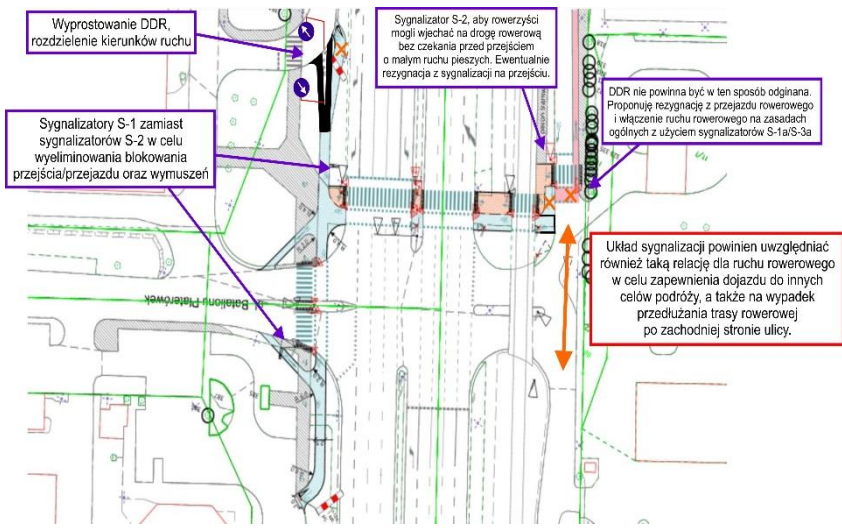
CZĘŚĆ 3 – PRAGA-PÓŁNOC

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Wnioskujemy o skrócenie progów zwalniających między Bat. Platerówek a wjazdem do Metropol Park, pozwalających na wygodną jazdę na rowerze. Zwracamy też uwagę, że ilość progów w rzeczywistości jest znacznie większa niż na projekcie. Ten fragment drogi jest bardzo rzadko wykorzystywany przez samochody, więc taka ilość progów jest zbędna. Należy je zainstalować na dalszym odcinku, zwłaszcza pomiędzy stacją Statoil a Golędzinowską.	nie uwzględniono	Skrócenie progów zwalniających wiązałoby się z przebudową istniejących progów zwalniających na jezdniach serwisowych; ze względu na ograniczony budżet nie przewidujemy przebudowy nawierzchni istniejących jezdni serwisowych.
2	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Pozytywnie opiniujemy wyniesione przejazdy przez skrzyżowania, na pewno poprawią bezpieczeństwo rowerzystów, mamy jednak obawy czy konstrukcje te sprawdzą się przy Kotsisa i Bat. Platerówek gdzie na razie odbywa się duży ruch pojazdów bardzo ciężkich (tiry i ciężarówki).	uwzględniono częściowo	Konstrukcja nawierzchni progów płytowych będzie dostosowana do ruchu pojazdów ciężarowych.
3	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Wnosimy o zmianę parkowania wzdłuż ul. Jagiellońskiej na wysokości numeru 74, 76 z prostopadłego na skośne lub wręcz na równoległe, aby umożliwić wygospodarowanie miejsca na zieleni, której na tym odcinku bardzo brakuje.	nie uwzględniono	Istniejące trawniki i chodnik zostaną zabezpieczone przed parkowaniem; planujemy nasadzenia zieleni w innym miejscu; parking przed budynkami przy ul. Jagiellońskiej 74 i 76 służy pracownikom i interesantom, a przebudowa parkingu wykracza poza budżet planowanej inwestycji.
4	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Droga biegnąc spod wiaduktu kolejowego nie powinna przecinać chodnika dla pieszych, ani meandrować pod budynkami mieszkalnymi. Należy ją włączyć jako kolejny wlot skrzyżowania.	uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie włączona jako czwarty wlot skrzyżowania z ul. Golędzinowską; skrzyżowanie zostanie wyniesione; ze względu na ryzyko z kolizji z pojazdami wjeżdżającymi na drogę serwisową z Ronda Starzyńskiego dopuszczenie takiego rozwiązania będzie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu.
5	K. K., Rada Kolonii Śliwice	Należy zabezpieczyć przed parkowaniem zwłaszcza okolice skrzyżowania przy stacji Statoil. Tam można też rozważyć poprowadzenie w kierunku południowym jednokierunkowego pasa wzdłuż Jagiellońskiej. Wielu rowerzystów tak jeździ, korzystając z prowadzącego tędy chodnika. W drugą stronę i tak najwygodniej poruszać się jezdnią.	uwzględniono częściowo	Parkowanie w rejonie stacji paliw Shell zostanie uporządkowane - zabezpieczymy pobocza i chodniki przed parkowaniem. Nie planujemy budowy odcinka jednokierunkowej drogi dla rowerów w kierunku południowym.
6	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Przy wprowadzaniu zmian po drugiej stronie Jagiellońskiej należy zadbać, aby możliwe było usunięcie zakazu poruszania się pieszych, obecnie wyłączającego z potencjalnego użycia kilkaset metrów chodnika wzdłuż ul. Jagiellońskiej.	nie uwzględniono	Chodnik wzdłuż zachodniej jezdni ul. Jagiellońskiej na północ od ul. batalionu Platerówek jest poza zakresem projektu; nie przewidujemy wykonania przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną umożliwiającą dojeżdżanie do odcinka chodnika który jest oddzielony od zabudowy torowiskiem tramwajowym. Istniejący chodnik wzdłuż drogi serwisowej zapewnia bezpieczne prowadzenie ruchu pieszego i obsługuje przyległą zabudowę po zachodniej stronie ulicy.
7	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Na chodniku wzdłuż kontrapasa powinny zostać usunięte słupki, co pozwoli na wykorzystywanie go w całości. Obecnie szerokość użytkowa jest substandardem, a piesi zmuszeni są i tak poruszać się po jezdni. Docelowo chodnik powinien zostać poszerzony.	uwzględniono częściowo	Rozważymy usunięcie słupków blokujących i zabezpieczenie chodnika przed parkowaniem w inny sposób.
8	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Wnioskujemy o dosadzenie jak najwięcej zieleni wzdłuż ul. Jagiellońskiej. Wschodnia strona jest prawie całkowicie jej pozbawiona. Oczywiście najbardziej interesuje nas bezpośrednie sąsiedztwo osiedla, ale żywość jest bardzo potrzebny np. między Bat. Platerówek a wjazdem do Metropol Park.	uwzględniono częściowo	Planujemy duży zakres nowych nasadzeń drzew i krzewów, projekt będzie wykonany z uwzględnieniem istniejącej sieci uzbrojenia terenu.
9	K.K., Rada Kolonii Śliwice	Wnioskujemy o możliwość wglądu i złożenia ew. uwag także do projektu nasadzeń zieleni.	uwzględniono	
10	M.P.	Proszę o wyjaśnienie sensu umieszczania znaku P-15 na odcinkach dróg rowerowych łączących dwa parkingi. Czy pojazdy wyjeżdżające z miejsc parkingowych (i włączające się do ruchu) będą miały pierwszeństwo nad rowerzystami? Podobnie pojazdy parkujące i przecinające drogę rowerzystom nie będą musiały ustąpić rowerzyście jadącemu na wprost? Moim zdaniem to błąd. Droga dla rowerzystów w tym miejscu powinna być naturalnym przedłużeniem jezdni i być dla rowerzystów naturalna i transparentna.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
11	A.B.	Rondo Starzyńskiego: - W NW części ronda poprowadzić DDR po łuku, +/- równolegle do obwiedni ronda. Zaprojektowane rozwiązanie z rowerzystą skręcającym pod kątem prostym bezpośrednio przed przejazdem jest bardzo niebezpieczne. Kierowca nie będzie się spodziewał roweru skręcającego mu pod koła, a rowerzysta nie będzie widział nadjeżdżającego samochodu.	nie uwzględniono	Ze względu na kolizje z masztem oświetleniowym, słupem trakcyjnym oraz wartościowym drzewostanem odsunięcie bądź odgięcie drogi dla pieszych i rowerów od wylotu NW ronda przed przejazdem rowerowym przy przystanku ZTM Rondo Starzyńskiego 01 nie jest możliwe. Rowerzysta jadąc wzdłuż wylotu ronda jest dobrze widoczny dla kierowców i nie wjedzie na przejazd rowerowy z dużą prędkością, co miałyby miejsce w przypadku prowadzenia drogi dla rowerów za drzewami.
12	A.B.	Rondo Starzyńskiego: - Przsunąć przejście i przejazd przez zachodnie ramię do ronda, tak by przejazd trafiał w istniejącą DDR wzdłuż Jagiellońskiej na południe od ronda.	uwzględniono	
13	A.B.	Rondo Starzyńskiego: - Na wlocie północnym prowadzić przejazd bliżej ronda niż przejście dla pieszych.	uwzględniono	
14	A.B.	Rondo Starzyńskiego: - Poszerzyć drogę dla rowerów w rejonie przystanku autobusowego Rondo Starzyńskiego 02 do 3,0 m; poszerzyć chodnik kosztem likwidacji lub przesunięcia 3 pawilonów najbliższych przystanku.	nie uwzględniono	Poza zakresem projektu; zwrócimy uwagę na kolizje rowerzystów z pieszymi chodzącymi do pawilonów handlowych.
15	A.B.	W rejonie ul. Gołędzinowskiej: - zrezygnować z prowadzenia DDR wzdłuż jezdni serwisowej i włączyć DDR jako czwarte ramię skrzyżowania ul. Gołędzinowskiej z jezdnią serwisową; - do rozważenia wyniesienie tego skrzyżowania;	uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie włączona jako czwarty wlot skrzyżowania z ul. Gołędzinowską; skrzyżowanie zostanie wyniesione; ze względu na ryzyko z kolizji z pojazdami wjeżdżającymi na drogę serwisową z Ronda Starzyńskiego dopuszczenie takiego rozwiązania będzie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu.
16	A.B.	ograniczyć przeplatanie ciągów pieszych i rowerowych (chodnik na zewnątrz DDR).	uwzględniono	
17	A.B.	Sierżanty malować ok. 1 m od krawędzi jezdni, a nie tak jak na Wiejskiej.	uwzględniono	
18	A.B.	Na skrzyżowaniu z ul. Batalionu Platerówek zapewnić możliwość przejazdu rowerem w obu kierunkach pomiędzy kolejnymi odcinkami jezdni serwisowej po stronie zachodniej.	nie uwzględniono	Ze względu na specyficzną organizację ruchu na skrzyżowaniu drogi serwisowej z ul. Batalionu Platerówek oraz duże kolejki pojazdów oczekujących na tym skrzyżowaniu nie planujemy przebudowy sygnalizacji świetlnej w sposób zapewniający wygodny przejazd rowerem między rozdzielonymi odcinkami serwisowej gdyż pogorszyłaby ona warunki ruchu na tym skrzyżowaniu; ponadto odcinek drogi serwisowej na północ od skrzyżowania z Batalionu Platerówek jest zakończony bez przejazdu, obsługuje on zaledwie kilka obiektów magazynowo - produkcyjnych które nie są źródłem/celem ruchu rowerowego oraz nie jest planowane wydłużenie tej drogi serwisowej, a połączenie z kierunku północnym z drogą dla rowerów na Węzle Modlińska trasy S-8 będzie zapewnione poprzez przejazd rowerowy na skrzyżowaniu z ul. Batalionu Platerówek oraz projektowaną drogą dla rowerów po wschodniej stronie ul. Jagiellońskiej.
19	wawerttw	Jestem studentem Akademii Leona Koźmińskiego, do szkoły dojeżdżam z Wawra. Z powodu, że nie ma Veturilo w Wawrze jestem zmuszony dojeżdżać do Warszawy Wschodniej. Z dworca Warszawa Wschodnia dojeżdżam rowerem Veturilo do Ronda Starzyńskiego. I tu koniec mojej podróży rowerem, gdyż przy ALK nie ma stacji roweru miejskiego. Chętnie bym jeździł rowerem do szkoły po planowanej ścieżce, ale puki nie będzie stacji Veturilo po prostu będzie ona dla mnie i wielu innych studentów mojej uczelni po prostu bezużyteczna.	nie uwzględniono	Postulat wykonania stacji rowerów miejskich VETURILO przy Akademii im. Leona Koźmińskiego był zgłaszany podczas odrębnych konsultacji społecznych dotyczących rozbudowy systemu VETURILO
20	Ł.T.	wyznaczenie sierżantów rowerowych bliżej środka jezdni	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
21	Ł.T.	Przy włączaniu DDR w jezdnię serwisową na północ od Gołędzinowskiej rozważyłbym krótki jednokierunkowy DDR w kierunku południowym (zgodnie z projektem). a ruch w kierunku północnym jezdnią serwisową dalej za przewężenie i wlot w dwukierunkowy DDR przy wjeździe do posesji - oznacza to łagodniejszy promień skrętu dla rowerzysty niż prostopadły skręt zaproponowany w projekcie, który wielu rowerzystów będzie omijać w zaproponowany przeze mnie sposób	nie uwzględniono	Uwzględniono inny wniosek dotyczący prowadzenia drogi dla rowerów w rejonie skrzyżowania z ul. Gołędziniowską: droga dla rowerów zostanie włączona jako czwarty wlot skrzyżowania z ul. Gołędzinowską; skrzyżowanie zostanie wyniesione; ze względu na ryzyko z kolizji z pojazdami wjeżdżającymi na drogę serwisową z Ronda Starzyńskiego dopuszczenie takiego rozwiązania będzie zależało od stanowiska Inżyniera Ruchu na etapie zatwierdzania projektu stałej organizacji ruchu.
22	Ł.T.	Przeście dla pieszych na południe od stacji Shell wynieść lub rozważyć inne formy poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniu drogi serwisowej (potencjalnie niebezpieczne, nieoczywiste kto ma pierwszeństwo)	uwzględniono częściowo	Rozważymy oznakowanie przejść dla pieszych na południe od stacji paliw Shell. Ze względu na ruch pojazdów ciężarowych na drodze serwisowej (betoniarki z wytwórni betonu towarowego przy ul Gołędzinowskiej), oraz brak środków na remont nawierzchni drogi serwisowej - nie planujemy budowy przejść wyniesionych na progach spowalniających
23	Ł.T.	Włączenie w jezdnię serwisową na południe od ul Batalionu Platerówek w osi jezdni serwisowej a nie z boku	uwzględniono	
24	Ł.T.	Włączenie w jezdnię serwisową na północ od ul Batalionu Platerówek poszerzyć przy krawędzi jezdni, ażeby jadący z północy mógł łagodnym łukiem wjechać w DDR	uwzględniono	Promień łuku zostanie zwiększony, aby ułatwić płynny wjazd rowerem z jezdni serwisowej na DDR.
25	Ł.T.	Włączenie w jezdnię serwisową na południe od ul Kotsisa poszerzyć przy krawędzi jezdni, ażeby jadący z północy mógł łagodnym łukiem wjechać w jezdnię serwisową	uwzględniono	Promień łuku zostanie zwiększony, aby ułatwić płynny wjazd rowerem z DDR na jezdnię serwisową.
26	Ł.T.	Nie odginać DDR przy stacji paliw Orlen, takie odginanie DDR utrudnia kierowcom obserwację rowerzysty i sprzyja wymuszeniom pierwszeństwa	uwzględniono	Przeście dla pieszych i przejazd rowerowy przez wyjazd ze stacji paliw Orlen zostanie zaprojektowane na płytowym progu spowalniającym, odgięcie DDR zostanie wykonane większym promieniem łuku.
27	P.P.	Wszystkie "sierżanty rowerowe" wyznaczyć min. 1m od krawędzi jezdni.	uwzględniono	
28	P.P.	W przypadku zastosowania wyniesionego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego zachować nie tylko ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów, ale również ciągłość nawierzchni chodnika.	uwzględniono częściowo	Będzie zachowana ciągłość asfaltobetonowej nawierzchni drogi dla rowerów bez poprzecznych krawężników w poprzek drogi dla rowerów; nawierzchnia z płyt chodnikowych może być stosowana jedynie na odcinkach na których nie jest dopuszczony ruch samochodów ciężarowych.
29	P.P.	Wszystkie przejazdy rowerowe, które nie są prowadzone na progach zwalniających, oznakować na czerwono.	uwzględniono	
30	P.P.	Rozszerzyć projekt o 230m odcinek po zachodniej stronie ulicy od Ronda Starzyńskiego do skrzyżowania z przejazdem rowerowym przez Jagiellońską. 130m odcinka z wykorzystaniem istniejącej jezdni serwisowej. Wymaga wyznaczenia osygnalizowanego przejazdu rowerowego przy przejściu dla pieszych. Realizacja odcinka pozwoli na kontynuację jazdy po zachodniej stronie ulicy Jagiellońskiej np. z ALK i dojazd np. do trasy na Moście Gdańskim bez konieczności dwukrotnego przekraczania ulicy Jagiellońskiej. Wyznaczenie przejazdu rowerowego pozwoli natomiast na dojazd do trasy rowerowej jezdnią z okolic Wybrzeża Puckiego.	nie uwzględniono	Dojazd do drogi dla rowerów na Moście Gdańskim będzie możliwy przez ulice prowadzące przez teren osiedla mieszkaniowego za przystankiem Gołędzinów 01; nie planujemy rozszerzenia zakresu projektu ze względu na znaczny koszt oraz brak miejsca pod wiaduktem kolejowym na bezpieczne prowadzenie ruchu rowerowego bez kolizji z ruchem pieszym.
31	P.P.	Po północno-zachodniej stronie Ronda Starzyńskiego drogę rowerową poprowadzić równoległe do jezdni ronda. Szerokość drogi rowerowej min. 2,5m. Dzięki temu rowerzyści nie będą nagle zjeżdżać na przejazdy rowerowe pod kątem prostym, ograniczy to też konflikty z pieszymi.	nie uwzględniono	Ze względu na kolizje z masztami oświetleniowym, słupem trakcyjnym oraz wartościowym drzewostanem odsunięcie bądź odgięcie drogi dla pieszych i rowerów od wylotu NW ronda przed przejazdem rowerowym przy przystanku ZTM Rondo Starzyńskiego 01 nie jest możliwe.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
32	P.P.	Przejazd rowerowy po zachodniej stronie Ronda Starzyńskiego wyznaczyć bliżej ronda, na przedłużeniu drogi dla rowerów wzdłuż południowego odcinka Jagiellońskiej. Ewentualnie przejście dla pieszych również "przysunąć" do ronda. 	nie uwzględniono	Proponowany przejazd przez torowisko tramwajowe przecinałby rozjazd torów tramwajowych, ponadto pojawia się kolizja z podporami estakady ul. Starzyńskiego.
33	P.P.	Rozszerzyć zakres projektu o przejazdy rowerowe po południowej i wschodniej stronie Ronda Starzyńskiego: Przejazdy poszerzyć do szer. 3m i oznakować na czerwono.	nie uwzględniono	Poza zakresem przedmiotu zamówienia.
34	P.P.	Zamienić miejscami przejazd rowerowy i przejście dla pieszych po północnej stronie ronda (przejazd rowerowy bliżej ronda).	uwzględniono	
35	P.P.	Korekta wyjazdu z ronda w kierunku północnym w taki sposób, aby dodatkowe pasy ruchu wykształcały się za przejściem i przejazdem, a nie przed nimi. Zjazd z ronda obecnie i tak odbywa się tylko jednym pasem. Zmiana wyeliminuje omijanie i wyprzedzanie na przejściu dla pieszych. Może wymagać skrócenia wysepki między pasami ruchu pod wiaduktem kolejowym.	nie uwzględniono	Wyjazd północnym wylotem z ronda odbywa się dwoma pasami ruchu; nie jest możliwe uwzględnienie proponowanej korekty ze względu na podpory wiaduktu kolejowego i brak miejsca na wykonanie pasa do prawoskrętu przed zjazdem na jezdnię serwisową
36	P.P.	Skrzyżowanie Gołędzinowskiej z jezdnią serwisową: Włączyć drogę rowerową jako czwarty wlot skrzyżowania, ewentualnie skrzyżowanie wykonać jako wyniesione.	uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie włączona jako czwarty wlot skrzyżowania z ul. Gołędzinowską; skrzyżowanie zostanie wyniesione; ze względu na ryzyko z kolizji z pojazdami wjeżdżającymi na drogę serwisową z Ronda Starzyńskiego dopuszczenie takiego rozwiązania będzie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu
37	P.P.	Zrezygnować z odgięcia drogi rowerowej na przedłużeniu przejazdu przez Jagiellońską przy skrzyżowaniu z Batalionu Platerówek. Zamiast tego włączyć ruch rowerowy w jezdnię serwisową na zasadach ogólnych (bez przejazdu rowerowego) z użyciem sygnalizatorów S-1a lub zrezygnować z sygnalizacji na przejściu dla pieszych przez jezdnię serwisową.	uwzględniono częściowo	Skorygowano geometrię - zlikwidowano odgięcie.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
38	P.P.	Przy skrzyżowaniu z Batalionu Platerówek sygnalizacja powinna zapewniać możliwość ruchu rowerowego w ciągu jezdni serwisowych po zachodniej stronie Jagiellońskiej.	nie uwzględniono	Ze względu na specyficzną organizację ruchu na skrzyżowaniu drogi serwisowej z ul. Batalionu Platerówek oraz duże kolejki pojazdów oczekujących na tym skrzyżowaniu nie planujemy przebudowy sygnalizacji świetlnej w sposób zapewniający wygodny przejazd rowerem między rozdzielonymi odcinkami serwisowej gdyż pogorszyłaby ona warunki ruchu na tym skrzyżowaniu; ponadto odcinek drogi serwisowej na północ od skrzyżowania z Batalionu Platerówek jest zakończony bez przejazdu, obsługuje on zaledwie kilka obiektów magazynowo-produkcyjnych które nie są źródłem/celem ruchu rowerowego oraz nie jest planowane wydłużenie tej drogi serwisowej, a połączenie z kierunku północnym z drogą dla rowerów na Węźle Modlińska trasy S-8 będzie zapewnione poprzez przejazd rowerowy na skrzyżowaniu z ul. Batalionu Platerówek oraz projektowaną DDR po wschodniej stronie ul. Jagiellońskiej
39	P.P.	W południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania z Batalionu Platerówek wyprostować DDR i rozdzielić kierunki ruchu w miejscu włączenia w jezdnię serwisową.	uwzględniono częściowo	Włączenie DDR w jezdnię serwisową zostanie wykonane w osi drogi serwisowej z poszerzeniem wlotu DDR; kierunki ruchu na wlocie DDR zostaną rozdzielone oznakowaniem poziomym.
40	P.P.	W południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania z Batalionu Platerówek zastosować sygnalizatory S-2, aby rowerzyści nie musieli czekać przed rzadko używanym przejściem dla pieszych przez jezdnię serwisową, tylko mogli zjechać na drogę rowerową i w tej samej fazie świateł przekroczyć Jagiellońską. Ewentualnie po prostu zrezygnować z sygnalizacji na przejściu dla pieszych przez jezdnię serwisową.	nie uwzględniono	Ze względu na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz ryzyko blokowania przejazdu i przejścia.
41	P.P.	Zrezygnować z sygnalizatorów S-2 na rzecz sygnalizatorów S-1 na wlotach Jagiellońskiej i Batalionu Platerówek na skrzyżowaniu tych ulic. Pozwoli to na wyeliminowanie przypadków wymuszeń pierwszeństwa i blokowania przejazdów rowerowych przez kierowców na "zielonej strzałce". 	uwzględniono	
42	P.P.	Zrezygnować z odgięcia drogi rowerowej i chodnika przy wyjeździe ze stacji Orlen, wyniesienie przejścia i przejazdu.	uwzględniono	Przejazd i przejście zostanie zaprojektowane na progu płytowym.
43	P.P.	Przejście i przejazd przez ul. Budzyńskiej-Tylickiej wykonać jako wyniesione.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
44	P.P.	4 przejścia i przejazdy przez wjazdy/wyjazdy z terenów FSO na odcinku węzeł Modlińska - Budzyńskiej-Tylickiej (w tym przejście/przejazd na skrzyżowaniu z często wyłączoną sygnalizacją) wykonać jako wyniesione.	uwzględniono częściowo	3 przejścia i przejazdy (za wyjątkiem skrzyżowania z sygnalizacją świetlną) zostaną zaprojektowane jako wyniesione
45	Zielone Mazowsze	Rondo Starzyńskiego - w północno-zachodniej części ronda droga dla rowerów powinna zostać poprowadzona po łuku, w miarę możliwości równoległe do obwiedni ronda. Zaprojektowane rozwiązanie, w którym rowerzysta skreca pod kątem prostym bezpośrednio przed przejazdem jest bardzo niebezpieczne. Kierowca nie będzie się spodziewał roweru skręcającego mu pod koła, a rowerzysta nie będzie widział nadjeżdżającego samochodu.	nie uwzględniono	Ze względu na kolizje z masztem oświetleniowym, słupem trakcyjnym oraz wartościowym drzewostanem odsunięcie bądź odgięcie drogi dla pieszych i rowerów od wylotu NW ronda przed przejazdem rowerowym przy przystanku ZTM Rondo Starzyńskiego 01 nie jest możliwe. Rowerzysta jadący wzdłuż wylotu ronda jest dobrze widoczny dla kierowców i nie wjedzie na przejazd rowerowy z dużą prędkością, co miałyby miejsce w przypadku prowadzenia drogi dla rowerów za drzewami.
46	Zielone Mazowsze	Należy rozważyć przesunięcie przejścia i przejazdu przez zachodnie ramię do ronda, tak by przejazd trafiał w istniejąca DDR wzdłuż Jagiellońskiej na południe od ronda.	uwzględniono	
47	Zielone Mazowsze	Należy uzupełnić projekt o pochylnię do stacji Warszawa ZOO. Prace i tak dotyczy terenu kolejowego pod wiaduktem, wskazane byłoby zatem wykończenie również innych potrzebnych robót w tym zakresie.	nie uwzględniono	Poza zakresem zamówienia.
48	Zielone Mazowsze	W rejonie ul. Gołędzinowskiej droga dla rowerów powinna zostać włączona jako czwarte ramię skrzyżowania ul. Gołędzinowskiej w jezdnię serwisową. Należy rozważyć wyniesienie tego skrzyżowania oraz ograniczyć przeplatanie ciągów pieszych i rowerowych (chodnik na zewnątrz DDR).	uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie włączona jako czwarty wlot skrzyżowania z ul. Gołędzinowską; skrzyżowanie zostanie wyniesione; ze względu na ryzyko z kolizji z pojazdami wjeżdżającymi na drogę serwisową z Ronda Starzyńskiego dopuszczenie takiego rozwiązania będzie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu
49	Zielone Mazowsze	"Sierżanty" rowerowe powinny znajdować się w odległości ok. 1m od krawędzi jezdni.	uwzględniono	
50	Zielone Mazowsze	Na skrzyżowaniu z ul. Batalionu Platerówek należy zapewnić możliwość przejazdu rowerem w obu kierunkach pomiędzy kolejnymi odcinkami jezdni serwisowej po stronie zachodniej.	nie uwzględniono	Ze względu na specyficzną organizację ruchu na skrzyżowaniu drogi serwisowej z ul. Batalionu Platerówek oraz duże kolejki pojazdów oczekujących na tym skrzyżowaniu nie planujemy przebudowy sygnalizacji świetlnej w sposób zapewniający wygodny przejazd rowerem między rozdzielonymi odcinkami serwisowej gdyż pogorszyłaby ona warunki ruchu na tym skrzyżowaniu; ponadto odcinek drogi serwisowej na północ od skrzyżowania z Batalionu Platerówek jest zakończony bez przejazdu, obsługuje on zaledwie kilka obiektów magazynowo-produkcyjnych które nie są źródłem/ celem ruchu rowerowego oraz nie jest planowane wydłużenie tej drogi serwisowej, a połączenie z kierunku północnym z drogą dla rowerów na Węzle Modlińska trasy S-8 będzie zapewnione poprzez przejazd rowerowy na skrzyżowaniu z ul. Batalionu Platerówek oraz projektowaną DDR po wschodniej stronie ul. Jagiellońskiej
51	Zielone Mazowsze	Należy rozważyć wyprostowanie przebiegu trasy rowerowej przy stacji paliw Shell (ewentualnie tylko w kierunku południowym), np. wygospodarowując miejsce obecnie zajęte pod pas do prawoskretu.	nie uwzględniono	Nie planujemy przebudowy zjazdu z ul. Jagiellońskiej z pasem do prawo skrętu na drogę serwisową przy stacji Shell, ruch rowerów będzie prowadzony po drodze serwisowej na zasadach ogólnych; nie planujemy budowy odcinka wydzielonej drogi dla rowerów z przejazdem rowerowym przez zjazd z ul. Jagiellońskiej.
52	Zielone Mazowsze	Wskazane byłoby uporządkowanie parkowania przed Jagiellońską 78.	uwzględniono	Parkowanie w rejonie stacji paliw Shell oraz przed Urzędem Skarbowym zostanie uporządkowane.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
53	Zielone Mazowsze	W projekcie brakuje nasadzeń drzew i żywopłotów, zwłaszcza po stronie północnej. Miejsce na nie można wygospodarować np. zmieniając organizację parkowania (z prostokątnego na skośne lub równoległe) na wysokości Jagiellońskiej 74 i 76.	uwzględniono częściowo	Planujemy duży zakres nowych nasadzeń drzew i krzewów, projekt będzie wykonany z uwzględnieniem istniejącej sieci uzbrojenia terenu. Pobocze ziemne przed budynkami przy ul. Jagiellońskiej 74 i 76 zostanie zabezpieczone przed parkowaniem, natomiast nie planujemy przebudowy parkingu przed tymi budynkami.
54	Zielone Mazowsze	Czwarty/ trzeci pas zachodniej jezdni Jagiellońskiej (w kierunku Ronda Starzyńskiego) powinien zostać zakończony na zjeździe z przystanku Gołędzinów/ul. Gołędzinowskiej, a odzyskana w ten sposób przestrzeń wykorzystana do zapewnienia ciągłości drogi dla rowerów do Ronda Starzyńskiego (por. schemat możliwego rozwiązania w załączeniu).	nie uwzględniono	Propozycja wykracza poza zakres inwestycji.
55	Zielone Mazowsze	Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez ulice lokalne i wjazdy na posesje powinny zostać poprowadzone z zachowaniem ciągłości nawierzchni i niwelety chodnika/ drogi dla rowerów.	uwzględniono częściowo	Zostanie zachowana ciągłość nawierzchni i niwelety drogi dla rowerów. Zachowanie ciągłości nawierzchni chodnika z betonowych płyt chodnikowych nie jest możliwe ze względu na ruch pojazdów ciężarowych DMC>3,5t na drodze serwisowej, skrzyżowaniach i zjazdach do posesji.
56	Zielone Mazowsze	Progi spowalniające na jezdni serwisowej między ul. Batalionu Platerówek a wjazdem do centrum handlowego nie zostały w pełni naniesione na projekt (oznaczono tylko dwa). Wskazane byłoby ich skrócenie po bokach o przepusty dla rowerzystów lub korekta profilu na bardziej sinusoidalny.	nie uwzględniono	Przebudowa progów spowalniających jest stosunkowo kosztowna. Ze względu na ograniczony budżet przeznaczony na budowę infrastruktury rowerowej w ramach inwestycji nie planujemy przebudowy progów spowalniających.
57	Zielone Mazowsze	Przystanek tramwajowy Batalionu Platerówek powinien być dostępny z obu stron (wydłużenie chodnika i umożliwienie przejścia od strony południowej)	uwzględniono	Na etapie opiniowania geometrii u Inżyniera Ruchu zaprojektowano dostęp do przystanku tramwajowego z obu stron; jednak ostateczne rozwiązanie będzie zależało od opinii ZTM, Tramwajów Warszawskich oraz od decyzji Inżyniera Ruchu na etapie zatwierdzania projektu stałej organizacji ruchu
58	Zielone Mazowsze	Wskazane byłoby poszerzenie chodnika po zachodniej stronie jezdni serwisowej przy przystanku Batalionu Platerówek.	uwzględniono częściowo	Projektant rozważy możliwość usunięcia słupków blokujących zawężających dostępną dla pieszych szerokość chodnika na tym odcinku.
59	Zielone Mazowsze	Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów (jednokierunkowy) przez jezdnię serwisową przy przystanku tramwajowym Batalionu Platerówek powinny zostać poprowadzone skośnie, tak aby uniknąć szeregu załamów pod kątem prostym.	uwzględniono	Zaprojektowano skośny przejazd rowerowy na etapie opiniowania geometrii u Inżyniera Ruchu, jednak ostateczne rozwiązanie zostanie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu na etapie zatwierdzania projektu stałej organizacji ruchu
60	Warszawska Masa Krytyczna	Na całym odcinku, na którym DDR przylega bezpośrednio do chodnika wprowadzić separację z pasa kostki kamiennej łamanej o szerokości 0,3m.	uwzględniono	
61	Warszawska Masa Krytyczna	Rejon przystanku ZTM "Śliwice" i stacji paliw "Orlen" - strona wschodnia zrezygnować z wielokrotnego łamania DDR i chodnika (wyprostować analogicznie do przejścia i przejazdu ul. Ostrobramska z ul. Rodziewiczówny wjazd na stację paliw i do McDonald).	uwzględniono	
62	Warszawska Masa Krytyczna	od ul. Kotsisa na południe - tor wyznaczony P-27 (na jezdniach serwisowych i parkingach) przesunąć do osi jezdni maksymalnie odsuwając od parkujących samochodów.	uwzględniono	
63	Warszawska Masa Krytyczna	strona zachodnia - tor jazdy wyznaczony P-27 (na jezdniach serwisowych i parkingach) przesunąć do osi jezdni maksymalnie odsuwając od parkujących samochodów.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
UWAGI ZGŁOSZONE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W AKADEMII LEONA KOŹMIŃSKIEGO 21.04.2016 r.				
64		W projekcie należy uwzględnić projektowane przejście dla pieszych przez ul. Jagiellońską w rejonie przystanku ZTM Śliwice; kładka dla pieszych w przyszłości ma zostać zlikwidowana.	uwzględniono	Projekt zostanie skoordynowany z odrębnym projektem przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną, który jest wykonywany równolegle na zlecenie ZDM.
65		Zlikwidować otwartą zatokę autobusową na południowo-zachodnim wylocie ul. Jagiellońskiej na skrzyżowaniu z ul. Batalionu Platerówek, zatoka jest wykorzystywana do niezgodnego z przepisami wyprzedzania.	uwzględniono	Likwidacja pasa włączenia z otwartą zatoką autobusową została uwzględniona na etapie opiniowania geometrii projektu, natomiast ostateczna decyzja będzie zależała od opinii ZTM i Tramwajów Warszawskich oraz od decyzji inżyniera Ruchu m. st. Warszawy na etapie zatwierdzania projektu stałej organizacji ruchu.
66		W rejonie ul. Gołędzinowskiej DDR od strony wiaduktu włączyć jako czwarty wlot skrzyżowania; całe skrzyżowanie powinno zostać wyniesione.	uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie włączona jako czwarty wlot skrzyżowaniu z ul. Gołędzinowską; skrzyżowanie zostanie wyniesione; ze względu na ryzyko z kolizji z pojazdami wjeżdżającymi na drogę serwisową z Ronda Starzyńskiego dopuszczenie takiego rozwiązania będzie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu.
67		Zlikwidować pas włączenia za stacją paliw Orlen; powierzchnię pasa włączenia wykorzystać do poszerzenia chodnika i DDR.	uwzględniono częściowo	uwaga została uwzględniona po konsultacjach społecznych na etapie opiniowania geometrii projektu przez ZDM oraz Inżyniera Ruchu, jednak ze względu na koordynację projektu drogi dla rowerów z projektem Trasy Mostu Krasińskiego (inwestycja ZMID) w którym w miejscu istniejącego pasa włączenia za wyjazdem ze stacji paliw Orlen został zaprojektowany zjazd na drogę serwisową również z pasem włączenia, istniejący pas włączenia zostanie zachowany
68		Na przystanku tramwajowym przy ul. Batalionu Platerówek zaprojektować pochylnie i przejście dla pieszych od strony południowej umożliwiające dojście do przystanku z jezdni serwisowej.	uwzględniono	Postulowane rozwiązanie zostało wprowadzone do projektu na etapie opiniowania geometrii; ostateczne rozwiązanie będzie zależało od opinii ZTM, Tramwajów Warszawskich oraz od zatwierdzenia przez Inżyniera Ruchu projektu stałej organizacji ruchu
69		Chodnik wzdłuż jezdni serwisowej na wysokości przystanku tramwajowego przy ul. Batalionu Platerówek ma nienormatywną szerokość i dodatkowo jest zawężony przez słupki blokujące zamontowane w chodniku; sugerujemy aby zdemontować słupki blokujące i poszerzyć chodnik	uwzględniono	Słupki zapobiegają blokowaniu chodnika przez parkujące samochody; na odcinku projektowanego kontrapasa rowerowego słupki zostaną usunięte.
70	przedstawiciel Rady Osiedla Śliwice	Zaprojektować nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż projektowanej DDR po wschodniej stronie ul. Jagiellońskiej; w miarę możliwości wykonać nasadzenia także wzdłuż zachodniej jezdni ulicy. Projekt gospodarki zielenią udostępnić Radzie Osiedla Śliwice do konsultacji	uwzględniono częściowo	Planujemy duży zakres nowych nasadzeń drzew i krzewów, projekt będzie wykonany z uwzględnieniem istniejącej sieci uzbrojenia terenu. Nowe nasadzenia zostaną wykonane jedynie po stronie wschodniej ul. Jagiellońskiej, gdyż celem inwestycji jest poprawa warunków ruchu rowerowego, pieszego oraz komunikacji publicznej, a postulowane nasadzenia po stronie zachodniej ul. Jagiellońskiej wykraczają poza tak określony cel zamierzenia inwestycyjnego i dlatego wykraczają poza zakres przedmiotu zamówienia dla tej inwestycji.
71		Uporządkować parkowanie w rejonie stacji paliw Shell	uwzględniono częściowo	Uporządkowanie parkowania zostanie uwzględnione w projekcie stałej organizacji ruchu

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
72		Studenci i pracownicy Akademii Leona Koźmińskiego ponownie zgłaszają wniosek o wykonanie stacji roweru miejskiego VETURILLO przy Akademii Koźmińskiego	nie uwzględniono	postulat wykonania stacji rowerów miejskich VETURILO przy Akademii im. Leona Koźmińskiego był zgłaszany podczas odrębnych konsultacji społecznych dotyczących rozbudowy systemu VETURILO.
73		W miarę możliwości DDR po zachodniej stronie ul. Jagiellońskiej należy przedłużyć do Ronda Starzyńskiego	uwzględniono częściowo	Zaprojektowany został odcinek drogi dla rowerów po północno-zachodniej stronie Ronda Starzyńskiego.
74		nawierzchnia dróg serwisowych jest w złym stanie - na kilku odcinkach występują wyboje i osiadanie nawierzchni; wskazany byłby remont nawierzchni, najlepiej przebudowa nawierzchni na asfaltobetonową	nie uwzględniono	remont nawierzchni dróg serwisowych nie mieści się w zakresie opracowania.

CZĘŚĆ 4 – OCHOTA

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	D.P.	Jako mieszkaniec Ochoty chciałbym wyrazić swoje zdanie na temat istniejących i przyszłych ścieżek rowerowych. Na wstępie chciałbym uprzedzić, że mieszkam przez wiele lat w Kopenhadze, gdzie codziennie jeździłem rowerem do pracy, po zakupy. W ten sposób pokonywałem przynajmniej 15 km dziennie przez cały rok; w dni deszczowe woziłem rower metrem/kolejką. Gdyby nie doskonała infrastruktura rowerowa, nie jeździłbym rowerem, to jest proste. Po przeprowadzce do Warszawy, nie jeżdżę rowerem po mieście, ponieważ uważam to za zbyt ryzykowane i zbyt skomplikowane. Brak ścieżek rowerowych, niejasna sytuacja prawna z jazdą po chodniku (do tej pory nie wiem czy mogę po chodniku jeździć czy nie). Brakuje mi możliwości jazdy spod domu do biura, bez zsiadania z roweru. Moje obserwacje dotyczące istniejących ścieżek w Warszawie mogę wyrazić jednym słowem - chaos. Za dużo jest różnych kształtów, kolorów, materiałów, zakrętów, podjazdów pod krawężnik. Do tego mogę dodać łączenie chodników ze ścieżkami rowerowymi, gdzie piesi (być może nieświadomie) chodzą po drodze przeznaczonej dla rowerów. Ratunkiem na to jest standaryzacja. Duńczycy przerobili ten temat 40 lat temu, uczmy się od nich. Polecam artykuł na blogu Copenhagenize http://www.copenhagenize.com/2014/01/copenhagens-design-manual-for-bicycle.html . Wynika z niego, że nawierzchnia ścieżek jest zrobiona z asfaltu (nie z dziadowskiego polbruku). Ścieżki odseparowane są od jezdni i chodników krawężnikiem z obu stron.	uwzględniono	Infrastruktura rowerowa w Warszawie jest sukcesywnie modernizowana i rozbudowywana, a w zakresie rozwiązań technicznych, materiałów, zasad oznakowania dróg dla rowerów dążymy do standaryzacji rozwiązań i staramy się korzystać z dobrych wzorów, także Duńskich. Od 2010 r. w Warszawie obowiązują "Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie". Obecnie przygotowywany jest nowy projekt standardów dla infrastruktury rowerowej.
2	D.P.	Co do projektu ścieżki na Al. Jerozolimskich popieram projekt nr 2, ze względu na to, że jednoznacznie określa gdzie leży ścieżka, nie łączy ruchu rowerowego z samochodowym. Bezpośrednio przy biurowcach po północnej części Al. Jerozolimskich jest spory ruch i jazda rowerem stanie się niebezpiecznym slalomem.	uwzględniono	Wariant 2 został wybrany do realizacji
3	D.P.	Martwię mnie natomiast skrzyżowania ścieżki z jezdnią. Znając umiejętności i wyobraźnię polskich kierowców, na 90% żaden z nich nie ustąpi pierwszeństwa rowerom przy skręcie w prawo do biurowców. Czy istnieje sposób na zwiększenie szans przeżycia rowerzysty w tej sytuacji? Czerwony/niebieski asfalt, znaki poziome dla kierowców przed skrętem?	uwzględniono	Przejazdy rowerowe będą oznaczone kolorem czerwonym, a na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej i zjazdach – w miarę możliwości- przejazdy i przejścia dla pieszych będą wyniesione na progach spowalniających

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
4	D.P.	Mam pytanie dotyczące materiału, z jakiego będzie wykonana ścieżka - czy będzie to dobrej jakości, przyczepny asfalt czy dziadowski, śliski polbruk?	uwzględniono	Drogi dla rowerów zostaną wykonane z betonu asfaltowego; od 2010 r. kiedy weszły w życie "Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie" wszystkie nowe drogi dla rowerów mają nawierzchnie asfaltobetonową, a wykonywanie dróg dla rowerów z kostki betonowej jest niedopuszczalne.
5	D.P.	W jaki sposób zostanie zapewniona separacja ścieżek i chodników? Piesi powinni mieć zdecydowany sygnał, że idą po ścieżce. Proponuję krawężnik i inną nawierzchnię ścieżki.	uwzględniono	Miedzy chodnikiem a droga dla rowerów zostanie wykonana opaska separująca o szerokości 30 cm z kostki granitowej, chodniki będą wykonane z płyt betonowych 50x50cm, droga dla rowerów będzie miała nawierzchnię z betonu asfaltowego; na odcinku pomiędzy przystankiem autobusowym Plac Zawiszy a budynkiem Bramy Zachodniej chodnik zostanie odseparowany od drogi dla rowerów pasem zieleni szer. 2m porośniętym krzewami.
6	Ł.G.	Jakby nie zrobić przejazd na Niemcewicz będzie bardzo nieciekawym miejscem bo tam jest bardzo duże natężenie ruchu w dodatku samochody pędzą bardzo szybko. Może warto rozważyć taki wariant: DDR budujemy razem z zaplanowaną sygnalizacją przy Białobrzeskiej. Po stronie wschodniej dajemy przejazd (skos 1/3) z sygnalizacją, który jest skorelowany z lewoskrętem z alej (z centrum) i całość prowadzimy tak jak na rysunku - załącznik.	uwzględniono częściowo	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla tego rozwiązania; jednak na etapie opiniowania geometrii przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy droga dla rowerów prowadzona w wąskim pasie rozdzielającym jezdnie Al. Jerozolimskich została negatywnie zaopiniowana przez Inżyniera Ruchu, który w opinii do geometrii projektu określił, że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza.
7	Ł.G.	Z innej beczki: wariant 3, ze względu na fatalne poprowadzenie ruchu na zasadach ogólnych jezdniami serwisowymi koło prostokątnych miejsc parkingowych nie powinny być brany pod uwagę, gdyż jest zbyt niebezpieczny	uwzględniono	Ze względu na bezpieczeństwo ruchu, oraz standard drogi dla rowerów wariant 3 został odrzucony; do realizacji został wybrany wariant 2.
8	P.P.	1. Wszystkie "sierżanty rowerowe" wyznaczyć min. 1m od krawędzi jezdni.	uwzględniono	
9	P.P.	2. W przypadku zastosowania wyniesionego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego zachować nie tylko ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów, ale również ciągłość nawierzchni chodnika.	uwzględniono	
10	P.P.	3. Wszystkie przejazdy rowerowe, które nie są prowadzone na progach zwalniających, oznakować na czerwono (także te osygnalizowane).	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
11	P.P.	1. W rejonie skrzyżowania z Białobrzeską: Zmodyfikować projekt budowy sygnalizacji świetlnej i połączyć go z budową DDR w następujący sposób: Zrezygnować z dodatkowego pasa do skrętu w lewo z Alej Jerozolimskich w Białobrzeską (skręt z jednego z obecnych pasów do jazdy prosto) lub zrezygnować z zatoki przystankowej na południowej jezdni AJ i skierować prawy pas ruchu przez miejsce zatrzymania autobusów. Ewentualnie dodatkowo zwęzić pasy ruchu w AJ. Dzięki temu pas dzielący jezdnie zostanie poszerzony o ok. 3m. Wyznaczyć osygnalizowany przejazd rowerowy (pod skosem) i wprowadzić ruch rowerowy między jezdnie AJ. Zbudować dwukierunkową DDR między jezdniami AJ od skrzyżowania z Białobrzeską do istniejącej drogi serwisowej. Pozwoli to na rezygnację z potencjalnie niebezpiecznego przejazdu przez Niemcewicza (przejście powinno zostać zachowane).	uwzględniono częściowo	Bardzo podobne rozwiązanie z przejazdem rowerowym przez wschodni wylot Al. Jerozolimskich na skrzyżowaniu z ul. Białobrzeską oraz z prowadzeniem drogi dla rowerów w pasie dzielącym jezdnie Al. Jerozolimskich zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla tego rozwiązania; jednak na etapie opiniowania geometrii przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy droga dla rowerów prowadzona w wąskim pasie rozdzielającym jezdnie Al. Jerozolimskich została negatywnie zaopiniowana przez Inżyniera Ruchu, który w opinii do geometrii projektu określił, że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza. Likwidacja zatoki przystanku autobusowego na wylocie skrzyżowania z ul. Białobrzeską jest dyskusyjna, ale rozważymy taką opcję.
12	P.P.	2. W rejonie skrzyżowania ze Spiską: Wyznaczyć przejazd lub łączniki rowerowe (jako dodatkowy wlot skrzyżowania) tak aby umożliwić jazdę z DDR po północnej stronie AJ w Spiską (i w drugą stronę).	nie uwzględniono	Zostanie wykonany przejazd rowerowy przez skrzyżowania z ul. Białobrzeską oraz przejazd rowerowy przez Al. Jerozolimskie przy pl. Zawiszy.
13	K.J.	Poniżej moje uwagi dotyczące przedstawionych wariantów: WE WSZYSTKICH WARIANTACH 1. W przypadku wykorzystania drogi serwisowej na odcinku od ul. Niemcewicza do wlotu al. Jerozolimskich, konieczne jest ograniczenie możliwości nielegalnego parkowania na tej drodze, w przeciwnym wypadku rowerzysta jadący pod prąd nie będzie mógł się minąć z jadącym z naprzeciwka samochodem. W jaki sposób planujecie to Państwo rozwiązać?	uwzględniono	Zostanie wykonane oznakowanie poziome i pionowe wprowadzające parkowanie równoległe przy południowej krawędzi jezdni oraz zostanie wprowadzony zakaz zatrzymywania na jezdni manewrowej z tabliczką informującą że samochody zaparkowane poza pasem postojowym zostaną odholowane.
14	K.J.	2. Przy ul. Białobrzeskiej planowane jest wprowadzenie sygnalizacji świetlnej - moja wątpliwość dotyczy tego, jaki priorytet uzyskają na nim piesi i rowerzyści, bo jeśli podobny do tego, jaki mają na przejściu przy wylocie ul. Szczęśliwickiej (czyli bardzo niski), to lepszym rozwiązaniem jest pozostawienie przejścia w obecnym stanie.	uwzględniono	Uwaga zostanie przekazana projektantowi sygnalizacji świetlnej
15	K.J.	3. Przy skrzyżowaniu z ulicą Spiską proponuję zastosowanie rozwiązań spowalniających ruch tą ulicą, np. wyniesioną tarczę skrzyżowania.	nie uwzględniono	Skrzyżowanie pozostanie w stanie istniejącym; nie planujemy wyniesienia tarczy tego skrzyżowania.
16	K.J.	WARIANT 3 1. W mojej ocenie wariant zakładający wykorzystanie parkingu pod biurowcami jako DDR nie jest dobrym rozwiązaniem, bo będzie narażał rowerzystów na kolizje z parkującymi pod biurowcami samochodami. O ile nie jest to problem w weekend, kiedy nie ma tam praktycznie żadnego ruchu, o tyle, w dni powszednie, szczególnie w godzinach szczytu, może to być problem. Być może warto rozważyć wariant pośredni, tak, aby osoby, które jadą do tych biurowców mogły zjechać na ten parking, a nie musiały jechać naokoło. Pozostali rowerzyści mogliby jechać bardziej naokoło, nienarażeni na kolizję z parkującymi.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2
17	D.O.	Chciałabym przekazać uwagi dot. planowanych nowych dróg dla rowerów. Al. Jerozolimskie od ul. Grzymały-Sokołowskiego do pl. Zawiszy: Myślę, że najwygodniejszy dla rowerzystów będzie wariant 2 lub wariant 1.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
18	Ł.T.	w nawiązaniu do opublikowanego projektu DDR wzdłuż Al. Jerozolimskich chciałbym opowiedzieć się za wariantem nr 2. Uważam, że przed budynkami po stronie północnej na jezdniach serwisowych występuje duża rotacja samochodów oraz problem blokowaniem pasów ruchu przez parkujących "na chwilę" taksówkarzy, kurierów i innych kierowców, jak również kierowców wyjeżdżający z miejsc do parkowania prostopadłego. Przy oczekiwanym dużym natężeniu ruchu rowerów oraz sporym ruchu pieszych będzie to generowało dużo konfliktów (wariant 3). Także wariant 1 jest konfliktogenny ze względu na lokowanie chodnika od strony jezdni, a nie budynków. Ponadto wariant 2 poprzez korektę geometrii jezdni najlepiej sprzyja bezpieczeństwu na przejeździe przez Niemcewicza. To potencjalnie dość niebezpieczne miejsc. Nie jest oczywiste czy pierwszeństwo ma rowerzysta czy kierowca, a obecnie kierowcy pokonują to miejsce z bardzo dużą prędkością. Zakręt DDR na przejeździe przez Niemcewicza w wariant 1 to jakiś dramat dla rowerzysty.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2
19	Ł.T.	Dodatkowo chciałem zgłosić 2 wnioski: 1) o odsunięcie sierzantów rowerowych bliżej środka jezdni przy miejscach parkingowych	uwzględniono	
20	Ł.T.	2) o korektę łuków skrzyżowania z Białobrzeską, a najlepiej jego zwężenie, bo rozmiar i łuki zachęcają do pokonania go przez samochody z dużą prędkości i prowadzić będą do wymuszeń pierwszeństwa na przejeździe	uwzględniono częściowo	Łuki o dużym promieniu są konieczne ze względu na przejezdność skrzyżowania - zapewnienie możliwości przejazdu wszystkim typom pojazdów, również długim pojazdom ciężarowym. Na skrzyżowaniu zostanie wykonana sygnalizacja świetlna. Projekt sygnalizacji jest wykonywany równocześnie z projektem drogi dla rowerów. Przejazd rowerowy i przejście dla pieszych przez ul. Białobrzeską będą miały wydzieloną fazę w programie sygnalizacji, bez kolizji z pojazdami.
21	K.F.	Dziękuję za zajęcie się projektem budowy dróg rowerowych na Woli i wzdłuż Al. Jerozolimskich. Jestem mieszkanką Odolan a pracuję w biurówcu przy al. Jerozolimskich 96. Cieszy mnie fakt, że już wkrótce będę mogła bezpiecznie dotrzeć do pracy rowerem jadąc ścieżką wzdłuż ulic Wolska-Kasprzaka-Towarowa (w ramach budżetu partycypacyjnego)-Al. Jerozolimskie. Bardzo brakuje ścieżek rowerowych, szczególnie na dalszej Woli.	Uwaga ogólna	
22	Ł.P.B.	W ramach budżetu partycypacyjnego na rok 2017 złożyłem projekt pod nazwą Rewitalizacja Al. Jerozolimskich (nr 1510). Projekt polegał na posadzeniu raptem kilkunastu drzew oraz zmianie parkowania przed biurówcami z prostopadłego na równoległe i rekompensowanie miejsc poprzez wytyczenie na skrajnym pasie jezdni głównej Al. Jerozolimskich dodatkowych miejsc. Celem była przede wszystkim ochrona lip, poszerzenie chodnika oraz stworzenie miejsca do palenia papierosów dla pracowników biurówców, którzy obecnie zdeptują korzenie kilkudziesięcioletnich lip i rzucają odpadu pod drzewa. Dodatkowo projekt przewidywał połączenie drogą rowerową w ulicy Grzymały-Sokołowskiego od skrzyżowania Al. Jerozolimskich/Grzymały Sokołowskiego do ulicy Barskiej (dwukierunkowa dla rowerów). Projekt został zweryfikowany negatywnie ze względu na zamiar prowadzenia prac przez ZDM już w tym roku, a przypadku Grzymały-Sokołowskiego, wiązałoby się to z wejściem na działkę miejską będącą w dzierżawie w celu ominięcia przystanku autobusowego. https://app.twojbudzet.um.warszawa.pl/2017/projekt/1937 W związku z powyższym, że projekt nie może być zrealizowany, w ramach konsultacji zgłaszam następujące uwagi. Z przedstawionych wariantów najlepszy jest wariant 2, który na bardzo krótkim odcinku umożliwia przewężenie bardzo przeskalowanej jezdni (nagle z 2 pasów robią się 4 pasy, a fragmentami 5 pasów na ulicy zbiorczej). Absolutnie najgorszym rozwiązaniem jest włączenie rowerzystów w parkingi serwisowej biurówców przy linii kolejowej. Cały czas są zastawione samochodami na włączonych awaryjnych, jezdni jest wykonana z kostki betonowej, a samochody parkują prostopadle, co stwarza bardzo niebezpieczne sytuacje. Elementy infrastruktury, bardzo niewygodnej dla pieszych chodników pod ścianą biurówców, znajdują się w pasie drogowym ZDM.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2; zostanie wykonana dwukierunkowa wydzielona droga dla rowerów po północnej stronie Al.. Jerozolimskich na odcinku od skrzyżowania z ul. Białobrzeską do Pl. Zawiszy; Kosztem zawężenia północnej jezdni Al. Jerozolimskich zostanie poszerzony chodnik, droga dla rowerów będzie odsunięta od szpaleru lip, zostanie wyznaczony pas postojowy na jezdni Al. Jerozolimskich.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
23	Ł.P.B.	Dodatkowo, ze względu na to, że pracuję w budynku Jerozolimskie 134 i obserwuję codziennie problemy pieszych i rowerzystów, przedstawiam następujące uwagi do wariantu nr 2 zilustrowane na podkładzie: 1. Na odcinku pomiędzy Pl. Zawiszy a przystankiem przy Spiskiej na terenie trawnika należy przewidzieć posadzenie kilku drzew w odległości nie mniejszej jak 40 metrów w celu wykształcenia odpowiednio dużej korony drzewa. W przyszłości będzie można dosadzić więcej, jak zostanie przyjęty plan miejscowy dla tego terenu.	uwzględniono	Planujemy nasadzenia drzew w pasie zieleni na tym odcinku.
24	Ł.P.B.	2. Zatokę przystanku autobusowego przy Spiskiej należy wydłużyć, aby mogły się zatrzymać dwa autobusy przegubowe (158 i 127 jeżdżą parami). Opcjonalnie można ją zlikwidować (przystanek na żądanie) lub ewentualnie przenieść za skrzyżowanie ze Spiską (szeroki chodnik w wariantcie nr 2) i zorganizować zatrzymanie na trzecim pasie, który dalej jest pasem do prawoskrętu.	uwzględniono częściowo	Przystanki autobusowe będą opiniowane przez Zarząd Transportu Miejskiego; prześlemy Pana uwagę do ZTM i jeśli ZTM potwierdzi celowość wydłużenia zatoki autobusowej lub przeniesienia przystanku przy ul. Spiskiej - wprowadzimy odpowiednie zmiany w projekcie.
25	Ł.P.B.	3. W celu podniesienia komfortu pieszych należy przewidzieć chodnik od przejścia dla pieszych przy Spiskiej do chodnika wzdłuż drogi rowerowej bez potrzeby zbędnego nakładania drogi, zgodnie z rysunkiem poniżej.	uwzględniono	
26	Ł.P.B.	4. Należy dokonać korekty chodnika przy budynku Brama Zachodnia w rejonie rampy poprzez poszerzenie miejsca dla pieszych do 2 metrów (obecnie mniej niż 1 m).	nie uwzględniono	Nie przewidujemy przebudowy jezdni serwisowych i chodników przed budynkami biurowymi.
27	Ł.P.B.	5. Zwracam uwagę, że po stronie wschodnio-południowej między Spiską a Niemcewicza piesi muszą chodzić po ciągu jezdni z miejscami parkingowymi skośnymi, co prowadzi do niebezpiecznych sytuacji.	nie uwzględniono	Nie przewidujemy przebudowy jezdni serwisowej po stronie południowej.
28	Ł.P.B.	6. Zwracam uwagę, że dwa wjazdy do podziemnych parkingów do biurowców są dla pieszych bardzo niebezpieczne (brak widoczności wyjeżdżających samochodów). Należałoby rozszerzyć obszar wyłączony z parkowania i zabezpieczyć go słupkami – teren ten znajduje się w pasie ZDM).	nie uwzględniono	Nie przewidujemy przebudowy jezdni serwisowych i chodników przed budynkami biurowymi.
29	Ł.P.B.	7. Należy przewidzieć zabezpieczenie lip poprzez zamontowanie barierek i posadzenie tam krzewów, względnie zamontowanie słupków na wyspie rozdzielającej miejsca parkingowe wraz z zainstalowaniem śmietnika (ludzie wychodzą tu na papierosa).	uwzględniono	
30	Ł.P.B.	8. Do rozważenia zostawiam zamianę miejsc postojowych z prostopadłych na równoległe i utworzenie nowych na trzecim, skrajnym pasie jezdni głównej Al. Jerozolimskich (na rysunku czerwona linia).	uwzględniono częściowo	Nie będziemy ingerowali w organizację parkowania na jezdni serwisowej. Drzewa zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem - zostaną wykonane wygrozdzenia; pas postojowy na skrajnym prawym pasie Al. Jerozolimskich został zaprojektowany na zachodnim wylocie skrzyżowania z ul. Białobrzeską
31	Ł.P.B.	9. Przejazd przez jednię w kierunku centrum miasta, należy wykonać zgodnie z koncepcją Zielonego Mazowsza.	uwzględniono częściowo	Proponowane rozwiązanie przejazdu rowerowego po stronie wschodniej skrzyżowania z ul. Białobrzeską zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla tego rozwiązania; niestety wadą tego rozwiązania jest prowadzenie drogi dla rowerów po wąskim pasie rozdzielającym jezdnie Al. Jerozolimskich w małej odległości od krawędzi jezdni i wariant ten został negatywnie zaopiniowany przez Inżyniera Ruchu, który określił, że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
32	Ł.P.B.	10. Zwracam uwagę na brak chodnika po stronie jezdni prowadzącej w kierunku centrum. Obecny znajduje się na działce oddanej w użytkowaniu wieczystym i nie spełnia norm wynikających z przepisów – poniżej szerokości 2,0 metry przy jezdni. Jednym z rozwiązań jest utworzenie chodnika pomiędzy miejscami parkingowymi (linia żółta na rysunku poniżej).	nie uwzględniono	Nie przewidujemy przebudowy jezdni serwisowych i chodników przed budynkami biurowymi.
33	Ł.P.B.	11. W listopadzie 2015 r. były przedstawiony projekt budowy jezdni serwisowej pomiędzy obecnymi jezdniami serwisowymi. Projekt tamten znów przewidywał chodnik o szerokości 1,5 m, a drugi na miejscu części drzew przy jezdni głównej. To był bardzo słaby projekt. Jeżeli doszłoby do jego realizacji chodnik należy wytyczyć bez ścinania szpalerów drzew poprzez wyгородzenie z obecnie przeskalowanej jezdni (5 pasów). W przypadku zaś odstąpienia tego projektu, należy posadzić drzewa w dość dużych odstępach, aby mogła się ukształtować pełna korona drzewa (na przykład co 40 metrów). Dodatkowo należy uzupełnić drzewa w istniejących szpalerze. Obszar ten stanowi klin napowietrzający centrum Warszawy, dla którego przewidziano 60% powierzchni biologicznie czynnej. To, że dotychczas nie jest spełniania, nie oznacza, że nadal ma być likwidowana powierzchnia biologicznie czynna pod parkingi. Miejsca parkingowe należy przewidzieć na działce własnej.	uwzględniono częściowo	W projekcie drogi dla rowerów przewidujemy nasadzenia drzew i krzewów; nie możemy odnieść się do Pana uwag dotyczących projektu wydłużenia jezdni serwisowej wykonanego na zlecenie dewelopera w 2015 r., wedle naszej wiedzy wydłużenie jezdni serwisowej przed projektowanym budynkiem Cirrus Real zostało zaprojektowane bez wycinki drzew.
34	Ł.P.B.	12. Jednocześnie zwracam uwagę na barierę w postaci chodnika o różnych poziomach. Inwestor nie obniżył go do istniejącego szerokiego na 2,5 metra znajdującego się bardziej na północ	uwzględniono częściowo	Przebieg drogi dla rowerów po północnej stronie Al. Jerozolimskich na wysokości skrzyżowania z ul. Białobrzeską zostanie wykonany zgodnie z wariantem 2. koncepcji; niweleta zostanie dostosowana wysokościowo.
35	Ł.P.B.	13. W związku z bardzo dużym spadkiem na drodze rowerowej tuż przed przejazdem, należy dokonać korekty poprzez wyniesienie całego przejazdu. Miejsce to jest ponadto bardzo z konflikto-genne, ze względu na przekraczania w tym miejscu przez pieszych.	nie uwzględniono	Poza zakresem projektu.
36	Ł.P.B.	14. Należy zachować istniejące drzewa.	uwzględniono	Nie planujemy wycinki drzew po stronie północnej Al. Jerozolimskich. W ramach budowy drogi dla rowerów planujemy dodatkowe nasadzenia drzew i krzewów.
37	Ł.P.B.	15. W projekcie przebudowy zatoki przy Grzymały-Sokołowskiego należy przewidzieć budowę drogi rowerowej pomiędzy Al. Jerozolimskimi a Szczęśliwicką po północnej stronie i dalej w kierunku do Barskiej.	nie uwzględniono	Poza zakresem inwestycji.
38	J.P.	Witam Jerzy Pawlonek z Warszawskiej Masy Krytycznej dodaje własną opinie na temat dróg rowerowych wzdłuż Al. Jerozolimskich . Wszystkie 3 wersje uważam po stronie południowej marne i mało różniące się . Jeżdżenie po parkingach uważam za utrudnienie niż najnormalniej po ulicy. Skacząc po parkingach i drogach serwisowych zwiększa się liczba miejsc kolizyjnych i w ten sposób zamiast bezpieczeństwa mamy więcej utrudnień . Wolałbym nawet poczekać (zwłaszcza że tam nie jeżdżę) na przebudowę Alej i poszerzenie pasów jezdni i dorobienie w osi jezdni pasów . Tymczasowe takie rozwiązanie uważam za zbędne wyrzucanie kasy i tym bardziej odwlekane przebudowy jezdni. Tymczasówka może ostać się na wiele lat i podnosić koszty utrzymania -zimą ktoś będzie odśnieżał osobny twór?	uwzględniono częściowo	Ze względu na istniejącą zabudowę mieszkaniową po południowej stronie ulicy uważamy że prowadzenie ruchu rowerowego po drogach serwisowych jest potrzebne i dla większości mniej doświadczonych rowerzystów jest to rozwiązanie poprawiające bezpieczeństwo jazdy rowerem w stosunku do jazdy jezdnią Al. Jerozolimskich na zasadach ogólnych wspólnie z jadącymi znacznie szybciej samochodami.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
39	P.M.	W nawiązaniu do ogłoszonych konsultacji społecznych projektów nowych dróg dla rowerów w Warszawie, chciałbym odnieść się do proponowanych wariantów przebiegu dróg w Al. Jerozolimskich. W moim komentarzu pominę drogę po południowo-wschodniej stronie ulicy, a odniosę się jedynie do drogi po stronie północno-zachodniej. Jestem stałym użytkownikiem istniejących fragmentów dróg dla rowerów w tej części Al. Jerozolimskich. Jako doświadczony użytkownik muszę stwierdzić, że proponowany wariant 3 przebiegu drogi wydaje się zdecydowanie nieoptymalnym zarówno dla rowerzystów, pieszych, jak i kierowców samochodów. W wariantcie tym na dość długim odcinku ruch rowerowy odbywa się po drodze serwisowej wzdłuż budynków przy Al. Jerozolimskich 92, 94 i 96. Sądzę, że taka organizacja ruchu będzie niekorzystna dla rowerzystów ze względu na charakter ruchu samochodów parkujących wzdłuż ww. budynków, a dla kierowców samochodów ze względu na rowery przemieszczające się między nimi i utrudniające wjazd/wyjazd z miejsc parkingowych. Warto zwrócić również uwagę, że natężenie ruchu samochodowego jest na wskazanych drogach serwisowych dość znaczne. Wprowadzenie tam ruchu rowerowego wprowadza również dodatkowe niebezpieczeństwo dla pieszych poruszających się między zaparkowanymi samochodami i budynkami, zwiększając prawdopodobieństwo kolizji. W związku z powyższym koniecznym wydaje się oddzielenie ruchu samochodowego od ruchu rowerowego. Dodatkowym argumentem dla takiego rozwiązania jest to, że ilość miejsca jest wystarczająca do budowy oddzielnej drogi dla rowerów.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2.
40	P.M.	Z pozostałych dwóch wariantów korzystniejszym wydaje się wariant 2 przebiegu planowanej drogi. W wariantcie tym geometria drogi dla rowerów jest znacznie poprawiona, a chodnik poprowadzony bliżej budynków niż droga dla rowerów – takie rozwiązanie sprawia, że piesi nie będą musieli przekraczać drogi dla rowerów by dojść do budynków. Zmniejszy się tym samym prawdopodobieństwo kolizji między pieszymi a rowerzystami. Konieczne jednak byłoby przesunięcie pasa ruchu dla samochodów wjeżdżających/wyjeżdżających z drogi serwisowej. Zrozumiałe jest to, że może się to wiązać z większymi kosztami, jednak ten wariant wydaje się najbardziej optymalnym i odpowiadającym potrzebom wszystkich uczestników ruchu drogowego. Likwidacja jednego pasa ruchu dla samochodów nie powinna wpłynąć na jego utrudnienie z racji tego, że ruch samochodowy w kierunku zachodnim na tym odcinku Al. Jerozolimskich nie ma dużego natężenia.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2.
41	P.M.	Wariant 1 przebiegu drogi dla rowerów wydaje się kompromisem między kosztami budowy drogi, a potrzebami uczestników ruchu drogowego. Geometria drogi dla rowerów nie jest już tak dobra jak w wariantcie 2, jednak korzystnym jest oddzielenie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego. Wariant ten może również generować więcej kolizji między pieszymi i rowerzystami. Decydując się na ten wariant należy koniecznie zadbać o to, by samochody zaparkowane przy budynku Al. Jerozolimskie 94 nie blokowały ruchu rowerowego, co dzieje się obecnie, gdy maski samochodów znacząco utrudniają przejazd i generują kolizje między rowerzystami nadjeżdżającymi z przeciwnych stron – istniejące rozwiązanie wzdłuż budynku Al. Jerozolimskie 92 sprawdza się, choć istniejąca wzdłuż niego droga jest właściwie innym kolorem chodnika a nie drogą dla rowerów. Powyższe rozwiązanie przewidziano w tym wariantcie – przewiduje się korektę krawężnika i umieszczenie separatorów. Reasumując chciałbym powiedzieć, że wariant 2 wydaje się najlepszym dla przebiegu drogi dla rowerów po północno-zachodniej stronie Al. Jerozolimskich, natomiast wariant 3 stwarza wrażenie najmniej korzystnego dla wszystkich uczestników ruchu drogowego - obniża płynność ruchu i może generować najwięcej kolizji.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
42	P.Z.	Do dalszych prac nad projektem powinien być wybrany Wariant nr 2. W stosunku do Wariantu 1 Wariant nr 2 jest lepszy, gdyż: * infrastruktura rowerowa (w sensie rodzaju) po stronie północnej będzie spójna na bardzo długim odcinku * nie będzie mieszany ruch parkujących samochodów i rowerzystów. * Nawierzchnia wydzielonej DDR jest wyższej jakości niż na drogach serwisowych. * Wybranie tego wariantu nie zmniejszy przepustowości dla samochodów, gdyż wcześniej jezdnia Alej Jerozolimskich ma 2 pasy.	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2.
43	P.Z.	W stosunku do Wariantu 3 Wariant nr 2 jest lepszy gdyż: * nie ryzykujemy wjeżdżania parkujących pojazdów na DDR (separatory nie są do końca skuteczne) * Ilość łuków jest mniejsza a ich promienie większe	uwzględniono	Do realizacji został wybrany wariant 2.
44	P.Z.	Proponowany przejazd przez ulicę Niemcewicza to zły pomysł, gdyż: * samochodów jest bardzo dużo i poruszają się szybko * przed przejazdem jest łuk zmniejszający widoczność. * rowerzysta jadący od strony Włoch dojeżdża do przejazdu pod kątem ostrym co ogranicza możliwość obserwacji jezdni. * Brak sygnalizacji	uwzględniono częściowo	Inwestor przygotował poprawiony projekt z lokalizacją przyjazdu przy ul. Białobrzeskiej, jednak Inżynier Ruchu określił, że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza.
45	P.Z.	Przejazd rowerowy zamiast przez Niemcewicza powinien być powstać przy skrzyżowaniu z ulicą Białobrzeską, gdzie ma powstać sygnalizacja świetlna. Rowerzyści powinni wjeżdżać na pas dzielący jezdnię Alej Jerozolimskich gdzie powinna powstać DDR prowadząca do drogi serwisowej. Na przejeździe z sygnalizacją rowerzyści będą bezpieczniejsi niż na proponowanym przejeździe przez Niemcewicza bez sygnalizacji. Traci sens odcinek DDR pomiędzy Białobrzeską a przejazdem przez Niemcewicza	uwzględniono częściowo	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla tego rozwiązania; niestety wadą tego rozwiązania jest prowadzenie drogi dla rowerów po wąskim pasie rozdzielającym jezdnię Al. Jerozolimskich w małej odległości od krawędzi jezdni i wariant ten został negatywnie zaopiniowany przez Inżyniera Ruchu, który określił, że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
46	Zielone Mazowsze	Uwagi do wszystkich wariantów; 1.1 na przejeździe przez Szczęśliwicką powinien zostać umieszczony azyl rozdzielający kierunki ruchu;	nie uwzględniono	Przejście i przejazd przez dwupasową jezdnię jest stosunkowo krótkie; wykonanie azylu wiązałoby się z poszerzeniem jezdni co spowodowałoby kolizję z uzbrojeniem terenu; zostanie wykonana sygnalizacja świetlna na przejeździe i przejściu dla pieszych przez ul. Szczęśliwicką.
47	Zielone Mazowsze	1.2. przejścia dla rowerzystów i przejazdy dla pieszych przez wjazdy na posesje (jezdnie serwisowe po północnej stronie) i ul. Białobrzeską powinny zostać wyniesione, z zachowaniem ciągłości nawierzchni i niwelety. Jeżeli planowane jest ich wyposażenie w sygnalizację świetlną, przejścia/przejazdy powinny zostać wyposażone w azyle;	uwzględniono częściowo	Przejście i przejazd bez sygnalizacji świetlnej przez zjazd na drogę serwisową pomiędzy ul. Szczęśliwicką i Białobrzeską zostanie wyniesione; zostanie zachowana ciągłość nawierzchni i w miarę możliwości ciągłość niwelety (na wyniesionym przejeździe), lub pochylnie przed przejazdem zostaną wykonane z możliwie jak najmniejszym spadkiem.
48	Zielone Mazowsze	1.3. również w przypadku przejścia (i ewentualnego przejazdu) przez ul. Niemcewicza wskazane byłoby zastosowanie geometrii jezdni skłaniającej do zwolnienia na przejściu dla pieszych. Aby wysokość przejścia dla pieszych była zbliżona do wysokości chodnika, można zastosować odpowiednie nachylenie jezdni, bez potrzeby budowy progu spowalniającego. Przy prędkości 50km/h dopuszczone jest stosowanie 9 procentowego nachylenia (§24.2, Dz. U.nr 43 z 1999 r., poz. 430). Biorąc pod uwagę, że jest to istniejąca droga o prędkości projektowej <100 km/h, dopuszczalne jest 10% nachylenie (§ 24.23). Oznacza to, że różnicę 10 cm wysokości można osiągnąć na długości 1 m.	nie uwzględniono	Przepis na który się powołano w uwadze dotyczy przechyłki (pochylenia poprzecznego jezdni) na łuku;
49	Zielone Mazowsze	1.4. układ pasów ruchu na placu Zawiszy powinien zostać ujednolicony, a wjazd w ul. Grójecką z placu Zawiszy ograniczony przy tym do jednego pasa ruchu, tak by poprawić bezpieczeństwo i płynność ruchu, skracając czas przejścia przez jezdnię (poz. schemat poniżej).	nie uwzględniono	Pl. Zawiszy będzie w przyszłości przedmiotem odrębnego projektu; przebudowa pl. Zawiszy wymaga kompleksowego rozwiązania całego skrzyżowania, co wykracza poza zakres niniejszego projektu.
50	Zielone Mazowsze	uwagi do wariantów 2 i 3: 2.1. na wschodnim wylocie skrzyżowania ze Szczęśliwicką powinien zostać umieszczony azyl przed przejściem dla pieszych, tak aby jezdnia była zwężona o pas parkowania przed, a nie za przejściem:	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
51	Zielone Mazowsze	U2.2. jezdnia południowa powinna zostać zwężona do dwóch pasów ruchu na wysokości ul. Białobrzeskiej (wykonanie prawego pasa jako tylko do prawoskrętu, tak aby możliwe było przeprowadzenie przejazdu dla rowerzystów przez jezdnię na skrzyżowaniu, a nie na łuku jezdni (por. schemat poniżej)).	uwzględniono częściowo	Bardzo podobne rozwiązanie z przejazdem rowerowym przez wschodni wylot Al. Jerozolimskich na skrzyżowaniu z ul. Białobrzeską) oraz z prowadzeniem drogi dla rowerów w pasie dzielącym jezdnie Al. Jerozolimskich zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla tego rozwiązania; wadą tego rozwiązania było prowadzenie drogi dla rowerów po wąskim pasie rozdzielającym jezdnie Al. Jerozolimskich w małej odległości od krawędzi jezdni i wariant ten został negatywnie zaopiniowany przez Inżyniera Ruchu, który określił, że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza.
52	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1 - na całym odcinku na którym DDR przylega bezpośrednio do chodnika wprowadzić separację z pasa kostki kamiennej łamanej o szerokości min. 0,3m.	uwzględniono częściowo	Uwzględniono uwagę - w wybranym do realizacji wariantcie 2.
53	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1. - Al. Jerozolimskie X Szczęśliwicka - przejście i przejazd poprowadzić na progu płytowym (wyniesione przejście i przejazd),	nie uwzględniono	Projektowane skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.
54	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1. - Jerozolimskie X Białobrzaska - str. półn - wyprostować przebieg istniejącej DDR w rejonie projektowanego połączenia z projektowaną DDR (przy przejeździe), przejście i przejazd poprowadzić na progu płytowym(wyniesione przejście i przejazd),	uwzględniono częściowo	Przebieg zostanie wyprostowany; przejście i przejazd nie zostaną wyniesione ze względu na projektowaną sygnalizację świetlną
55	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1. - Jerozolimskie X Białobrzaska - str. połd - przejście i przejazd poprowadzić na progu płytowym(wyniesione przejście i przejazd),	nie uwzględniono	Projektowane skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.
56	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1. - Al. Jerozolimskie X Niemcewicza - przejście i przejazd przesunąć w kierunku zachodnim co pozwoli zachować drzewo i poprawi widoczność w miejscu torów jazdy.	uwzględniono częściowo	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla rozwiązania z przejazdem rowerowym przez wschodni wylot Al. Jerozolimskich za skrzyżowaniem z ul. Białobrzeską; na etapie opiniowania geometrii przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy droga dla rowerów prowadzona w wąskim pasie rozdzielającym jezdnie Al. Jerozolimskich została negatywnie zaopiniowana przez Inżyniera Ruchu, który określił że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza.
57	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1. - Od ul. Niemcewicza: str. połd- tor jazdy wyznaczony P-27 (w kierunku pl. Zawiszy) przesunąć do osi jezdni maksymalnie odsuwając od parkujących samochodów, str. półn - tor jazdy wyznaczony P-27 (na jezdniach serwisowych i parkingach) przesunąć do osi jezdni maksymalnie odsuwając od parkujących samochodów,	uwzględniono częściowo	W wybranym do realizacji wariantcie 2. znaki P-27 zostaną odsunięte od krawędzi jezdni.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
58	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1. - Plac Zawiszy - str. p1n - wiatę przystankową odsunąć od krawędzi DDR,	uwzględniono częściowo	Możliwe jedynie niewielkie odsunięcie wiaty od krawędzi drogi dla rowerów ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego; wiatą zostanie przesunięta w kier. zachodnim; za wiatą pomiędzy drogą dla rowerów a peronem przystanku zostanie ustawione wygrozdzenie.
59	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 1.- str. p1d - całkowicie przeprojektować przebieg DDR aby umożliwić łatwy wjazd z ul. Grójeckiej i kontynuację jazdy w kierunku Włoch bez konieczności dodatkowego przekraczania jezdni w rejonie dworca Warszawa Zachodnia.	uwzględniono częściowo	Zaprojektowano łuczniczek umożliwiający wjazd z ul. Grójeckiej.
60	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 2 - odrzucić z uwagi na ingerencje w przekrój al. Jerozolimskich co może mieć negatywny wpływ na projekt ograniczenia ruchu na ul. Grójeckiej.	nie uwzględniono	Przekrój Al. Jerozolimskich jest przewymiarowany; na całym odcinku pozostaną co najmniej 2 pasy ruchu do jazdy na wprost; zawężenie przekroju nie pogorszy warunków ruchu w Al. Jerozolimskich i nie będzie miało wpływu na warunki ruchu na ul. Grójeckiej.
61	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 3- Na całym odcinku na którym DDR przylega bezpośrednio do chodnika wprowadzić separację z pasa kostki kamiennej łamanej o szerokości min 0,3m.	nie uwzględniono	Wariant 3. został odrzucony.
62	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 3. - Al. Jerozlimskie X Szczęśliwica - str. p1n- przejście i przejazd poprowadzić na progu płytowym (wyniesione przejście i przejazd),	nie uwzględniono	Projektowane skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.
63	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 3. - Al. Jerozlimskie X Szczęśliwica -str. p1d - przejście i przejazd poprowadzić na progu płytowym (wyniesione przejście i przejazd)	nie uwzględniono	Projektowane skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.
64	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 3. - al. Jerozolimskie X Niemcewicz - przejście i przejazd przesunąć w kierunku zachodnim co pozwoli zachować drzewo i poprawi widoczność w miejscu przecięcia torów jazdy,	uwzględniono częściowo	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla rozwiązania z przejazdem rowerowym przez wschodni wylot Al. Jerozolimskich za skrzyżowaniem z ul. Białobrzeską; na etapie opiniowania geometrii przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy droga dla rowerów prowadzona w wąskim pasie rozdzielającym jezdnie Al. Jerozolimskich została negatywnie zaopiniowana przez Inżyniera Ruchu, który określił, że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza.
65	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 3. - od ul. Niemcewicz - str. p1d- tor jazdy wyznaczony P-27 (w kierunku pl. Zawiszy) przesunąć do osi jezdni maksymalnie odsuwając od parkujących samochodów, str. p1n - tor jazdy wyznaczony P-27 (na jezdniach serwisowych i parkingach) przesunąć do osi jezdni maksymalnie odsuwając od parkujących samochodów	uwzględniono częściowo	W wybranym do realizacji wariantcie 2. znaki P-27 zostaną odsunięte od krawędzi jezdni.
66	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 3. - Plac Zawiszy - str. p1n - wiatę przystankową odsunąć od krawędzi DDR,	uwzględniono częściowo	Możliwe jedynie niewielkie odsunięcie wiaty od krawędzi drogi dla rowerów ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego; wiatą zostanie przesunięta w kier. Zachodnim; za wiatą pomiędzy drogą dla rowerów a peronem przystanku zostanie ustawione wygrozdzenie

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
67	Warszawska Masa Krytyczna	Wariant 3. - str. pld - całkowicie przeprojektować przebieg DDR aby umożliwić łatwy wjazd z ul. Grójeckiej i kontynuację jazdy w kierunku Włoch bez konieczności dodatkowego przekraczania jezdni w rejonie dworca Warszawa Zachodnia.	uwzględniono częściowo	w wybranym do realizacji wariantcie 2. zaprojektowano łącznik umożliwiający wjazd z ul. Grójeckiej
UWAGI ZGŁOSZONE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W URZĘDZIE DZIELNICY OCHOTA 25.04.2016 r.				
68	Sylwia Mróz, radna	Czy w ramach inwestycji drogi dla rowerów będzie wykonywane przejście dla pieszych przez Al. Jerozolimskie 26 w pobliżu skrzyżowania z ul. Niemcewicz - według wybranego do realizacji w 2016r. projektu z budżetu partycypacyjnego?	uwzględniono	Projekt drogi dla rowerów będzie zawierał przejście dla pieszych przez Al. Jerozolimskie w rejonie budynków Al. Jerozolimskie 141,92,94, Niemcewicz 26, które będzie zaprojektowane na podstawie wybranego do realizacji projektu z budżetu Partycypacyjnego: „Budowa przejścia dla pieszych w Al. Jerozolimskich”. Przejście zostanie wykonane w ramach budowy drogi dla rowerów.
69		Nie należy skracać zatoki autobusowej przy ul. Niemcewicz; na ten przystanek często przyjeżdżają równocześnie po 2-3 autobusy i nie zmieszczą się w skróconej zatoce	uwzględniono częściowo	Projekt będzie opiniowany przez Zarząd Transportu Miejskiego, który określi czy możliwe jest skrócenie zatoki autobusowej przy ul. Niemcewicz. Skrócenie zatoki autobusowej nie będzie konieczne jeśli przejazd dla rowerów zostanie wykonany przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicz - zgodnie z opinią komunikacyjną Inżyniera Ruchu do geometrii projektu.
70		Chodnik po północnej stronie Al. Jerozolimskich przy Bramie Zachodniej ma zaprojektowane dwa załamania pod kątem prostym; sugerujemy aby zaprojektować odcinek chodnika skośnie;	uwzględniono częściowo	Nie projektujemy ukośnego chodnika z powodu ochrony istniejących wartościowych drzew. Projekt został uzupełniony o łącznik z chodnikiem przy przejściu dla pieszych i przystanku autobusowym przy ul. Spiskiej.
71		Duży spadek na zjeździe na parking po północnej stronie Al. Jerozolimskich na wysokości skrzyżowania z ul. ppłk M. Sokołowskiego "Grzymały"; czy spadek nawierzchni zostanie zmniejszony ?	nie uwzględniono	Nowa droga dla rowerów po stronie północnej Al. Jerozolimskich jest projektowana na odcinku na wschód od skrzyżowania z ul. Białobrzeską. Zjazd na parking i drogę serwisową na wysokości ul. ppłk M. Sokołowskiego "Grzymały" znajduje się poza zakresem tego projektu.
72		Czy prowadzenie ruchu rowerowego przez jezdnie manewrową parkingu na starej jezdni Al. Jerozolimskich będzie wiązało się ze znacznym zmniejszeniem liczby miejsc postojowych ? W jaki sposób zostanie uporządkowane parkowanie ?	uwzględniono częściowo	Zostanie wykonane oznakowanie poziome i pionowe wprowadzające parkowanie równoległe przy południowej krawędzi jezdni oraz zostanie wprowadzony zakaz zatrzymywania na jezdni manewrowej z tabliczką informującą że samochody zaparkowane poza pasem postojowym zostaną odholowane.
73		należy zaprojektować słupki blokujące na odcinku pomiędzy ulicami Szczęśliwicką i Białobrzeską; W jaki sposób projektowany pas do parkowania równoległego zostanie zabezpieczony przed parkowaniem ukosnym ?	uwzględniono	Zostaną ustawione słupki blokujące lub niskie wyгородzenie zapobiegające wjeżdżaniu na chodnik
74		Pas włączenia za lewoskremem w północna jezdnię Al. Jerozolimskich z ul. Spiskiej jest potrzebny, nie należy go likwidować	nie uwzględniono	Pas włączenia nie jest konieczny
75		na skrzyżowaniu z ul. Białobrzeska należy zaprojektować lewoskręt z południowej jezdni Al. Jerozolimskich umożliwiający wjazd na drogę serwisową przed biurami po północnej stronie Al. Jerozolimskich; brak takiego lewoskretu powoduje, że w okresie szczytu porannego kierowcy dojeżdżający do biurów Bramy Zachodniej od strony Ursusa i Pruszkowa mogą zawrócić dopiero na ul. Spiskiej lub na Pl. Zawiszy - blokują ulice lokalne.	uwzględniono	Pas do lewoskretu na skrzyżowaniu z ul. Białobrzeską zostanie wykonany w ramach przebudowy sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu
76		Przejazd rowerowy przez ul. Niemcewicz należy zastąpić przejazdem na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną przy ul. Białobrzeskiej	uwzględniono częściowo	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione - Inwestor przygotował poprawiony projekt i wystąpił o zaopiniowanie geometrii projektu budowlanego dla tego rozwiązania; na etapie opiniowania geometrii przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy droga dla rowerów prowadzona w wąskim pasie rozdzielanym jezdnią Al. Jerozolimskich została negatywnie zaopiniowana przez Inżyniera Ruchu, który określił że przejazd rowerowy należy wykonać przy przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicz.

L.p.	Źródło	Uwaga (oryginalna pisownia)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
77		Nawierzchnia dróg serwisowych jest w nie najlepszym stanie; występują wyboje. Czy planowany jest remont nawierzchni dróg serwisowych?	uwzględniono częściowo	Nie planujemy remontu nawierzchni dróg serwisowych.
78		Dlaczego w projekcie nie przesuwamy wiaty przystankowej na przystanku autobusowym przy Pl. Zawiszy? Na przystanku często oczekuje na autobus kilkadziesiąt osób i peron przystanku będzie zbyt wąski.	uwzględniono częściowo	Wiata zostanie przesunięta. Możliwość poszerzenia peronu przystanku autobusowego jest ograniczona przez dostępną szerokość pasa drogowego oraz istniejące uzbrojenie podziemne ulicy. Ze względu na małą szerokość chodnika, droga dla rowerów zostanie oddzielona od chodnika przystanku autobusowego za pomocą wygradzeń typu ZOM.
79		Należy zaprojektować jednokierunkowe włączenie drogi dla rowerów po południowej stronie al. Jerozolimskich w ul. Grójecka oraz łącznik umożliwiający jazdę rowerem w przeciwnym kierunku od ul. Grójeckiej na nową DDR	uwzględniono	Uzupełniono projekt o łączniki z ul. Grójecką.



Opracowanie raportu oraz wykazu uwag wraz z odpowiedziami:
Wydział Komunikacji Społecznej i Wydział Zrównoważonej Mobilności
Zarząd Dróg Miejskich
E-mail: konsultacje@zdm.warszawa.pl; rowery@um.warszawa.pl