



Co zmieni się na
ulicach
Niemcewicza
i Wspólnej
w Wesolej po
wybudowaniu
ścieżki rowerowej?



Raport z konsultacji społecznych
dotyczących budowy infrastruktury
rowerowej w dzielnicy Wesola na ul.
Niemcewicza i ul. Wspólnej na odcinku od
1 Praskiego Pułku do ul. Szosowej.

Konsultacje społeczne przeprowadził
Zarząd Dróg Miejskich

Warszawa, 17 stycznia 2017 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 25 października do 20 listopada 2016 r.



Spotkanie konsultacyjne, na którym zaprezentowano projekt i dyskutowano nad przyjętymi rozwiązaniami:



▪ WESOŁA

15 listopada 2016 r. (wtorek), godz. 17.00- 20.00

Urząd Dzielnicy Wesoła, ul. Praskiego Pułku 33 (sala konferencyjna)



Zgłaszanie uwag przez e-mail na adres rowery@um.warszawa.pl



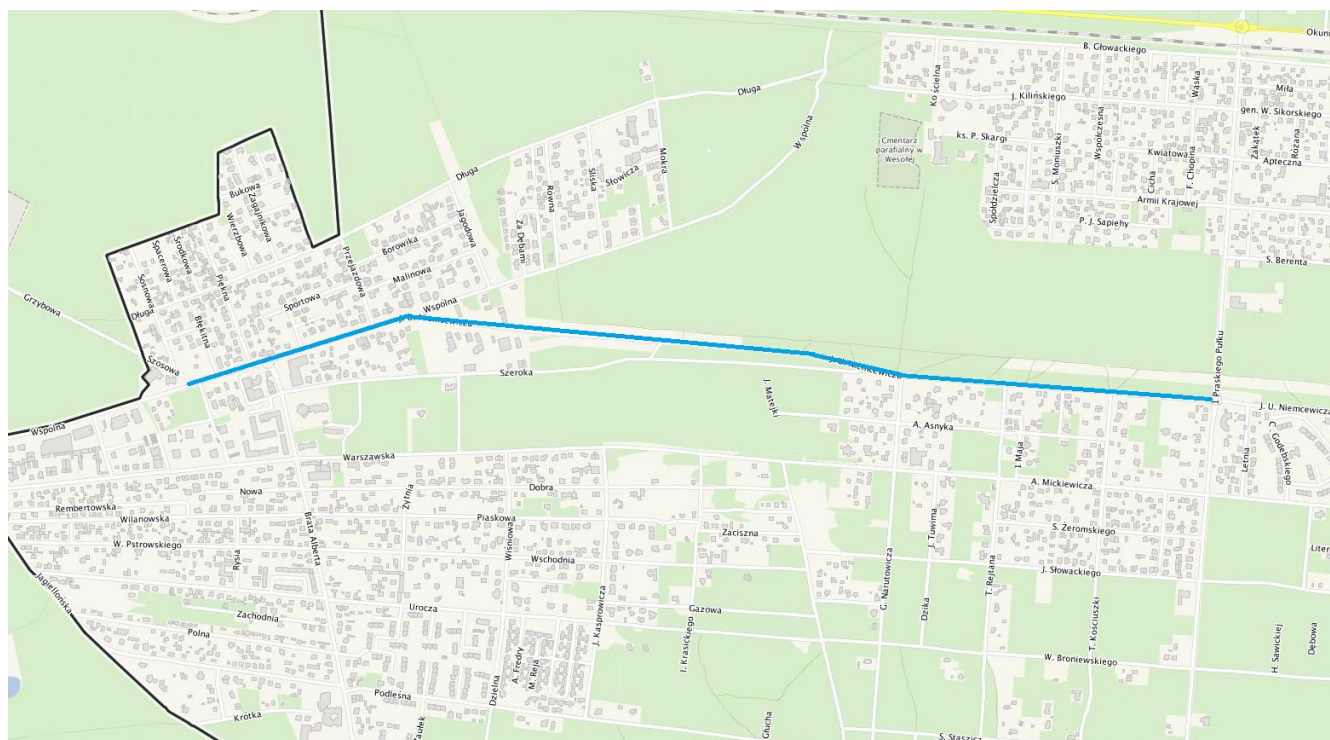
/ od 25 października do 20 listopada 2016 r.

II. INFORMACJE O PROJEKCIE

1. WSTĘP

Ciąg ulic: Niemcewicz – Wspólna to droga powiatowa – zbiorcza, na której zgodnie z obowiązującymi *Standardami wykonawczymi i projektowymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy* dopuszcza się budowanie wydzielonej infrastruktury rowerowej.

Projektowana droga dla rowerów przyczyni się do rozszerzenia sieci infrastruktury rowerowej w Dzielnicy Wesola m. st. Warszawy i będzie stanowiła pierwszy element korytarza łączącego Dzielnicę Wesola m.st. Warszawy z Dzielnicą Rembertów m.st. Warszawy.



W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- budowa drogi dla rowerów po północnej stronie ciągu;
- częściowy remont chodników;
- połączenie z istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż ul. 1 Praskiego Pułku oraz z istniejącą drogą dla rowerów na ul. Wspólnej;

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 Urzędu Dzielnicy Wesoła, 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 Dzielnicy, 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:

Eska Warszawa (25.10.2016)

<http://warszawa.eska.pl/komunikacja/jakie-przygotowac-sciezki-rowerowe-w-wesoalej/294722>

Wiadomości Sąsiedzkie (02.11.2016)

<http://www.wiadomosciasiedzkie.pl/news/110/n/9719>

3. DZIAŁANIA PODJĘTE W RAMACH KONSULTACJI

Konsultowane materiały były dostępne w trakcie trwania konsultacji na stronie internetowej Zarządu Dróg Miejskich pod adresem: <https://zdm.waw.pl/aktualnosci/konsultujemy-zmiany-na-niemcewicz-i-wspolnej-w-wesoalej> oraz na warszawskiej platformie konsultacji społecznych <http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/co-zmieni-sie-na-ul-niemcewicz-i-wspolnej-w-wesoalej-po-wybudowaniu-sciezki-rowerowej>

Opinie mieszkańców były zbierane drogą mailową oraz na spotkaniach konsultacyjnych.

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

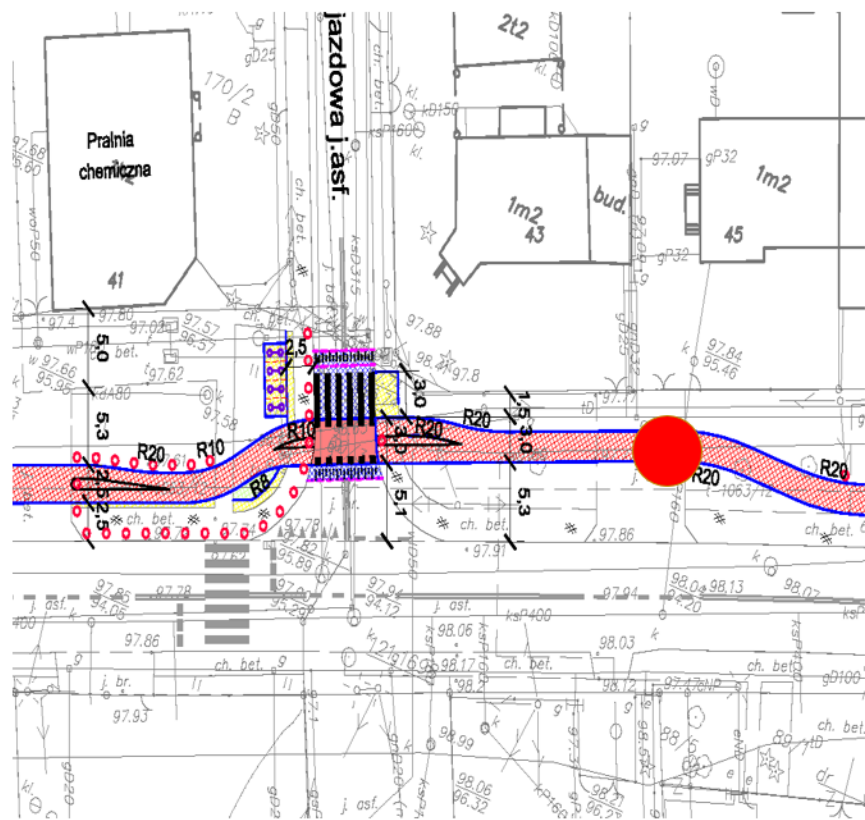
Spotkanie (patrz: tabela).

termin	godziny	temat	miejsce	prowadzący	liczba uczestników
19.11.2016 (wtorek)	17:00-20:00	Konsultacje dotyczące budowy infrastruktury rowerowej w dzielnicy Wesoła na ul. Niemcewicz i ul. Wspólnej na odcinku od 1 Praskiego Pułku do ul. Szosowej.	Urząd Dzielnicy Wesoła, ul. Praskiego Pułku 33 (sala konferencyjna)	Artur Tondera Katarzyna Górską - Manczenko	26

III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI

L. p.	Źródło	Uwaga	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1.	JK	W miejscu gdzie ulica Niemcewicza przechodzi we Wspólną planowany jest zjazd ze ścieżki rowerowej na ulicę przy sklepie Bud-Drew a następnie wjazd na dalszy odcinek ścieżki rowerowej przy stacji kontroli pojazdów. Warto wspomnieć, że często samochody oczekujące / parkujące w tej zatoczce nie mieszczą się na wyznaczonych miejscach i mogą blokować przejazd i/lub zastawiać wjazd na ścieżkę rowerową. Obecnie w miejscu planowanego wjazdu często parkują samochody. Poprowadzenie drogi wzdłuż ulicy wydaje się bardziej optymalnym rozwiązaniem.	Uwzględniono	
2.	JK	Droga powinna być kontynuowana zarówno w stronę Rembertowa (do stacji PKP Rembertów wraz z budową / montażem monitorowanego parkingu dla rowerów) ale przede wszystkim w stronę Marysina, wzdłuż ulicy Korkowej ponieważ jest to najszybsza trasa aby dostać się do ścieżki rowerowej wzdłuż Trasy Siekierkowskiej. Osoby podróżujące w stronę Wisły nie będą chętni na nakładanie dodatkowych kilometrów aby dojechać do ścieżki rowerowej wzdłuż Marsa.	Nie uwzględniono	Odcinek wzdłuż ul. Wspólnej (od ul. Szosowej) i ul. Korkowej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji dalszego odcinka w przyszłości.
3.	JK	Palącym problemem jest brak chodnika / ścieżki rowerowej pomiędzy Wesołą a Marysinem, na leśnym fragmencie ulicy Korkowej. Samochody często osiągają tam znaczne szybkości stwarzając zagrożenie dla rowerzystów. Miejsca jest aż nadto aby wykonać tam ciąg pieszo-rowerowy.	Nie uwzględniono	Odcinek wzdłuż ul. Wspólnej (od ul. Szosowej) i ul. Korkowej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji dalszego odcinka w przyszłości.
4.	JK	Roboty powinny zostać przedłużone co najmniej do ronda przy ulicach Jagiellońska / Wspólna, umożliwiły by to komfortowy dojazd do leśnych ścieżek zarówno po stronie Wesołej jak i Rembertowa. Obecnie jest wykonywany remont chodników i krawężników – była to dobra okazja aby wykonać takie prace (brak koordynacji...)	Nie uwzględniono	Odcinek wzdłuż ul. Wspólnej (od ul. Szosowej) i ul. Korkowej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji dalszego odcinka w przyszłości.
5.	JK	Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Szosowej z ul. Wspólną	Nie uwzględniono	Kompleksowa przebudowa skrzyżowania ul. Szosowej i ul. Wspólnej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji skrzyżowania o ruchu okrężnym w przyszłości.

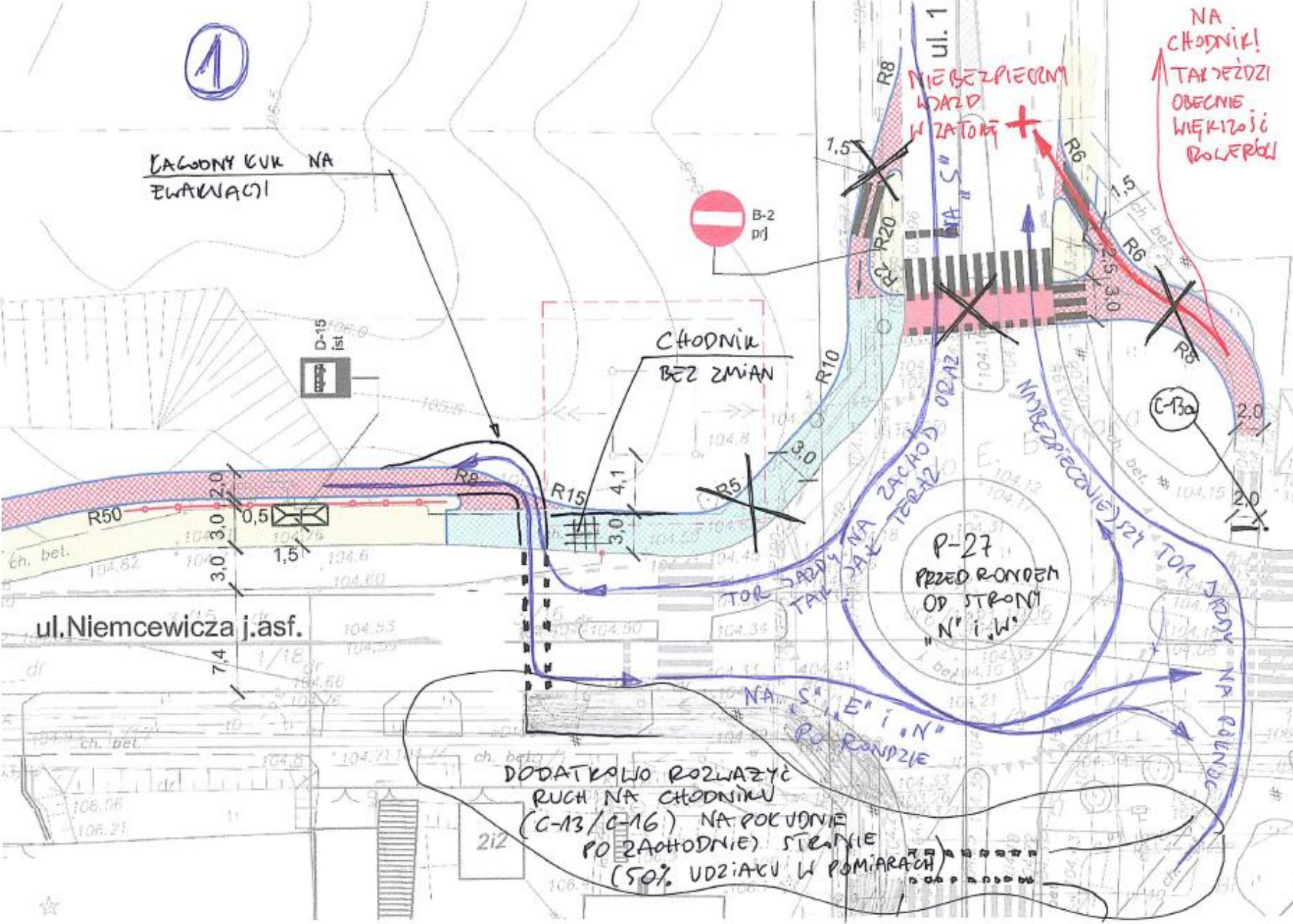
6.	JK	Wyznaczenie pasów rowerowych / ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż ul. Brata Alberta aż do Zespołu Szkół nr 94 przy ulicy Krótkiej. Może nie być realne ze względu na brak miejsca. W takim przypadku przydałyby się zwalniające progi wypowe.	Nie uwzględniono	Ul. Brata Alberta znajduje się w zarządzie Urzędu Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy. Ze względu na szerokość jezdni (7 m) nie ma możliwości wyznaczenia pasów ruchu dla rowerów na jezdni.
7.	MR	Nie wiem jaki jest docelowy stan siatki dróg rowerowych, ale ponieważ często jeżdżę na rowerze do pracy do centrum, to pozwolę sobie zauważyć, że jeśli ścieżka będzie już do ulicy szosowej, to warto ją przedłużyć ulicą Korkową przynajmniej do Kauflandu. Na odcinku przez las nie ma nawet chodnika. Powrót tamtędy po zmroku jest bardzo niebezpieczny nawet jeśli ma się światła i odblaski.	Nie uwzględniono	Odcinek wzdłuż ul. Wspólnej (od ul. Szosowej) i ul. Korkowej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji dalszego odcinka w przyszłości.
8.	PL	<p>Jako czynny rowerzysta, bardzo się cieszę, że prace nad ścieżką rowerową wzdłuż ulic Niemcewicza i Wspólnej nabrały tempa i mam nadzieję, że w niedługiej perspektywie uda się je doprowadzić do końca.</p> <p>Analizując projekt ścieżki mam uwagę do odcinka Wspólna 43-45, który centralnie przecina podjazd do mojej posesji (Wspólna 45).</p> <p>Wydaje mi się, że wytyczenie ścieżki wzdłuż chodnika a następnie po analogicznym łuku do przejścia dla pieszych tak jak po drugiej stronie ul. Przejazdowej przy budynku pralni, byłoby rozwiązaniem bardziej korzystnym. Po pierwsze wyjeżdżając z posesji, kierowca miałby lepszą widoczność (ścieżka wzdłuż chodnika byłaby o kilka metrów dalej od bramy, rowerzysta również mógłby w razie potrzeby zwolnić) a po drugie taki przebieg pozwoliłby na zachowanie miejsc parkingowych przed bramą posesji, których w okolicy jest bardzo ograniczona ilość.</p> <p>Wydaje się, że takie wytyczenie ścieżki nie powinno być problemem i będzie stanowiło obopólną korzyść.</p> <p>W załączeniu przesyłam wycinek projektu analizowanego odcinka.</p>	Uwzględniono	



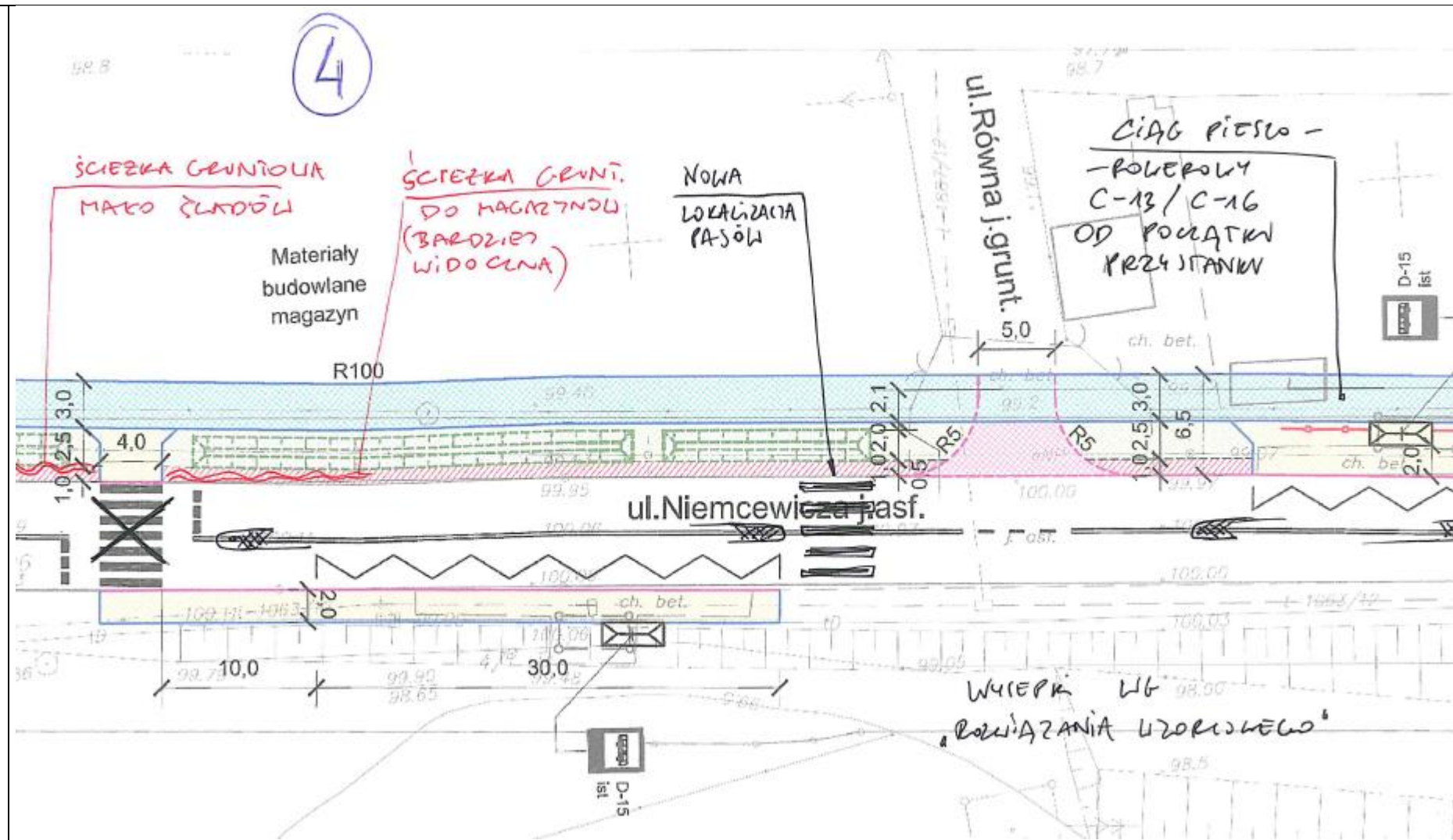
9.	AC	Warto zrobić ścieżkę tak by nie było potrzeby przejeżdżania z rowerem przez jezdnię, tj. w projekcie prawie cała ścieżka jest po północnej stronie ulicy Niemcewicza, ale nagle na rondzie przy ul. Brata Alberta przechodzi na południową stronę by za chwilę przy Szosowej wrócić na północ i tam droga rowerowa się urywa. Warto by cała ścieżka była po północnej stronie. Wiem że miejsca nie jest specjalnie dużo, więc może w ramach wspólnego ciągu pieszo-rowerowego, a nie osobnej ścieżki.	Nie uwzględniono	Ze względu na wąski pas drogowy i istniejącą zabudowę nie ma możliwości zaprojektowania infrastruktury rowerowej po północnej stronie ul. Wspólnej na odcinku od ul. Brata Alberta do ul. Szosowej.
10.	AC	Dużo osób, jeśli nie większość, jeździ z Wesolej do Marysina, a nie Rembertowa. Ścieżka do Rembertowa też jest istotna, ale można by nie urywać tej projektowanej drogi rowerowej przy ul. Szosowej tylko "dociągnąć" ją już do Marysina, a od sklepu Kaufland szosa robi się bardzo szeroka - tam wystarczyłoby tylko namalować ścieżkę rowerową w ramach istniejącej infrastruktury.	Nie uwzględniono	Odcinek wzdłuż ul. Wspólnej (od ul. Szosowej) i ul. Korkowej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji dalszego odcinka w przyszłości.
11.	AC	Fajnie gdyby ZDM zajął się terenem przy ul. Niemcewicza w rejonie sklepu Biedronka i stacji benzynowej. Może jakiś chodnik, zieleń, miejsca do parkowania? Obecnie tylko błoto, przejść się nie da normalnie.	Nie uwzględniono	Zamawiający nie przewiduje rozszerzenia zakresu opracowania o południową stronę ul. Niemcewicza na wnioskowanym odcinku, ze względu na konieczność wykupu gruntów i nieakceptowalne zwiększenie kwoty przeznaczonej na realizację zadania.
12.	PG	Proponowany przebieg ciągu pieszo rowerowego zgodnie z zamieszczonym na stronie spowoduje usunięcie jedyne bezpiecznego przejścia dla pieszych zlokalizowanego pomiędzy szkołą podstawową a terenem boiska, na którym dzieci mają zajęcia z WF. (wykreślone przejście dla pieszych na rys. 1). Jako rodzic dzieci uczęszczających do tej szkoły proszę o wzięcie pod uwagę bezpieczeństwa dzieci. Ponadto w tym miejscu brakuje bezpiecznego przejścia na drugą stronę ulicy Niemcewicza. Przejście dla pieszych jest ale jest położone za zakrętem i samochody poruszające się od strony Marysina jadące często z nadmierną prędkością są niewidoczne do ostatniej chwili, zanim nie wyjadą zza zakrętu. Przy okazji planowanie nowych ścieżek zachęcam do przemyślenia bezpieczeństwa pieszych w tym obszarze: światła, radar lub jakiegokolwiek inne rozwiązanie, które umożliwi bezpieczniejsze przechodzenie przez jezdnię dzieciom.	Częściowo uwzględniono	Przejście dla pieszych przez ul. Wspólną w rejonie szkoły podstawowej zostanie zachowane i przesunięte bardziej na wschód. Na przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza zostanie zapewniony odpowiedni poziom oświetlenia poprawiający bezpieczeństwo pieszych po zmroku.
13.	MP	W związku z planami zagospodarowania terenu wokół Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej Nr1 Wspólna 55, 05-075 Warszawa jakie pojawiły się na stronie ZDM: prosimy o uwzględnienie wniosku jaki szkoła skierowała do Urzędu Miasta Warszawa-Wesoła będącego sprzeciwem zaproponowanych planów. Rozwiązania zaproponowane przez ZDM są bardzo niekorzystne pod względem zapewnienia bezpieczeństwa naszym uczniom, jak również pozbawiają wszystkich nas parkingu. Szkoła wniosowała jednocześnie o zainstalowanie sygnalizacji świetlnej na przejściu przez ul. Niemcewicza. Proszę o uwzględnienie sprzeciwu oraz pomoc w zatwierdzeniu sygnalizacji świetlnej	Częściowo uwzględniono	Zrezygnowano z wyznaczania skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie ograniczona do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicza z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania. Sygnalizacja świetlna na przejściu

				przez ul. Niemcewicza znajduje się poza zakresem opracowania.
14	BR	Wyrażam sprzeciw, na takie zagospodarowanie terenu (modernizacja między innymi ul. Niemcewicza oraz Wspólnej w Wesolej o ścieżkę rowerową), o ile nie mam nic przeciwko rowerom i sam z nich korzystam, to uważam, że należy z rozsądkiem podchodzić do budowy ścieżek rowerowych, zwłaszcza w terenie zamieszkania, szkół, urzędów etc. W takich miejscach ruch odbywa się i tak wolno, więc rowerzyści mogą korzystać z jezdni (lub jak w przypadku ul. Niemcewicza i Wspólnej, można ścieżkę poprowadzić drugą stroną). Zrobienie ścieżki rowerowej w proponowanym przez Państwa projekcie jest nie do zaakceptowania jeśli chodzi o rejon szkoły, gdzie uczęszczają dzieci z Wesolej jak i okolic gdyż uniemożliwi to ich bezpieczne dostarczenie. Ruch rowerowy jest tak znikomy, że nie będzie to stratą dla rowerzystów, a ucierpią dzieci, które zmuszone będą do wysiadania przy ulicy. Stąd mój kategoriyczny sprzeciw na takie plany.	Częściowo uwzględniono	Zrezygnowano z wyznaczania skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie ograniczała się do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicza z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania.
15	JC	W nawiązaniu do ogłoszenia dotyczącego zmian na ulicy Wesolej przy Szkole Podstawowej Dwujęzycznej zgłaszam swój stanowczy sprzeciw wobec zaprezentowanego pomysłu: 1. Bezpieczeństwo małych dzieci w szkole podstawowej zostanie drastycznie zmniejszone z uwagi na proponowane rozwiązania, 2. Zostanie zlikwidowany parking, który zapewniał możliwość bezpiecznego podwiezienia dzieci pod szkołę rano i po południu. W związku z tym propozycja ta, jako zagrażająca życiu i zdrowiu, bezpieczeństwu uczniów, nie może zostać przyjęta w obecnym kształcie, jako niezgodna z zasadami bezpieczeństwa, współżycia społecznego oraz przepisami o projektowaniu rozwiązań drogowych.	Częściowo uwzględniono	Zrezygnowano z wyznaczania skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie ograniczała się do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicza z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania. Liczba legalnych miejsc postojowych w rejonie Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1 nie ulegnie zmniejszeniu.
16	ŁK	Jestem rodzicem uczennicy Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1 przy ul. Wspólnej 55. Przedstawiony na stronach urzędu przebieg trasy rowerowej łączącej Wesolą z Zieloną prawie całkowicie pozbawia szkołę miejsc parkingowych i możliwości wysadzania i odprowadzania dzieci do szkoły. Już w chwili obecnej miejsc tych jest za mało w stosunku do liczby samochodów podjeżdżających w szczytowych godzinach. Dodatkowo projekt zakłada usunięcie przejścia dla pieszych łączącego wejście do szkoły z placem zabaw i boiskiem szkolnym znajdującym się na tzw. trójkącie pomiędzy ul. Wspólną i ul. Niemcewicza. Spowoduje to duże zagrożenie dla uczniów przechodzących na zajęcia odbywające się na tym placu. Dodatkowo chciałbym zaznaczyć, że Natężenie ruchu na ul. Wspólnej wciąż wzrasta ze względu na fakt, iż wiele osób stara się ominąć nią korki w kierunku Warszawy. Z wymienionych powyżej powodów uważam za konieczne ponowne rozpatrzenie obecnego projektu trasy rowerowej i wprowadzenie niezbędnych zmian.	Częściowo uwzględniono	Zrezygnowano z wyznaczania skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie ograniczała się do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicza z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania. Liczba legalnych miejsc postojowych w rejonie Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1 nie ulegnie zmniejszeniu. Przejście dla pieszych przez ul. Wspólną w rejonie szkoły podstawowej zostanie zachowane i przesunięte bardziej na wschód.
17	KG	W związku z projektowaną budową infrastruktury rowerowej wzdłuż ulic Niemcewicza i Wspólnej w Warszawie-Wesolej, chcę zgłosić sprzeciw wobec przedstawionego planu zagospodarowania terenu w okolicy Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1 oraz Dwujęzycznego Gimnazjum nr 1 przy ul. Wspólnej 55, a w szczególności zablokowanie i zmniejszenie liczby istniejących miejsc parkingowych w okolicy budynku szkoły słupkami i stojakami rowerowymi. Będąc rodzicem dzieci uczęszczających do tejże szkoły, uważam, że planowane zagospodarowanie terenu będzie miało negatywny wpływ na bezpieczeństwo dzieci z tej szkoły poprzez między innymi	Częściowo uwzględniono	Zrezygnowano z wyznaczania skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie

		<p>uniemożliwienie rodzicom bezpiecznego parkowania w pobliżu budynku szkoły. Ponadto widzę także potrzebę stworzenia i odpowiedniego oznakowania bezpiecznego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną przez ulicę Niemcewicza. Dlatego, wnoszę prośbę o zmianę istniejącego projektu tak, aby zwiększyć liczbę istniejących miejsc parkingowych wokół szkoły oraz stworzyć bezpieczne przejście dla pieszych przez ulicę Niemcewicza z sygnalizacją świetlną i oznaczeniem "uwaga dzieci", po to, aby zapewnić uczniom bezpieczne przejście m.in. do przystanku autobusowego.</p>		<p>ograniczała się do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicza z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania. Liczba legalnych miejsc postojowych w rejonie Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1 nie ulegnie zmniejszeniu. Słupki blokujące zostaną zaprojektowane w celu wyegzekwowania parkowania pojazdów zgodnie z przepisami. Stojaki rowerowe zostaną zaprojektowane w celu udostępnienia komfortowych i bezpiecznych miejsc do przypięcia rowerów.</p>
18	MM	<p>Jestem rodzicem dzieci uczących się w Dwujęzycznej Szkole Podstawowej nr1 w Warszawie-Wesołej przy ulicy Wspólnej 55. Jestem bardzo zadowolony, iż powstanie ścieżka rowerowa od Urzędu w Wesołej do Zielonej jednak niestety nie zgadzam się z wieloma rozwiązaniami dotyczącymi jej przebiegu a także sposobem zagospodarowania terenu szczególnie wokół wspomnianej szkoły. Przede wszystkim niepozostawienie przy szkole żadnego miejsca do parkowania jest niedopuszczalne. Uczęszczające do niej dzieci przyjeżdżają głównie transportem samochodowym z całej dzielnicy Wesoła i nie tylko. Zabranie miejsc parkingowych pozbawia bezpiecznego odprowadzenia i odebrania dzieci ze szkoły szczególnie z młodszych klas. W sąsiedztwie szkoły jest dużo punktów handlowych i każde miejsce parkingowe jest bardzo potrzebne. Nie zgadzam się również z rezygnacją z przejścia pieszego na ulicy Wspólnej. To przejście służy do bezpiecznego przeprowadzenia dzieci na plac zabaw i boisko szkolne znajdujące przy zbiegu ulic Wspólnej i Niemcewicza. Pozostawienie jedynie planowanego przejścia naraża na przeprowadzanie dzieci przez bardzo ruchliwą ulicę. Zabranie miejsc parkingowych dla samochodów z dotychczasowego parkingu przed szkołą na rzecz miejsca na parkowanie rowerów jest zupełnie nieracjonalne jako, że do szkoły przyjeżdża jedynie około 15-20 osób na rowerach i teren szkoły jest w pełni w stanie zapewnić dla nich miejsca. Zupełnie nie potrzebnym jest też w mojej ocenie osłupkowanie wszystkiego dookoła. Zabiera to miejsca dla samochodów, a także dla autokaru, który kilkakrotnie w ciągu tygodnia zabiera i przywozi dzieci na basen. Również zagospodarowanie tego miejsca w postaci placu miejskiego uważam za nieodpowiednie i niepotrzebne. W związku z powyższym proponuję dokonać zmiany w przebiegu ścieżki rowerowej w tym miejscu. Proponuję poprowadzić ją stycznie do ulicy na całym łuku drogi i nie zagospodarowywać na nowo całego placu od stacji kontroli pojazdów do szkoły. Należy pozostawić go w takim stanie jaki jest teraz. Projektowanie przebiegu powinno dotyczyć tylko wyłącznie samej ścieżki. Może warto zastanowić się nad poprawieniem bezpieczeństwa na przejściu przez ulicę Niemcewicza w tym miejscu. Proponuję również, aby zmienić przebieg ścieżki przed przedszkolem przy ulicy Wspólnej 35 na jak najbardziej bliskie ulicy, aby również nie odbierać miejsc parkingowych dla rodziców. Dobrze byłoby aby projekt zawierał przebieg ścieżki rowerowej do granic Wesołej, czyli do ronda przy ulicy Jagiłońskiej i Płatnerskiej.</p>	<p>Częściowo uwzględniono</p>	<p>Zrezygnowano z wyznaczania skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie ograniczała się do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicza z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania. Liczba legalnych miejsc postojowych w rejonie Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1 nie ulegnie zmniejszeniu. Słupki blokujące zostaną zaprojektowane w celu wyegzekwowania parkowania pojazdów zgodnie z przepisami. Stojaki rowerowe zostaną zaprojektowane w celu udostępnienia komfortowych i bezpiecznych miejsc do przypięcia rowerów. Przejście dla pieszych przez ul. Wspólną w rejonie szkoły podstawowej zostanie zachowane i przesunięte bardziej na wschód.</p>
19	WMK	<p>Warszawska Masa Krytyczna jako reprezentacja środowisk rowerowych wnosi o całkowitą rezygnację z przedstawionego projektu. Zaprezentowane rozwiązanie w żaden sposób nie poprawi sytuacji rowerzystów, a jedynie doprowadzi do przeniesienia konfliktu rowerzysta - kierowca na rowerzysta - pieszy. O ile w pierwszym przypadku rowerzysta był równoprawnym uczestnikiem ruchu o tyle w drugim będzie z mocy prawa podporządkowany pieszym. Jasno z tego wynika iż w realizacji niniejszego projektu nie chodzi o nic innego niż usunięcie rowerzystów z jezdni w imię św. przepustowości. Miasto w naszej opinii nie powinno w ten sposób dodatkowo faworyzować i tak już nadmiernie uprzywilejowanej grupy uczestników ruchu. Ponadto miejscowe środowiska rolkarskie mocno zaangażowane w ten projekt nie ukrywają iż głównym jego celem jest powstanie kolejnego odcinka wygodnej rolkostrady. Wszystko to powoduje iż w naszej opinii niniejszy projekt doprowadzi do wydatkowania środków publicznych na projekt który jest tylko z nazwy "rowerowy" poprawi bowiem sytuację kierowców, rolkarzy i częściowo pieszych, a sytuację rowerzystów znacząco pogorszy. Oznacza to iż w przypadku kontynuowania prac nad tym projektem i wychodząc na przeciw potrzebom pieszych i rolkarzy należy cały odcinek oznaczony obecnie jako ciąg pieszo-rowerowy (C-13/C-16 z poziomą kreską) oznakować jako ciąg pieszy (C-16). Środki publiczne które mają być przeznaczone na ten projekt należy również pozyskać z innych źródeł niż środki przeznaczone na infrastrukturę rowerową.</p>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Wydzielona infrastruktura rowerowa na ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej zapewni możliwość komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się rowerzystom, bez względu na ich doświadczenie i wiek. Przy projektowaniu uwzględnione zostaną podstawowe standardy, które pozwolą na stworzenie infrastruktury o wysokich walorach użytkowych,</p>

		która zapewni odpowiednią alternatywę dla rowerzystów poruszających się obecnie po jezdni.
20 TG	 <p>a) Propozycja rozważenia dopuszczenia ruchu na chodniku po w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania wynika z moich doświadczeń z czerwcowych pomiarów ruchu rowerowego. Z chodnika na tym wlocie skorzystało niemal tyle samo osób, co ze ścieżki rowerowej po drugiej stronie - i to pomimo ciasnoty przy zatoce przystankowej. Zdaję sobie sprawę, że wdrożenie tej propozycji wymaga przesunięcia przystanku, ale ten jest i tak na tyle dysfunkcyjny, że moim zdaniem trzeba to zrobić.</p> <p>b) Ruch rowerów po rondzie o tych wymiarach uważam za najlepsze możliwe rozwiązanie. Przejazd na wlocie zachodnim zlokalizowałem tylko ze względu na kolizję DDR z obrysem słupa energetycznego. Lepsze byłoby włączenie jako "szósty wlot" w północno-zachodnim narożniku ronda. Przejazd w tym miejscu daje taki efekt, że żaden rowerzysta w żadnej relacji nie musi przecinać jezdni w poprzek więcej niż raz. Przejazd wg propozycji projektanta (na wlocie północnym) mógłby skłaniać rowerzystów</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym jest rozwiązaniem dobrym w przypadku możliwości lokalizowania drogi dla rowerów jako jeden z wlotów na rondzie. W tym przypadku ze względu na kolizję ze słupem energetycznym nie ma możliwości podłączenia drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewiczka bezpośrednio na skrzyżowaniu, a wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów w odsunięciu od skrzyżowania jest rozwiązaniem niewystarczająco czytelnym. Wyznaczenie drogi dla rowerów i pieszych w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania zostało odrzucone na wcześniejszym etapie projektowym ze względu na ograniczoną wzajemną widoczność potencjalnych użytkowników wynikającą z istniejącego ogrodzenia działki prywatnej.</p>

23 TG

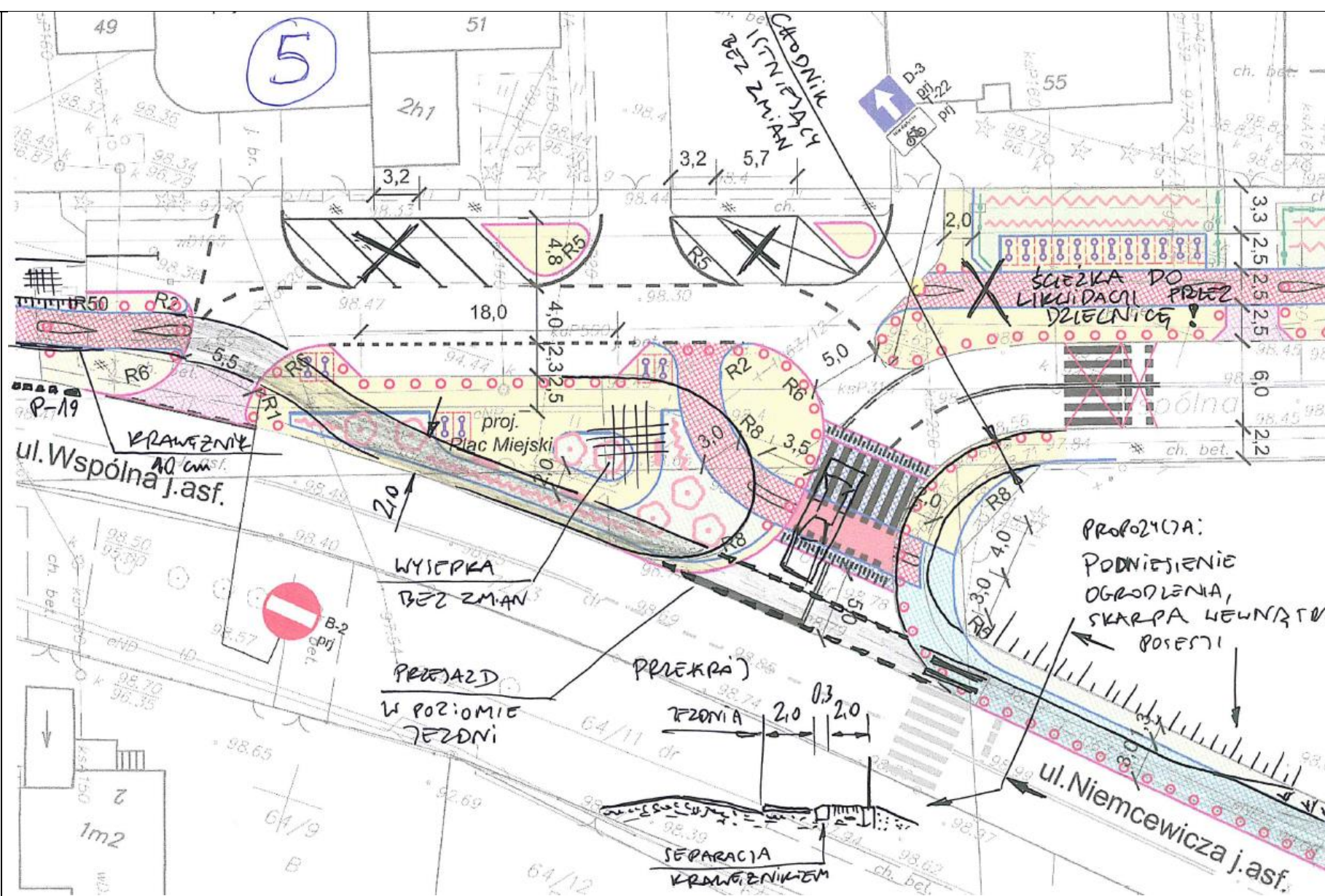


Nie
uwzględniono

- a) Stan ścieżek gruntowych prowadzących do przejścia dla pieszych wskazuje, że większość osób z niego korzystających dociera do niego od strony wschodniej lub tam się kieruje. Dlatego zasadne jest moim zdaniem przesunięcie pasów do ulicy Równej i utworzenie na GRZYBOWEJ podobnej pary przystanków, jak w zespołach REJTANA i GROSZÓWKA.
- b) Od tego miejsca na zachód oznakowanie ścieżki jako ciąg pieszo-rowerowy (C-13/C-16) zgodnie z propozycją projektanta można uznać za uzasadnione bliskością celów potencjalnych podróży pieszych.

Lokalizacja przystanków autobusowych i układ dojazd zostały uzgodnione z Zarządem Transportu Miejskiego. Przesunięcie przejścia dla pieszych do ul. Równej może negatywnie wpłynąć na poziom bezpieczeństwa pieszych na przejściu przez ul. Niemcewicz (piesi zasłonięci przez autobus na przystanku).

24 TG

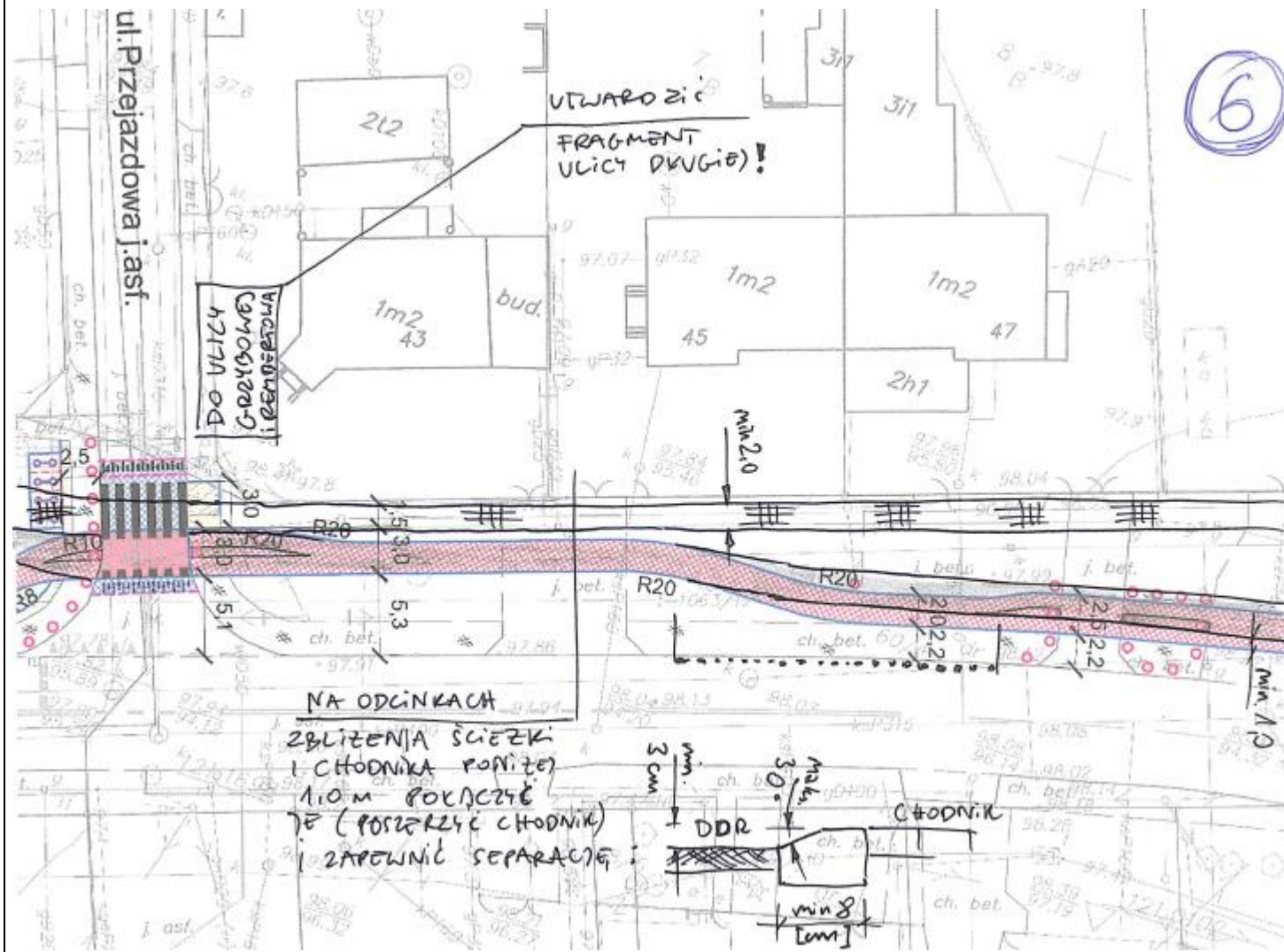


- a) Proponuję ograniczyć do minimum ingerencję w istniejącą wysepkę od strony północnej, gdzie parkują klienci lokalnych przedsiębiorców. "Plac Miejski" byłby zdecydowanie właściwszy bliżej ul. Brata Alberta, po południowej stronie ulicy. Może kiedyś uda się zmniejszyć parking pod delikatesami, gdy więcej ludzi zacznie jeździć tam na rowerach?
- b) Nalegałbym na poprowadzenie drogi dla rowerów tuż przy jezdni, bez odgięcia. Rozumiem obawy Inżyniera ruchu o zagrożenie ze strony pojazdów skręcających z jezdni głównej w bok (w stronę szkoły), ale odgięcia tuż przy łukach jezdni są niedopuszczalne, a miejsca na łagodne łuki nie ma.
- Alternatywnie proszę wprowadzić ruch rowerowy w jezdnię boczną (serwisową) na zasadach ogólnych, jako "czwarty wlot" skrzyżowania (mniej więcej od tej strony, gdzie jest zaznaczony wymiar R8 po wschodniej stronie, wewnątrz łuku).
- c) Wnoszę o zlikwidowanie ścieżki rowerowej na wschodnim odcinku ulicy Wspólnej. Bruk może pozostać jako dodatkowy chodnik.
- d) Sugerowałbym próbę porozumienia z użytkownikiem działki po wewnętrznej stronie łuku ul. Wspólnej, tak aby niezbędną skarpe wykonać wewnątrz ogrodzenia. Zwiększy to przestrzeń na wydzielenie DDR (2,0m) idącej prosto i chodnika (2,0m) idącego wzdłuż płotu, z zachowaniem właściwej separacji (wg szkieletowego przekroju - patrz też. s.6).

Częściowo
uwzględniono

Zrezygnowano z wyznaczania skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicz i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie ograniczała się do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicz z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania. Przejazd dla rowerzystów i przejście dla pieszych zgodnie z wymogiem Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy muszą być odsunięte od krawędzi jezdni o min. 5,00 m – projekt zostanie skorygowany z uwzględnieniem łagodniejszego odgięcia przed przejazdem dla rowerzystów przy wykorzystaniu terenu poza pasem drogowym. Istniejąca droga dla rowerów na ul. Wspólnej znajduje się w pasie drogi dzielnicowej i jej ewentualna likwidacja musiała by zostać zrealizowana przez Dzielnicę Wesoła m.st. Warszawy.

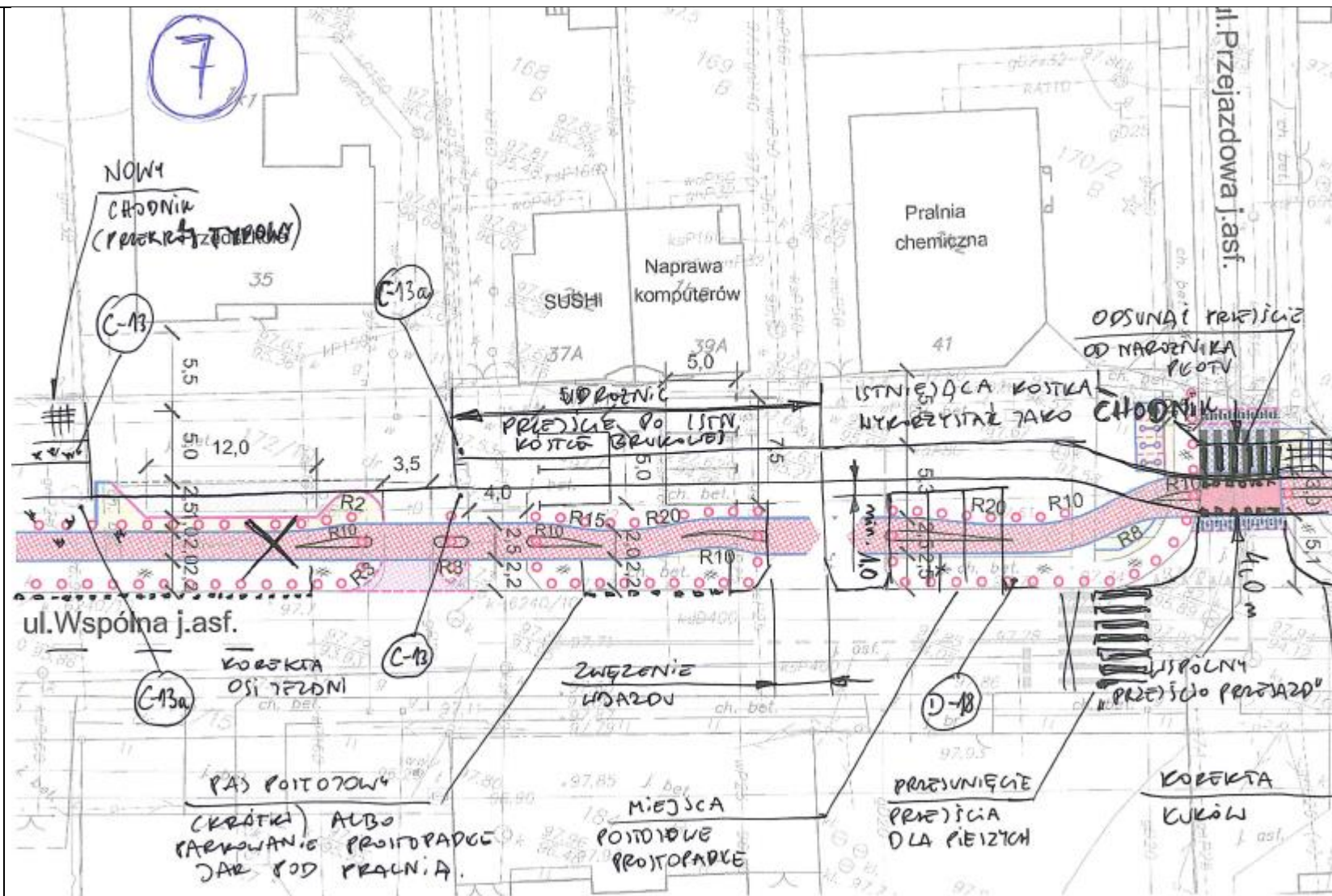
25 TG



- a) Proszę podjąć próbę wyznaczenia parkowania przy jezdni na istniejącym chodniku mimo jego zbyt małej szerokości na miejsca postojowe. Proponuję utworzenie pasa postojowego częściowo na jezdni a częściowo na chodniku, z linią krawężniową pół metra od krawężnika. Takie nieznaczne zwężenie jezdni zdecydowanie uspokoi zdecydowanie często zbyt szybki ruch samochodów w tym rejonie.
- b) Jeśli tylko jest taka możliwość, nalegam na umożliwienie bezpieczniejszego ruchu rowerów w stronę Rembertowa poprzez utwardzenie fragmentu ul. Długiej.

Częściowo
uwzględniono

Ze względu na istniejące zjazdy z ul. Niemcewicza możliwe byłoby wyznaczenie wyłącznie dwóch miejsc postojowych w pojedynczej zatoce. Na przedłużeniu ul. Długiej przy ul. Grzybowej zostanie zaprojektowana droga dla rowerów i pieszych.



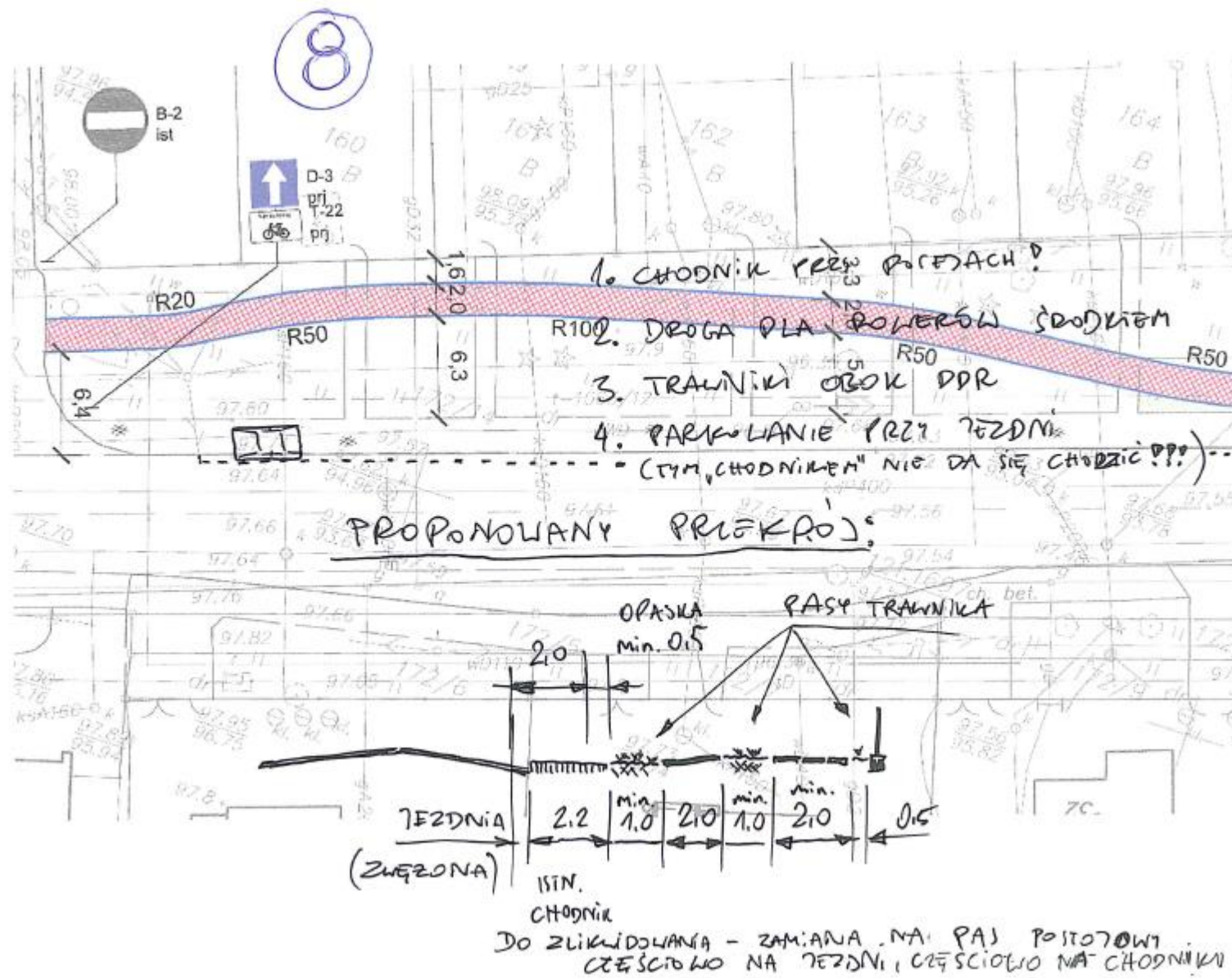
- a) Przesunięcie przejścia przez ul. Przejazdową (i połączenie go z przejazdem dla rowerów) w stosunku do rozwiązania projektowanego ma na celu poprawę widoczności ze względu na bliskość narożnika ogrodzenia.
- b) Przesunięcie przejścia przez ul. Wspólną oraz zwężenie wjazdu do posesji ma na celu tylko umożliwienie utworzenia prostokątnych miejsc do parkowania w miejsce "traconego" przez lokalnego przedsiębiorcę częściowo utwardzonego placu.
- Takie miejsca można też utworzyć przy punkcie "SUSHI" zamiast krótkiego pasa postojowego.
- c) Proponuję w maksymalnym możliwym zakresie wykorzystać do ruchu pieszego istniejące utwardzone nawierzchnie wykonane z kostki brukowej dobrej jakości.
- d) Na krótkim odcinku przy przedszkolu ruchu rowerów może się moim zdaniem odbywać po istniejącym ciągu pieszo-jezdnym na zasadach ogólnych. Chodzi o to, żeby umożliwić klientom przedszkola ruch wzdłuż tej powierzchni i parkowanie prostopadłe pod budynkiem z wykorzystaniem istniejącego wjazdu o szerokości 3,5 metra. Proponuję zrezygnować z projektowania miejsc postojowych po południowej stronie tego placu - w zamian wyznaczając długi pas postojowy przy jedni głównej (patrz też s. 8).

Częściowo
uwzględniono

Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów przez ul. Przejazdową zostaną połączone i przybliżone maksymalnie do krawędzi jezdni ul. Wspólnej.

Na wysokości posesji nr 41 nie ma możliwości wyznaczenia prostokątnych miejsc postojowych ze względu na wynikającą z przepisów 10 m odległość od przejścia dla pieszych, na której zabrania się parkowania pojazdów. Ponadto zbyt częste przerywanie ciągłości dla rowerów jest rozwiązaniem substandardowym i możliwym do zastosowania w przypadkach, w których nie ma możliwości innych rozwiązań.

27 TG



Uwzględniono

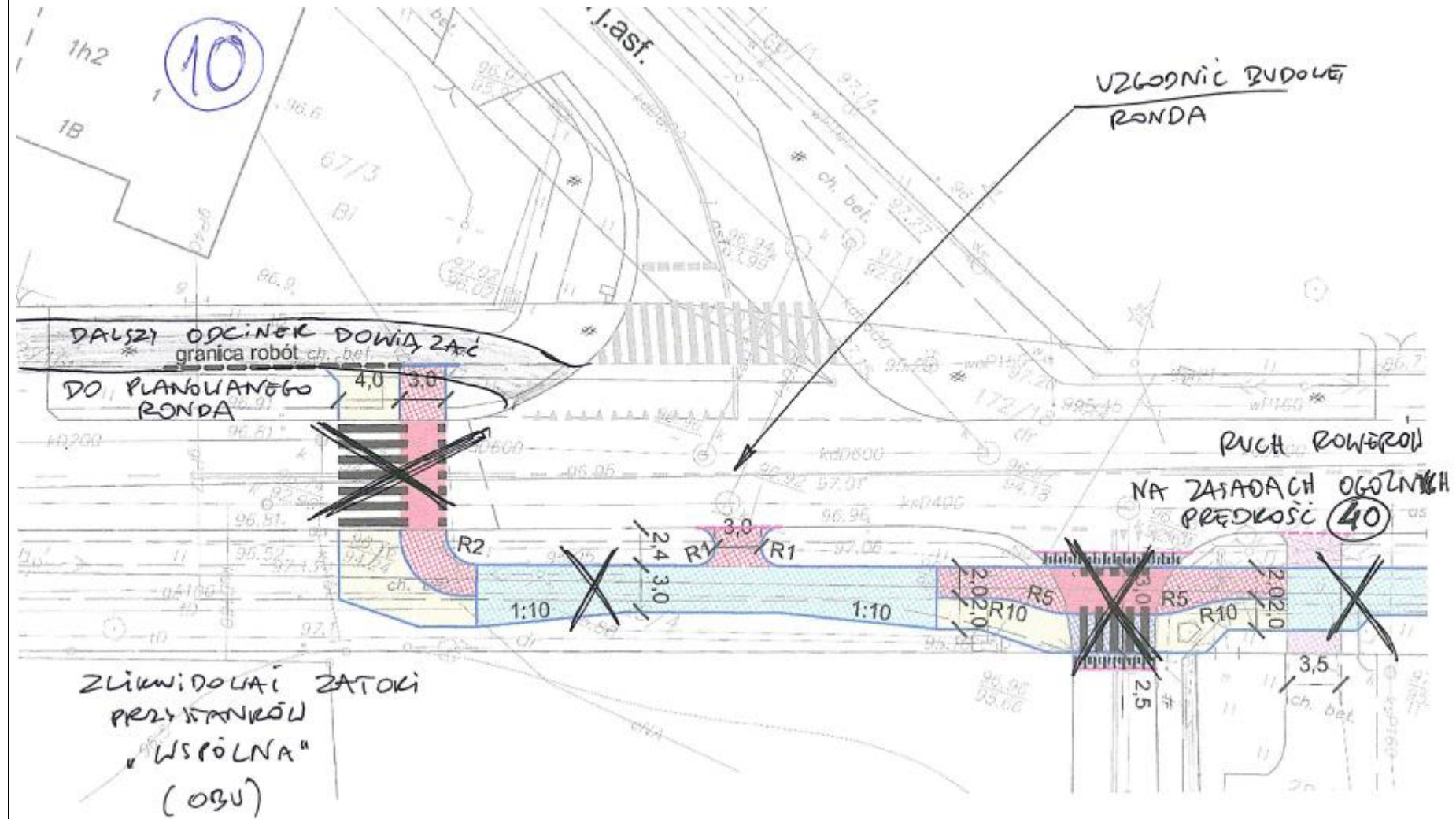
a) Z rozmów z mieszkańcami wynika, że na istniejącym chodniku są notorycznie narażeni na ochlapywanie przez pojazdy. Nie ma dobrego rozwiązania pozwalającego uniknąć tworzenia się kałuż w tym rejonie. Poza tym bliskość jezdni zniechęca do podróży pieszych. Chodnik przylegający do jezdni (bez żadnej separacji poza normalnym, niskim krawężnikiem) powinien być jeszcze trochę szerszy. Dlatego bardzo proszę o wybudowanie nowego chodnika przy posesjach!

To byłaby jedna z większych wartości dodanych wynikających ze zrealizowania całej inwestycji.

b) Istniejący chodnik można wykorzystać do parkowania, na warunkach opisanych w p. 6b.

28	TG		Częściowo uwzględniono	Ograniczanie dopuszczanej maksymalnej prędkości bez stosowania fizycznych środków uspokojenia ruchu jest rozwiązaniem nieskutecznym. Zatoka autobusowa zostanie zachowana ze względu na brak kolizji z projektowaną infrastrukturą rowerową oraz duże natężenie pojazdów komunikacji publicznej na przystanku <i>Brata Alberta 01</i> .
29	TG	<p>a) Uprzejmie proszę, aby niezależnie od decyzji w sprawie kontynuowania projektowania DDR na odcinku na zachód od ul. Brata Alberta nie projektować przebiegu trasy przejazdami wokół ronda. Jak wykazuje doświadczenie i zgodnie z dobrymi standardami projektowania infrastruktury rowerowej, na małych rondach o jednym pasie ruchu rowery powinny być włączane w ruch okrężny po jezdni a nie zmuszane do wielokrotnego przecinania wlotów (patrz też p. 1b).</p> <p>b) W razie podjęcia decyzji o projektowaniu dalszego ciągu DDR o dyskusyjnej funkcjonalności (ze względu na zmianę strony jezdni i mieszanie ruchu rowerowego z intensywnym ruchem pieszym) oraz wątpliwej pod względem ekonomicznym (chodnik na tym odcinku właśnie jest remontowany przy szerokości 2,5 i 2,0m zależnie od odległości od ronda), proszę ją również włączyć w rondo jako wlot/wylot jak na szkicu po północno-wschodniej stronie.</p> <p>c) Dla zminimalizowania obaw o bezpieczeństwo rowerów na jezdni, proszę o ustawienie na odcinku Brata Alberta - Szosowa znaków ograniczenia prędkości do 40 km/h. Ze względu na niewielką odległość między skrzyżowaniami, nie widzę potrzeby stosowania innych (fizycznych) środków uspokojenia ruchu. Za niecelowe uważam też ewentualne zwężanie jezdni w tym miejscu - utrudniłoby to rowerzystom omijanie stojących lub wyprzedzanie wolno jadących pojazdów (w korkach).</p> <p>Rozważyłbym za to likwidację zatoki przystankowej, ze względu na złe warunki obsługi pasażerów oraz ogólną ciasnotę chodnika w jej rejonie.</p>	Nie uwzględniono	Kompleksowa przebudowa skrzyżowania ul. Szosowej i ul. Wspólnej, w tym zatok autobusowych

b) Uważam, że dla właściwego rozwiązania takiej drogi dla rowerów oraz przywrócenia normalnych warunków ruchu na chodniku po południowej stronie (znacznie częściej wykorzystywanym) właściwe byłoby zlikwidowanie zatok przystankowych w zespole WSPÓLNA (pod warunkiem wybudowania wysepek wg rozwiązania z p. 2a.



w zespole przystankowym Wspólna znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji skrzyżowania o ruchu okrężnym w przyszłości.

30 RS

W sprawie ścieżki rowerowej w Wesolej, która ma przecinać istniejący od lat nieutwardzony parking za przystankiem autobusowym w jej początkowym od strony Urzędu Dzielnicy odcinku - jeśli dobrze odczytuję rysunek, przez ścieżkę miałoby nie być zjazdu na niego. Jeśli tak, proponuję co najmniej wykonać wjazd i wyjazd utrzymujący komunikację z w/w obiektem. Wydaje się, że pożądanym rozwiązaniem byłoby utwardzenie tego parkingu nawet w zmniejszonym rozmiarze. Od niedawna jest on wykorzystywany także przez użytkowników trasy rolkowej, do której niemal przylega. Było to widać podczas pierwszej ogólnowarszawskiej imprezy sportowej na tym obiekcie. Nie znam kosztu planowanej inwestycji, ale sądzę, że parking zwiększyłby go o relatywnie niewielką kwotę. W Zielonej w części planowanej ścieżki już kończą się prace remontowe dotychczasowego stanu ulicy. Czy dostosowują one drogę do konsultowanego planowanego, czy za chwilę nowa nawierzchnia będzie ponownie przebudowywana?

Nie
uwzględniono

Rolkostrada, która powstała w ramach projektu z budżetu partycypacyjnego jest obsługiwana przez istniejący parking w północno – wschodnim narożniku skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. 1 Praskiego Pułku.

31 SP1

 Dwujęzyczna
Szkoła Podstawowa nr 1
05-075 Warszawa, ul. Wspólna 35
tel. 22-773-40-28

Anna Zalewska-Lipka
05-075 Warszawa Wesola
ul. Wspólna 55

Warszawa, 14.11.2016

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
00-801 Warszawa ul. Chmielna 120

UWAGI
DO PROJEKTU ZMIAN NA ULICY NIEMCEWICZA I WSPÓLNA

Od 2009 roku prowadzę w Warszawie Wesolej przy ulicy Wspólnej 55 (działka nr 15/7) szkołę podstawową. Uczniowie szkoły korzystają z boiska, które znajduje się na działce 68/9 po drugiej stronie ulicy Wspólnej. Kilka razy w ciągu każdego dnia nauczyciele wraz z uczniami przechodzą przez ulicę pasami, które znajdują się tuż przed budynkiem szkoły. W proponowanym planie pasy te są zlikwidowane. Wyrażam zdecydowany sprzeciw takim planom i wnoszę o zachowanie pasów na ulicy Wspólnej z prośbą o przesunięcia ich we wschodnią stronę.

Z związku z planowaną zmianą zagospodarowania terenu przed posesją Wspólna 55 i w jej najbliższym otoczeniu proszę o umożliwienie utworzenia parkingu tuż przed budynkiem szkoły. Obserwuję, że moi klienci (rodzice uczniów szkoły) chętniej korzystają (w szczególności rano) z

Podsumowując proszę o:

1. możliwość utworzenia parkingu tuż przed budynkiem szkoły ;
2. przesunięcie przejścia dla pieszych w stronę wschodnią ;
3. przeniesienie ścieżki rowerowej spod posesji Wspólna 55 na drugą stronę ulicy Wspólnej (jako kontynuacja planowanej ścieżki rowerowo-pieszkiej przy ulicy Niemcewicza); przejście ścieżki z jednej strony ulicy Wspólnej na drugą mogłoby być jak obecnie, przy przejściu dla pieszych;
4. nie tworzenie „wysepek” z chodnika przed posesją Wspólna 51;
5. zmianę zagospodarowania terenu o nazwie „Plac Miejski” - poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Wspólnej, a pozostały teren tejże „wysepki” przeznaczyć na miejsca parkingowe;

Przy okazji konsultacji przebudowy okolic ulicy Niemcewicza, wnoszę o umieszczenie świateł przy przejściu dla pieszych, które znajduje się na ulicy Niemcewicza na wysokości szkoły. Do wspomnianej już kilkakrotnie szkoły uczęszcza co raz więcej dzieci w wieku powyżej 7 r.ż. Co za tym idzie zwiększa się liczba uczniów, którzy samodzielnie idą lub wracają ze szkoły do domu. Niestety długi, prosty odcinek ulicy Niemcewicza sprawia, że samochody przejeżdżają ten fragment drogi z dużą prędkością. Również duży ruch uliczny, który jest na ulicy Niemcewicza i Wspólnej sprawia, że trudno jest przejść z jednej strony ulicy na drugą. Taką samą sytuację można zauważyć próbując włączyć się do ruchu ulicy Wspólnej z ulic podporządkowanych lub posesji.

Do moich uwag i próśb dotarczają się pracownicy szkoły i rodzice uczniów (załącznik nr 1).


z poważaniem Anna Zalewska-Lipka

 Dwujęzyczna
Szkoła Podstawowa nr 1
05-075 Warszawa, ul. Wspólna 35
tel. 22-773-40-28

Częściowo
uwzględniono

Zrezygnowano z wyznaczenia skweru miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej – ingerencja w tym miejscu będzie ograniczona do zaprojektowania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewicza z minimalną zmianą istniejącej geometrii skrzyżowania. Liczba legalnych miejsc postojowych w rejonie Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1 nie ulegnie zmniejszeniu. Słupki blokujące zostaną zaprojektowane w celu wyegzekwowania parkowania pojazdów zgodnie z przepisami. Ze względu drogę dla rowerów na ul. Wspólnej i ograniczoną szerokość pasa drogowego w tym miejscu nie ma możliwości wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych na wysokości posesji przy ul. Wspólnej 55 – teren zostanie wykorzystany pod projektowane stojaki rowerowe. Przejście dla pieszych przez ul. Wspólną w rejonie szkoły podstawowej zostanie zachowane i przesunięte bardziej na wschód. Na przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza zostanie zapewniony odpowiedni poziom oświetlenia poprawiający bezpieczeństwo pieszych po zmroku.

32	RK	Zakończenie ścieżki bez przebudowy skrzyżowania Wspólnej z Szosową, to kilkadziesiąt powodów do wypadku dziennie, już teraz na skręt w lewo z Szosowej czeka się kilkanaście minut w szczycie i kierowcy niejednokrotnie z piskiem opon wciskają się w lukę między sznurem pojazdów jadących od Marysina Wawerskiego, i powodując nagłe hamowanie pojazdów jadących od strony wschodniej. Jeżeli dodamy przejazd rowerowy na skrzyżowaniu dodatkowo rozpraszający i odwracający uwagę, to ilość kolizji lub wypadków wzrośnie. Sugestia- przejazd rowerowy przesunąć w kierunku Piastowskiej, lub jeszcze dalej.	Częściowo uwzględniono	Kompleksowa przebudowa skrzyżowania ul. Szosowej i ul. Wspólnej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji skrzyżowania o ruchu okrężnym w przyszłości. Zamawiający zrezygnuje z wydzielania infrastruktury rowerowej na odcinku od ul. Brata Alberta do ul. Szosowej i wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów przez ul. Wspólną.
33	RK	Kwestia priorytetu. Budowa ścieżki powinna rozpocząć się od ul. Marsa, jakiegokolwiek inne rozpoczęcie spowoduje wpuszczenie zorganizowanego ruchu rowerowego w jezdnię, w tym wypadku w ul. Korkową na odcinku leśnym, gdzie byłem świadkiem kilkunastu lądowań rowerzystów na piaszczystym poboczu podczas wymijania się lub wyprzedzania dużych pojazdów.	Nie uwzględniono	Odcinek wzdłuż ul. Wspólnej (od ul. Szosowej) i ul. Korkowej znajduje się poza zakresem opracowania i nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji dalszego odcinka w przyszłości.
34	RK	Przecięcie skrzyżowania Wspólna/Brata Alberta, w tym miejscu każde rozwiązanie będzie złe i trąci prowizorką. Po prostu na kompleksowe rozwiązanie nie ma miejsca, dopóki będą przy skrzyżowaniu będą stały budynki Wspólna 11 i pawilon handlowy Brata Alberta 2. Obydwa powstały w zamierzonej przeszłości, gdy Wspólną jeździły głównie furmanki, wiem co mówię, mieszkam na Grzybowej ponad 50 lat i furmanki pamiętam, asfalt do lat 80- tych kończył się na wysokości Delikatesów K&L, dalej szutrówka do Przejazdowej, dalej piaszczysta Wspólna, Niemcewiczka nie było na Grzybowej, kończyła się zaraz za ul. Narutowicza. Furmanki jeździły obecną Szeroką i być może to jest jakiś sposób na odseparowanie ruchu rowerowego, Szeroka na sporym odcinku jest tylko duktem leśnym i służy za wysypisko. Ale ma tę zaletę, że jest drogą publiczną, chociaż nieurządzoną.	Nie uwzględniono	Przeanalizowana zostanie możliwość włączenia drogi dla rowerów na skrzyżowaniu ul. Wspólnej i ul. Brata Alberta jako czwartego wlotu na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym. Prowadzenie ruchu rowerowego ul. Szeroką jest nieuzasadnione ze względu na brak celów podróży i niezgodność z wymogiem bezpośredniości infrastruktury rowerowej.
35	Spotkanie konsultacyjne	<p>Od ponad 30 lat prowadzę w <u>Wesołej przy ulicy Wspólnej 51 (działka nr 14/1)</u> skład budowlany. Gdy rozpoczynałem działalność w tym miejscu nie było wymogu zapewnienia miejsc parkingowych na własnym terenie. Szczęśliwie teren przed posesją był wówczas bardzo duży tak więc nie było problemu z parkowaniem, ale również z manewrowaniem dużymi samochodami. W między czasie mojej działalności w tym miejscu teren przed posesją przeszedł przebudowę. Zmniejszono wówczas znacznie teren parkingowy, co jest odczuwalne do dziś praktycznie każdego dnia.</p> <p>Obecne zagospodarowanie nie jest idealne z mojego punktu widzenia, ale jest optymalne. Proponowane obecnie zmiany wprowadzają jednak kolejne ograniczenia, a co za tym idzie znaczne utrudnienia.</p>	Uwzględniono	

		<p>Prowadząc taką działalność jak moja, na porządku dziennym są dostawy towaru samochodami ciężarowymi, często z przyczepą. Praktycznie każdy klient przyjeżdża do składu samochodem, często z przyczepką. Ograniczenie miejsc parkingowych do proponowanych 4, praktycznie skazuje mnie na brak parkingu dla klientów.</p> <p>Uważam, że niezbędne jest wzięcie pod uwagę specyfiki firm prowadzonych w tej okolicy. Odnoszę wrażenie, że w tym wypadku przy planowaniu przestrzeni nie uwzględniono potrzeb osób faktycznie korzystających z tego terenu. Po sąsiedztwie mojego składu z jednej strony jest szkoła, do której przyjeżdża wiele samochodów, a z drugiej Stacja Kontroli POJAZDÓW ! Do tego dochodzą moi klienci i dostawcy. Gdzie te wszystkie samochody mają parkować ?!</p> <p>Proszę więc, z związku z planowaną przebudową zagospodarowania terenu przed moją i sąsiednimi posesjami (Wspólna 49-55) o maksymalne wykorzystanie terenu do parkowania z możliwością manewrowania dużymi samochodami. Nie tworzenie „wysepek” chodnikowych w miejscu obecnych miejsc parkingowych. Zlikwidowania bądź mocnego zawężenia w proponowanym planie tzw. „Placu Miejskiego”, zwłaszcza jego wschodniej części. Nie wyprowadzania ścieżek rowerowych z trzech stron na parking przed moją posesją (i tak jest tam ciasno). Proponuję, aby ścieżka była poprowadzona równoległe do ulicy Wspólnej na wysokości posesji Wspólna 49-51.</p>		
36	Spotkanie konsultacyjne	Wyznaczenie ciągu pieszo-rowerowego na ul. 1 Praskiego Pułku na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Słowackiego	Nie uwzględniono	Poza granicami zakresu opracowania.
37	Spotkanie konsultacyjne	Odsunięcia przejścia dla pieszych na ul. Niemcewicza w rejonie składu materiałów budowlanych w rejonie przystanku autobusowego Grzybowa 02.	Uwzględniono	
38	Spotkanie konsultacyjne	Zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych na ul. Wspólnej w rejonie Dwujęzycznej Szkoły Podstawowej nr 1.	Uwzględniono	
39	Spotkanie konsultacyjne	Rezygnacja z projektowanego Placu Miejskiego w rejonie skrzyżowania ul. Wspólnej i ul. Niemcewicza, pozostawienie miejsc postojowych dla klientów okolicznych pawilonów handlowo – usługowych oraz rodziców dowożących samochodami dzieci do szkoły wraz z zachowaniem istniejącej geometrii, umożliwiającej obsługę przedsiębiorstwa z materiałami budowlanymi.	Uwzględniono	
40	Spotkanie konsultacyjne	Budowa drogi dla rowerów na ulicy Wspólnej, analogicznie jak w przypadku projektu na ul. 1 Praskiego Pułku.	Nie uwzględniono	Droga dla rowerów bezpośrednio przy jezdni na tym samym poziomie wysokościowym jest rozwiązaniem skutecznym na odcinkach poza obszarem zabudowanym. Na obszarze zabudowanym jest niefunkcjonalna ze względu na duże zagrożenie nielegalnym parkowaniem pojazdów.

41	Spotkanie konsultacyjne	Poprawa bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza w rejonie skrzyżowania z ul. Wspólną.	Częściowo uwzględniono	Na przejściu dla pieszych przez ul. Niemcewicza zostanie zapewniony odpowiedni poziom oświetlenia poprawiający bezpieczeństwo pieszych po zmroku.
42	Spotkanie konsultacyjne	Wydłużenie kanalizacji deszczowej na ul. Niemcewicza.	Uwzględniono	Na odcinku od skrzyżowania z ul. Wspólną do przystanku autobusowego Grzybowa 02 (do projektowanych rowów odwodnieniowych) przewiduje się wydłużenie kanału burzowego.
43	Spotkanie konsultacyjne	Zaprojektowanie oświetlenia projektowanej infrastruktury rowerowej.	Uwzględniono	
44	Spotkanie konsultacyjne	Należy zrezygnować z projektowania infrastruktury rowerowej na ul. Wspólnej na odcinku od ul. Brata Alberta do ul. Szosowej ze względu na zbyt wąski pas drogowy po północnej stronie jezdni. Na jednej z ulic poprzecznych do ul. Wspólnej należy usytuować drogowskaz pokazujący możliwość dojazdu do Dzielnicy Rembertów poprzez ul. Długą i dalej ul. Grzybową.	Uwzględniono	
45	Spotkanie konsultacyjne	Wyznaczenie ciągu pieszo-rowerowego na ul. Przejazdowej i na ul. Długiej.	Nie uwzględniono	Ze względu na klasę drogi i uspokojenie ruchu na ul. Przejazdowej ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych.
46	Spotkanie konsultacyjne	Należy zrezygnować z projektowania infrastruktury rowerowej na ul. Wspólnej na odcinku od ul. Brata Alberta do ul. Szosowej ze względu na zbyt wąski pas drogowy po północnej stronie jezdni. W zamian należy zaprojektować odcinek od ul. Szosowej do ul. Płatnerskiej.	Częściowo uwzględniono	Zamawiający zrezygnuje z projektowania odcinka infrastruktury rowerowej od ul. Brata Alberta do ul. Szosowej. Odcinek wzdłuż ul. Wspólnej (od ul. Szosowej) i ul. Korkowej do ul. Płatnerskiej znajduje się poza zakresem opracowania (jest kilkukrotnie dłuższy od odcinka, z którego zrezygnowano) nie znajduje się w aktualnych planach finansowych. Zamawiający nie wyklucza realizacji dalszego odcinka w przyszłości.
47	Spotkanie konsultacyjne	Na ul. Wspólnej na wysokości budynku nr 35 nie należy projektować zatoki postojowej – należy ograniczyć się do utwardzenia powierzchni gruntu w rejonie drogi dla rowerów.	Uwzględniono	
48	Spotkanie konsultacyjne	Na skrzyżowaniu ul. Brata Alberta i ul. Wspólnej należy wprowadzić ruch rowerowy na zasadach ogólnych.	Uwzględniono	
49	Spotkanie konsultacyjne	W ramach wyznaczania infrastruktury rowerowej na ul. Niemcewicza i ul. Wspólnej należy poszerzyć ulicę i wyznaczyć pasy ruchu dla rowerów.	Nie uwzględniono	Nieuzasadnione rozszerzenie zakresu opracowania skutkujące koniecznością przebudowy jezdni na całym odcinku.

50	Spotkanie konsultacyjne	W rejonie skrzyżowania ul. Wspólnej i ul. Niemcewiczka należy zmniejszyć szerokość istniejącego przejścia dla pieszych (wzdłuż ul. Niemcewiczka) do minimalnej dopuszczalnej przepisami szerokości.	Uwzględniono	
51	Spotkanie konsultacyjne	Na skrzyżowaniu ul. Niemcewiczka i ul. 1 Praskiego Pułku (rondo Bułhaka) należy zrezygnować z wyznaczania przejazdów dla rowerzystów i prowadzić ruch rowerowy na zasadach ogólnych na jezdni.	Nie uwzględniono	Prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym jest rozwiązaniem dobrym w przypadku możliwości lokalizowania drogi dla rowerów jako jeden z wlotów na rondzie. W tym przypadku ze względu na kolizję ze słupem energetycznym nie ma możliwości podłączenia drogi dla rowerów wzdłuż ul. Niemcewiczka bezpośrednio na skrzyżowaniu.
52	Spotkanie konsultacyjne	Na ul. Wspólnej na odcinku od projektowanego placu miejskiego do ul. Przejazdowej należy zaprojektować chodnik bezpośrednio przy granicy pasa drogowego przy posesjach, odsunąć chodnik od krawędzi jezdni i zaprojektować dodatkowe miejsca postojowe.	Nie uwzględniono	Ze względu na istniejące zjazdy z ul. Niemcewiczka możliwe byłoby wyznaczenie wyłącznie dwóch miejsc postojowych w pojedynczej zatoce.

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