Wygodnie i bezpiecznie wokół Targówka Mieszkaniowego

Raport z konsultacji społecznych dotyczących przebudowy ciągu ulic Ossowskiego, Handlowej, Myszkowskiej, Pratulińskiej, Gorzykowskiej i Kołowej.

Konsultacje społeczne przeprowadził Zarząd Dróg Miejskich

Warszawa, 7 czerwca 2017 r.

Więcej informacji:
www.konsultacje.um.warszawa.pl
www.zdm.waw.pl

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 24 marca do 10 kwietnia 2017 r.

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

TARGÓWEK

30 marca 2017 r. (czwartek)

- godz. 14.00 – 16.30

namiot konsultacyjny przed Teatrem Rampa

- godz. 17.00 – 20.00

Klub Teatru Rampa

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

/ od 24 marca do 10 kwietnia 2017 r.

od 24 marca do 10 kwietnia 2017 r.

II. INFORMACJE O PROJEKCIE

1. WSTĘP

W ramach prac „obwodnica Targówka" zmieni się nie do poznania. Wyremontowane zostaną zniszczone chodniki, które pamiętają jeszcze czasy budowy osiedla Targówek. Na całym ciągu powstaną wydzielone drogi dla rowerów, które zastąpią pasy rowerowe, zlikwidowane na czas budowy metra. Na jezdni wyznaczymy pas do parkowania – to rekompensata za liczne parkingi społeczne, zlikwidowane w związku z budową metra. Jezdnie i chodniki zostaną oświetlone nowymi latarniami. Na całym ciągu pojawi się atrakcyjna zieleń miejska: drzewa i krzewy. Prace budowlane planujemy przeprowadzić jeszcze w tym roku.

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 Targówek, 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 organizacji skupiających środowisko rowerowe i lokalne.

- Plakaty

Plakaty rozmieszczone w dzielnicowych obiektach użyteczności publicznej.

- Informacje w mediach

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

TVP 3 Warszawa (31.03.2017)

https://warszawa.tvp.pl/29742127/przebudowa-malej-obwodnicy-targowka

Targowek.info (27.03.2017)

http://www.targowek.info/2017/03/powrot-ronda-balcerka-i-nie-tylko-znamy-plan-przebudowy-obwodnicy-targowka/

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/zmiany-na-targowku-mieszkaniowym-rozpoczynamy-

konsultacje oraz na warszawskiej platformie konsultacji społecznych www.konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/wygodnie-i-bezpiecznie-wokol-targowka-mieszkaniowego

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**	**Ilość uczestników**
30.03.2017 (wtorek)	14.00 – 16.30 17.00 – 20.00	Konsultacje dotyczące przebudowy ciągu ulic Ossowskiego, Handlowej, Myszkowskiej, Pratulińskiej, Gorzykowskiej i Kołowej	Namiot przed Teatrem Rampa Klub Teatru Rampa	Artur Tondera	około 30 23

III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI

L.p.	Źródło	Uwaga	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1.	MC	Dzień dobry, Odnośnie kapitalnego remontu "obwodnicy" Targówka chciałbym zgłosić jedną kwestię. Mianowicie SKRZYŻOWANIE ulic HANDLOWA/LUSIŃSKA. Wjazd w ulice Lusińską nie jest przystosowany do wjazdu samochodów. Nie da rady aby dwa samochody się minęły. Ten fragment ulicy jest bardzo wąski. Powinien mieć on szerokość taką jak szerokość drugiej "połowy" ulicy Lusińskiej i być w jednej linii. aby tego dokonać ulica Lusińska powinna zostać poszerzona przy "wlocie" do Handlowej a przejście dla pieszych przesunięte aby nie kolidowało ze skrętem. Dodatkowo skrzyżowanie to jest problematyczne do przejazdu. Powinien znaleźć się pas do skrętu z ulicy handlowej w ulicę Lusińską	Uwzględniono	
2.	MC	Dzień dobry, Co do remontu 'obwodnicy" Targówka proszę zwrócić szczególna uwagę na powierzchnię zatok i przystanków autobusowych. Nawierzchnia ta powinna być betonowa. A argumentem jest przystanek przy ulicy Myszkowskiej (w stronę Targówka). Nawierzchnia ta była remontowana a już teraz są tam duże koleiny. Przy nawierzchniach betonowych na przystankach tego problemu nie ma.	Nie uwzględniono	Na powierzchni zatok i przystanków zostanie wykonana nawierzchnia z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie. Nawierzchnia z betonu cementowego nie zostanie zastosowana ze względu na zwiększony hałas.
3.	PB	Witam, Czy w związku z planowanymi zmianami, dotyczącymi ulicy Handlowej na Targówku, przewidywane jest także usunięcie starych, betonowych słupów (prawdopodobnie telefonicznych)? Jeden z takich słupów został kilka miesięcy temu owinięty folią ze względu na to, iż się rozsypywał, a stoi w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego chodnika, dokładnie naprzeciwko numeru 34.	Uwzględniono, na etapie realizacji	
4.	HT	Szanowni Państwo, Zgłaszam następujące uwagi do poddanego pod konsultacje projektu "Wygodnie i bezpiecznie wokół Targówka Mieszkaniowego": 1. Całkowicie błędna i wymagająca bezwzględnej zmiany jest przyjęta w projekcie zasada prowadzenia ścieżek rowerowych w większości w bezpośrednim styku z chodnikami. Doświadczenie uczy iż takie prowadzenie powoduje znaczne obniżenie jakości ruchu pieszego, w tym poczucia bezpieczeństwa pieszych. Piesi muszą bowiem uważać aby nie wejść na ścieżkę rowerową. Obniża to także jakość ruchu rowerowego, gdyż w sytuacji częstego wychodzenia pieszych na ścieżkę rowerową częściej trzeba zwalniać.	1. Nie uwzględniono 2. Uwzględniono 3. Uwzględniono 4. Uwzględniono 5. Uwzględniono, o ile będzie to możliwe technicznie	1.Zaprojektowano opaski z kostki kamiennej oddzielające chodnik od ścieżki. Ze względu na nasadzenia drzew, musi być zachowana odpowiednia odległość od zieleni. 6. Dojście do przystanku wymaga przejścia przez drogę rowerową w

		Takie prowadzenie ścieżek rowerowych powinno być dopuszczane tylko w wyjątkowych sytuacjach kiedy nie ma innej możliwości. Na tym obszarze miejsca jest na tyle dużo iż można w większości poprowadzić ścieżki rowerowe w oddzieleniu od chodnika pasem zieleni. 2. Na północno-zachodnim narożniku ronda na skrzyżowaniu ulic Pratulińskiej i Handlowej należy skorygować przebieg chodnika i ścieżki rowerowej tak aby przebiegał on bardziej prostoliniowo - tak aby droga między przejściem i przejazdem przez ul. Handlową a przejściem i przejazdem przez ul. Pratulińską nie składała się z trzech łuków pod kątem zbliżonym do prostego ale z dwóch łagodniejszych łuków i położonego pomiędzy nimi odcinka prostego. 3. Należy wyprostować przebieg przejścia i przejazdu przez ulicę Handlową na zachód od ronda u zbiegu z ulicą Pratulińską. Tak by umożliwić przejście na wprost do alejki położonej na południe od przejścia. Nie zmeni to położenia przejścia względem samochodów zjeżdżających z ronda. 4. Poprawy wymagają problematyczne relacje ścieżek rowerowych z chodnikami przy skrzyżowaniach i rondach polegające na tym że ścieżka rowerowa wkracza w tor ruchu pieszego. 5. Jest to szczególnie problematyczne w przypadku ronda u zbiegu ulic Ossowskiego i Witebskiej. Należy rozważyć przesunięcie ronda na północ dla uniknięcia tej kolizji po południowej stronie gdzie są budynki i duży sklep, zaś po stronie północnej jest możliwość bardziej łagodnego prowadzenia toru ruchu pieszego w stronę przejścia przez ulicę Platerowską 6. Należy zapewnić możliwość dojścia najkrótszą drogą z przystanków autobusowych do najbliższych przejść dla pieszych. W szczególności należy wykluczyć sytuacje kiedy dojście to wymaga dwukrotnego przecinania ścieżki rowerowej - jak to jest np. przewidziane w odniesieniu do przystanku na ul. Handlowej przy ul. Lusińskiej 7. W miejscu gdzie ścieżka rowerowa przechodzi na drugą stronę ulicy Barkocińskiej aby przejść do przebiegu ukośnego w stronę skrzyżowania ulic Myszkowskiej i Hodowlanej należy zapewnić możliwość zjazdu ze ścieżki na jezdnię ulicy Barkocińskiej dla rowerzystów chcących jechać prosto ul. Barkocińską w taki sposób aby włączenie to było możliwe wcześniej, a nie jak obecnie tylko pod kątem prostym na styku z przejściem dla pieszych.	6. Nie uwzględniono 7.Uwzględniono	jednym miejscu. Droga rowerowa biegnie po zewnętrznej stronie od chodnika.
5.	SP	1) Na ul. Handlowej powinno być wyznaczone przejście dla pieszych i zatoki przystankowe na łuku przy SP nr 28 lub możliwie jak najbliżej. . Rozwiązanie zaproponowane w projekcie powoduje że dojście do Szkoły Podstawowej nr 28 z przystanków komunikacji miejskiej wydłuży się w stosunku do chwili obecnej. Przystanki komunikacji miejskiej powinny być jak najbliżej wejścia do Szkoły (wejście jest od strony ul. Złotopolskiej, 100m od Obwodnicy) aby zachęcić rodziców i dzieci do dojazdów komunikacją miejską. Równie ważne aby w tym miejscu była duża liczba miejsc parkingowych lub możliwość zatrzymania się na chwilę ponieważ wielu rodziców dowozi dzieci samochodem. 2) w tym samym rejonie co pkt1. powinno być połączenie ścieżki rowerowej do ulicy Złotopolskiej , która jest oznaczona znakiem 'strefa zamieszkania' i prowadzi prosto pod wejście do Szkoły Podstawowej nr 28 , co umożliwi dzieciom bezpieczny dojazd do szkoły na rowerze. 3) umożliwienie przejazdu rowerem z ulicy Lusińskiej na drugą stronę obwodnicy, do parku. 4) umieszczenie stojaków rowerowych przy wejściach do metra, 5) miejsce na stacje veturilo przy jednym z wejść przy każdej ze stacji metra	1. Nie uwzględniono 2. Uwzględniono 3. Uwzględniono 4. Uwzględniono 5. Uwzględniono	1.Lokalizacja przystanków została uzgodniona przez ZTM i wynika z ogólnej optymalizacji przystanków. 4 Będzie wdrożone w ramach projektu metra Poza zakresem projektu. 5. Będzie wdrożone w ramach projektu metra Poza zakresem projektu.
6.	MC	Witam, Co do zatok autobusowych na remontowanej "obwodnicy" Targówka. Wszystkie przystanki powinny posiadać zatoki wyłozone specjalnymi płytami aby nie było kolein. Zatoki po to aby nie było korków.	Uwzględniono	Na powierzchni zatok i przystanków zostanie wykonana nawierzchnia z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie. Nawierzchnia z betonu cementowego nie zostanie zastosowana ze względu na zwiększony hałas.

`	KG-M	Przesyłam uwagi od mieszkańców Na gorąco, więc krótko (pewnie lepiej tak): 1. Ogólne wrażenie dobre. 2. Niepokojące jest zostawienie bardzo rozbudowanego układu drogowego w rejonie stacji Trocka i Witebska!!! (zwiększenie przekroju Pratulińskiej z 2 do 4 pasów oraz Trockiej z 2 do 5 pasów). Pratulńska na odcinku od Trockiej do handlowej bez przejść dla pieszych - przecież to środek osiedla. 3. Po co tworzy się zatoki autobusowe(np. Lusińska)? To rozwiązanie od którego powinno się raczej odchodzić, szczególnie na drogach lokalnych. 4. Handlowa od Mokrej do pratulińskiej - można zwęzić o szerokość powierzchni wyłączonej z ruchu - po co lać asfalt? 5. Miejsca z parkowaniem skośnym na Ossowskiego. Deficyt zieleni. Ogólnie odcinek od Prałatowskiej do Barkocińskiej do przepracowania. 6 Brak progów na Ossowskiego, Handlowej, Barkocińskiej - są potrzebne. Szczególnie niebezpieczne miejsca bez progów przy Olgierda (przejście/ddr) i przed stacją metra (wzmożony ruch wokół stacji metra). Co do zasady dobrze by było, aby każde przejscie było osłonięte progami.wskazany wlot rowerów w Barkocińską w kierunku Radzymińskiej i odwrotnie - to najkrótsza droga (brak miejsca na ddr, więc potrzebne włączenie i wyłączenie z ulicy). Tak, jak powyżej wyglądają moje uwagi. No i pytanie: czy można podobne działania podjąć dla Borzymowskiej i Trockiej? To najwyższy czas. Ma Pani pomysł co z tym można zrobić dalej? Zapisałem, zeby nie umknęło.Pozdrawiam	2. Nie uwzględniono 3. Nie uwzględniono 4. Uwzględniono 5 Uwzględniono 6. Uwzględniono częściowo	1. Dziękujemy 2. Będzie wdrożone w ramach projektu metra. Poza zakresem projektu. 3. Lokalizacja przystanków została uzgodniona przez ZTM i wynika z ogólnej optymalizacji przystanków 4. Na środku jezdni będzie wyspa dzieląca 6. Progi są zaplanowane na Barkocińskiej i Ossowskiego Na jezdnię ul. Barkocińskiej można skręcić z przejazdu dla rowerów.
8.	PZ	Szanowni Państwo Moja uwaga do konsultacji: Drogi rowerowe powinny mieć co najmniej 2,5m szerokości.	Uwzględniono	Drogi rowerowe mają 2 metry, zgodnie ze Standardami rowerowymi
9.	MC	Witam, W projekcie brakuje połączenia chodnika z ulicy Handlowej w ulicę Lusińską aby można dalej przejść na ulice Złotopolską/Chyrowską. Trzeba wejść na ulicę co jest niebezpieczne. Matki z wózkami, dzieci na rowerach/hulajnogach/rolkach...	Uwzględniono	Ulicę Lusińską przebudowuje dzielnica
10.	LN	Witam, Jako wieloletni mieszkaniec Targówka chciałbym zwrócić uwagę, że ruch pieszych na ulicy Handlowej, na chodniku wewnętrznym „ringu”, jest minimalny. Obecny chodnik ma przesadnie dużą szerokość. Proponuję zmniejszyć szerokość tego chodnika nawet do 2 metrów. Chodnik po stronie zewnętrznej jest częściej używany, ale też myślę, że 2,5 metra w zupełności wystarczy. Proponuję, aby w projekcie uwzględnić elementy małej architektury i elementy zieleni uniemożliwiające dzikie parkowanie na trawnikach i chodnikach, szczególnie w okolicy stacji metra.	Nie uwzględniono	W tym miejscu jest wzmożony ruch pieszy, w związku z tym nie widzimy potrzeby zwężania chodnika. Jest to uwarunkowane odległością od zieleni.
11.	MC	Szanowni Państwo, Na całej długości obwodnicy każdy przystanek powinien posiadać zatoki autobusowe. Przykład ulicy Myszkowskiej - brak zatoki. Obok będzie rondo. Autobusy w godzinach szczytu będą blokować całą obwodnicę poprzez czekanie w kolejce na rondzie. Tym samym samochody z 3 stron będą blokowane tylko przez autobus. Przykład teraz przystanku przy Kołowej. Bez zatoki - samochody stoją w korku. Proszę wziąć te uwagi na poważnie. Jestem mieszkańcem Targówka od urodzenia i wiem jak działa przepustowość obwodnicy Targówka. To samo inni mieszkańcy mogą potwierdzić. Tylko czy napiszą?	Nie uwzględniono	Brak zatok służy uspokojeniu ruchu.

12.	PP	Dzień dobry, W ramach konsultacji społecznych przekazuję propozycje zmian w projekcie przebudowy "obwodnicy" na Targówku Mieszkaniowym: A. Uwagi ogólne: 1. Popieram wszystkie zaprojektowane ronda oraz wyniesione przejścia dla pieszych. 2. Chodniki powinny powstać z niefazowanych betonowych płyt 50x50. 3. Chodniki powinny zachowywać ciągłość nawierzchni na przecięciu ze wszystkimi zjazdami bramowymi i parkingowymi (analogicznie jak zaprojektowano zachowanie ciągłości nawierzchni DDR). Dotyczy to wszystkich chodników, nie tylko tych położonych wzdłuż DDR. 4. Wszystkie ulice na obszarze ograniczonym od zewnątrz "dużą" Radzymińską, Trocką, Borzymowską, św. Wincentego oraz torami kolejowymi (z wyłączeniem odcinków ulic obsługiwanych komunikacją miejską, za to z uwzględnieniem "małej" Radzymińskiej), powinny zostać objęte strefą Tempo-30, co pozwoli na redukcję znaków i poprawę bezpieczeństwa. Już teraz ograniczenia do 30 km/h obowiązują na bardzo wielu z nich. 5. Wykorzystać zmiany do doprojektowania brakujących tabliczek "Nie dotyczy rowerów" pod znakami "Droga bez przejazdu" ustawionymi m.in. wzdłuż Olgierda, Radzymińskiej czy Remiszewskiej. 6. Wszystkie wyniesione przejścia wykonywać tak, aby zachowana była ciągłość nawierzchni zarówno DDR (asfalt) jak i chodnika (płyty). 7. Zwiększyć szerokość wszystkich DDR przynajmniej do 2,5m. W miarę dostępności miejsca szerokość powinna być większa i wynosić 2,75 lub 3m. 8. W miarę dostępności miejsca odseparować drogi rowerowe od chodników za pomocą zieleni (drzew, żywopłotów, krzewów). 9. Należy znacznie zwiększyć ilość przejazdów rowerowych przez jezdnię "obwodnicy" w celu lepszego skomunikowania miejsc leżących "wewnątrz" niej. Na niektórych odcinkach DDR powinny być obustronne. B. Ulica Pratulińska: 1. Zmianie ulec powinien projekt skrzyżowania Trocka/Pratulińska, obecny sprawia wrażenie przeskalowanego. Przejazdy rowerowe powinny zostać poprowadzone przez wszystkie wloty skrzyżowania, a przejścia dla pieszych zbliżone do skrzyżowania. Zamiast skrzyżowania z sygnalizacją świetlną można w tym miejscu zbudować np. mniejsze rondo. W ramach projektu należy zbudować (lub przynajmniej zachować rezerwę terenu) pod budowę obustronnych dróg rowerowych wzdłuż Trockiej i Borzymowskiej przynajmniej na odcinku Korzona - Szczepanika (docelowo do Radzymińskiej). W tym celu niezbędna jest zmiana projektu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu. 2. DDR wzdłuż Pratulińskiej powinny być obustronne, z racji położenia bloków mieszkalnych. 3. Zaprojektować dodatkowe przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym mniej więcej w połowie długości ulicy, w celu skrócenia drogi dojścia na przystanki autobusowe. C. Ulica Handlowa: 1. Zaprojektować przejazd rowerowy przy przejściu zaprojektowanym na zakręcie w północno-zachodnim "narożniku" obwodnicy. 2. Zaprojektować DDR wokół skrzyżowania z Lusińską i przejazdy rowerowe przy wszystkich przejściach dla pieszych oraz doprojektować krótkie łączniki rowerowe po południowej stronie ulicy do wjazdu na parking oraz do dwóch chodników wychodzących z terenu parku. 3. Dodać przejazd rowerowy przy przejściu dla pieszych zaprojektowanym pomiędzy Pratulińską i Lusińską i wykonać rowerowy łącznik z szeroką aleją wychodzącą z parku. 4. Zmniejszyć odgięcie toru jazdy rowerzystów jadących wzdłuż Handlowej w północnym narożniku ronda Handlowa/Pratulińska. 5. Na odcinku przynajmniej Pratulińska-Mokra doprojektować DDR po południowej stronie ulicy (wraz z przejazdami rowerowymi przez wszystkie wloty ronda Pratulińska/Handlowa oraz przejazdem rowerowym przez Handlową przy przejściu przy Mokrej). Droga rowerowa powinna umożliwiać dojazd do boisk, np. do Orlika, a także umożliwiać włączenie się do ruchu w Stojanowską w celu zapewnienia dojazdu do szkoły podstawowej. Przejście i przejazd przez Stojanowską powinny być wyniesione. 6. Doprojektować łącznik DDR po północnej stronie ulicy ze skrzyżowaniem ze Stojanowską (DDR jako 4 wlot skrzyżowania).	A Uwagi ogólne A2. Uwzględniono A3. Nie uwzględniono A4. Nie uwzględniono A5. Uwzględniono A6. Uwzględniono A7. Nie uwzględniono A8. Uwzględniono częściowo B.Pratulińska B.1 Nie uwzględniono B.2 Nie uwzględniono B.3 Nie uwzględniono C. Handlowa C.1 Nie uwzględniono C.2 Uwzględniono C.3 Nie uwzględniono C.4 Uwzględniono C.5 Uwzględniono częściowo	A Uwagi ogólne A3. Zgodnie ze standardami pieszymi: „Nawierzchnia na zjedzie powinna wyraźnie odróżniać się od nawierzchni pasa ruchu pieszego, ale powinna zachowywać niweletę ciągu pieszego, posiadać fakturę nieutrudniającą poruszanie się osobom z niepełnosprawnościami oraz być dostosowana do koncepcji urządzenia ulicy.” A4. Uwaga dotyczy ulic nie objętych projektem A7. Droga nie będzie poszerzana ze względu na warunki terenowe i zieleń. A8. Tam gdzie będzie to możliwe. W pozostałych będzie zastosowana opaska kamienna. B. Pratulińska B.1 Będzie wdrożone w ramach projektu metra. Poza zakresem projektu. B.2 Po konsultacjach społecznych podjęto decyzję o budowie ścieżki biegowej, ze względu na niewielki ruch rowerowy i duży ruch pieszy. B.3 Będzie wdrożone w ramach projektu metra. Poza zakresem projektu. C. Handlowa C.1 Przejazd nie ma połączenia z żadną infrastrukturą po drugiej stronie C.3 Będą przejazdy zarówno przy Lusińskiej jak i przy Pratulińskiej, więc nie planujemy przejazdu po środku. C.5 Wykonamy połączenie do ulicy Stojanowskiej C.7. Przejście jest na łuku, zrobienie przejazdu w tym miejscu jest niebezpieczne.

		7. Wyznaczyć przejazd rowerowy przez Handlową przy Szczepanika i wykonać rowerowy łącznik do chodników prowadzących wgłąb osiedla. 8. Nieco przesunąć jezdnię na odcinku Remiszewska - Gorzykowska w celu budowy DDR po zachodniej stronie ulicy, tak aby na całym odcinku od Remiszewskiej do Hodowlanej DDR były obustronne. Ograniczy to konieczność przejeżdżania przez jezdnię w niektórych relacjach. Doprojektować DDR wokół ronda Handlowa/Gorzykowska wraz z przejazdami rowerowymi przez wszystkie wloty. D. Ulica Myszkowska: 1. Doprojektować DDR po zachodniej stronie ulicy na odcinku Hodowlana - Remiszewska (lub Hodowlana - Gorzykowska, jeśli doprowadzenie DDR do Remiszewskiej okaże się niemożliwe). 2. Poszerzyć jezdnię Myszkowskiej przy Hodowlanej i wyposażyć przejście i przejazd w azyle. 3. Przejście i przejazd przez Barkocińską na skrzyżowaniu z Myszkowską wykonać jako wyniesione. E. Barkocińska i Ossowskiego: 1. Na odcinku od Witebskiej do przejazdu przez Barkocińską przy przedszkolu DDR zaprojektować po obu stronach ulicy. Zwiększy to dostępność środków transportu (w tym metra), poprawi dostępność osiedli, parku, teatru, a także ograniczy konieczność przekraczania jezdni. Wyznaczyć przejazd rowerowy przy przejściu dla pieszych zlokalizowanym między Witebską i Pratulińską. 2. Przejście i przejazd przez Pratulińską (południowa strona Ossowskiego) wykonać jako wyniesione. 3. Przejście i przejazd przez Prałatowską wykonać jako wyniesione. 4. Wyznaczyć przejazd rowerowy przy przejściu przy skrzyżowaniu z Gościeradowską i zaprojektować łącznik rowerowy do chodników prowadzących wgłąb osiedla. 5. Na odcinku Olgierda - Kołowa DDR zaprojektować obustronnie. F. Kołowa: 1. Zmniejszyć odległość DDR od jezdni ulicy Kołowej. 2. Zwiększyć zakres przebudowy i zaprojektować DDR do skrzyżowania z św. Wincentego. G. Gorzykowska i Święciańska: 1. Przy przystanku Myszkowska 01 zachować ciągłość chodnika na przecięciu z podjazdami bramowymi, a tor jazdy samochodów po chodniku wyznaczyć za pomocą słupków. 2. Na jednokierunkowym odcinku Święciańskiej dopuścić ruch rowerzystów "pod prąd". Wlot Święciańskiej w Gorzykowską zaprojektować tak, aby umożliwić wjazd w jednokierunkową Święciańską "pod prąd" rowerzystom wyjeżdżającym z DDR oraz z dwukierunkowej Święciańskiej. 3. Na Gorzykowskiej (od Handlowej do Święciańskiej) poszerzyć pas postojowy i zmniejszyć szerokości pasów ruchu ogólnego. 4. Przejście i przejazd przez dwukierunkowy odcinek Święciańskiej wykonać jako wyniesione.	C.6. Uwzględniono C.7 Nie uwzględniono C.8.Nie uwzględniono Myszkowska D.1 Nie uwzględniono D.2. Nie uwzględniono D.3. Nie uwzględniono E Barkocińska, Ossowskiego E.1. Nie uwzględniono E.2 Nie uwzględniono E.3 Przeanalizujemy możliwość techniczną E.4. Nie uwzględniono E.5. Nie uwzględniono F. Kołowa F.1 Nie uwzględniono F.2 Nie uwzględniono G Gorzykowska, Święciańska G.1 Uwzględniono częściowo, ciągłość przeanalizujemy	C.8. Po stronie zachodniej projektowana będzie ścieżka biegowa, w związku nie ma możliwości realizacji drogi rowerowej po dwóch stronach. Myszkowska D.1 Po stronie zachodniej projektowana będzie ścieżka biegowa, w związku nie ma możliwości realizacji drogi po dwóch stronach. D.2 Poszerzenie nie jest możliwe ze względu na istniejące drzewa D.3. Biuro Polityki Mobilności i Transportu nie zgadza się na wyniesione przejścia na skrzyżowaniach o czterech wlotach. Dopuszcza to rozwiązanie jedynie na skrzyżowaniach typu T. E Barkocińska, Ossowskiego E.1 Po stronie zachodniej projektowana będzie ścieżka biegowa, w związku nie ma możliwości realizacji drogi po dwóch stronach. Nie ma infrastruktury rowerowej, przejazd jest zlokalizowany przy stacji metra i stamtąd będzie można wjechać do parku. E.2. Nie obejmuje zakresu prac. Projekt Metra. E.4 Brak istniejącej infrastruktury rowerowej po drugie stronie E.5 Po stronie zachodniej projektowana będzie ścieżka biegowa, w związku nie ma możliwości realizacji drogi rowerowej po dwóch stronach. F. Kołowa

			pod kątem technicznym G.2 Uwzględniono G.3 Uwzględniono G.4 Nie uwzględniono	F.1. Droga dla rowerów jest odsunięta ze względu na zieleń, przy chodniku nie ma tyle miejsca. F.2 Wykracza poza zakres projektu. G Gorzykowska, Święciańska G.4 Biuro Polityki Mobilności i Transportu nie zgadza się na wyniesione przejścia na skrzyżowaniach o czterech wlotach. Dopuszcza to rozwiązanie jedynie na skrzyżowaniach typu T.
13.	manikman	Witam, Mam kilka pytań co do przedstawienia projektu przebudowy osiedla Targówka. Dlaczego nie wszystkie przystanki znajdują się w zatokach przystankowych? Dlaczego jezdnie są tak projektowane, że przy jeździe autobusem czy samochodem będziemy zmuszeni do jazdy jak wąż (lewo, prawo i z powrotem na okrągło). Pozdrawiam.	Nie uwzględniono	Przystanki i jezdnie są projektowane w taki sposób, żeby zapewnić bezpieczeństwo i wygodę niechronionym użytkownikom ruchu oraz pasażerom komunikacji publicznej. Esowanie toru jazdy ma za zadanie zmniejszyć prędkość samochodów szczególnie w rejonie szkół czy parku.
14.	KC	Dzień dobry, W związku z planowaną przebudową tzw. obwodnicy Targówka zgłaszam postulat zwiększenia liczby miejsc parkingowych wzdłuż jezdni w planowanym pasie zieleni. Powyższe spowodowane jest faktem, iż na terenie osiedla ubywa miejsc parkingowych, a po oddaniu do użytku linii metra przybędzie parkujących samochodów oraz prawdopodobnie kolejne tereny zostaną przeznaczone pod zabudowę. Koncepcja ścieżki rowerowej obok chodnika wydaje się słuszna - poprawi komfort rowerzystów i kierowców, podobnie budowa rond.	Nie uwzględniono	Projekt przewiduje maksymalizację liczby miejsc postojowych, przy zachowaniu istniejących drzew oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
15.	MC	Szanowni Państwo Co do ławeczek na obwodnicy. Może wzdłuż ścieżki dla biegaczy powinny być miejsca "postojowe" z ławeczkami do odpoczynku? Dodatkowo idealnym byłoby oznaczenie ścieżki do biegania informacją o przebytym dystansie - np oznaczenia poziome.	Uwzględniono	
16.	MC	Szanowni Państwo Mówi się ostatnio o projekcie "warszawskich poidełek". Może warto kilka takich rozmieścić wzdłuż trasy biegowej na remontowanej obwodnicy Targówka?	Uwzględniono	
18.	13bleszek	1.Zachowanie dotychczasowych pasów zieleni i uzupełnienie wyciętych drzew ze względu na duży ruch kołowy. Chodzi nam głównie o posesję nr 9 której jesteśmy właścicielami. 2.Postawienie barierek uniemożliwiających parkowanie na trawniku wszelkich prac 3.Jeśli chodzi o lokalizację parkingu przed naszą posesją nie życzymy sobie parkingu. 4.Popieramy ideę utworzenia ścieżek rowerowych po obu stronach jezdni. 5.Prosimy o wykonywanie wszelkich prac w ciągu dnia i o informację dotyczącą wszelkich zmian. Za przychylenie do naszych próśb dziękujemy.	1. Uwzględniono 2. Uwzględniono 3. Uwzględniono 4. Nie uwzględniono 5. Uwzględniono	2. Chodniki będą wygrodzone w sposób uniemożliwiający parkowanie pojazdów 3. Nie będzie możliwości parkowania na chodniku 4. Po stronie zachodniej (wewnętrznej) projektowana będzie ścieżka biegowa, w związku z tym nie ma możliwości realizacji drogi rowerowej po dwóch stronach.

19.	TK	Dzień dobry, Jestem mieszkańcem Targówka od dobrych kilkunastu lat. Pierwsze co chciałem napisać, to prosbe o ścieżkę biegowa - ale ku mojemu pozytywnemu zaskoczeniu - jest ona uwzględniona na planie - wow !!!;-))). Codziennie także jezdze rowerem do pracy Targowek - Słuzew (15km). To takie dwa zdania wstepu, teraz kilka uwag i pytań: 1. Jakie bedzie podłoże na sciezce biegowej? Czy moze nie byc to zwykly asfalt, a jednak podloze tartanowe, podobne do tego, jakie jest uzywane na stadionach ? Ewentualnie mocno ubita ziemia - oby cos miekszego od betonu czy afsaltu? 2. Czemu na narozniku ulic Barkocinskiej i Myszkowskiej nie ma wdlzuz sciezki rowerowej, sciezki biegowej? Przeciez tam jest duzo miejsca, zeby taka poprowadzic? 3. Czy przewidziane jest wyciecie ok 7 drzew jakie obecnie stoja na trasie wokół tzw. obwodnicy targówka, aby nie kolidowała ze sciezka biegowa, natomiast na obzezu doadzenie drzew, aby jak najbardziej odizolować sie od ulicy? 4. Temat moze troche wybiegajacy poza ten projekt, ale czy można juz teraz zaczac myslec, a moze niedużym kosztem udalo sie zrealizowac sciezke rowerowa a obok biegowa do lasu brodnowskiego? Jesli nie caly to choc po czesci ?	1. Analizujemy możliwe rozwiązania 2. Nie uwzględniono 3. Uwzględniono 4. Pytanie wykracza poza zakres projektu.	2. Dostępne działki nie umożliwiają poprowadzenia ścieżki. 3. Przewidujemy minimalizację wycinek do absolutnie koniecznych, projekt obejmuje kompletny projekt zieleni zakładający jej nasadzenia.
20.	MC	Szanowni Państwo, 1. Na remontowanej obwodnicy Targówka, na każdym przystanku, powinna znaleźć się także jednolita wiata przystankowa. Każdy przystanek takową powinien posiadać. 2. Oczywiście każdy przystanek powinien posiadać zatokę autobusową. Wtedy nie będą się tworzyły zatory na zwężonej ulicy	1. Uwzględniono 2. Nie uwzględniono	2. Brak zatok służy uspokojeniu ruchu.
21.	AG	Dzień dobry, Jako mieszkaniec Targówka Mieszkaniowego chciałbym wskazać trzy uwagi do poniższego planu remontu "obwodnicy". https://zdm.waw.pl/uploads/1292/targowek_1490350967.pdf Po pierwsze. Prośba o zaprojektowanie większej ilości miejsc parkingowych oraz zamianę miejsc parkingowych z równoległych na prostopadłe do ulicy. Szczególnie tam gdzie zlokalizowane są punkty usługowe (np. pawilon przy Kuflewskiej). Na Targówku jest coraz większy problem z parkowaniem, nieodpowiedzialni kierowcy parkują często na trawnikach. Co z tego że będzie więcej trawników, jak one będą rozjechane przez parkujące samochody. Po drugie. Zabezpieczenia przed wjazdem na trawniki (słupki, wysokie krawężniki itd). Po trzecie. Tam gdzie znajduje sie przystanek na ulicy (bez pętli), dodanie możliwości ominięcia autobusu przez samochody lub też budowa pętli. To jest uciążliwe dla kierowców, gdy musisz stać za autobusem i czekać.	1. Nie uwzględniono 2. Uwzględniono 3. Nie uwzględniono	1. Projekt przewiduje maksymalizację liczby miejsc postojowych, przy zachowaniu istniejących drzew oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. 3. Przystanki i jezdnie są projektowane w taki sposób, żeby zapewnić bezpieczeństwo i wygodę niechronionym użytkownikom ruchu oraz pasażerom komunikacji publicznej
22.	Aktywny Mieszkaniec	Szanowny Zarządzie Dróg Miejskich! W ramach przedstawiania uwag do projektu przebudowy ciągu ulic Ossowskiego, Handlowej, Myszkowskiej, Pratulińskiej, Gorzykowskiej i Kołowej – tzw. obwodnicy Targówka Mieszkaniowego – poniżej prezentuje własne. Jestem mieszkańcem Targówka, korzystającym jedynie z komunikacji miejskiej lub alternatywnych form transportu – tj. roweru, hulajnogi, rolek itd. Uczestniczyłem w konsultacjach przy oraz w Teatrze Rampa. W celu łatwiejszego zrozumienia oraz lepszej przejrzystości tekstu, uwagi przedstawię w punktach. 1. Zatoki autobusowe. Wzorem przystanku autobusowego nad nieistniejącym już dzisiaj rondem Balcerka – wschodnia strona ul.Handlowej, nad skrzyżowaniem z ul.Gorzykowską oraz ul.Myszkowską – oraz tego po wschodniej stronie ul.Handlowej nad skrzyżowaniem z ul.Kołową, proponuję dla przystanku przy ul.Stojanowskiej wybudować zatokę. Tam jest miejsce na takie rozwiązanie, stąd szczegółowo opisać tego zagadnienia nie będę, podając jedynie argumentację. Wielokrotnie słyszymy – My, mieszkańcy – władze miasta potrafią wprowadzić takie rozwiązanie w infrastrukturze, które w sposób znaczący podniosą bezpieczeństwo pieszych. Głównie idzie o progi spowalniające. Argument bezpieczeństwa pieszych na wschód od wspomnianego przystanku – podobno – był przeważający dla takiego wprowadzenia takiego rozwiązania. Zatem wprowadzając np. próg na wysokości przystanku, można poprawić bezpieczeństwo	1. Nie uwzględniono 2. Uwzględniono 3. Uwzględniono	1. Przystanki i jezdnie są projektowane w taki sposób, żeby zapewnić bezpieczeństwo i wygodę niechronionym użytkownikom ruchu oraz pasażerom komunikacji publicznej. Lokalizacja przystanków została uzgodniona z ZTM.

		na wspomnianym przejściu dla pieszych, jednocześnie udogadniając podróż wszelkim uczestnikom ruchu drogowego – w tym osobom poruszającymi się samochodami. Jest to zdecydowanie najważniejszy postulat. Podobny postulat formułuję, jeżeli idzie o przystanek przy skrzyżowaniu ul.Myszkowskiej ul.Hodowlaną. Jednak ze względu na brak miejsca w tym punkcie planu na swobodnie przesunięcia, należałoby według mnie nieco inaczej sprawę rozwiązać. Zwężenie pasa odgradzającego jezdnie ul.Myszkowskiej, ciągnącego się od nieistniejącego ronda Balcerka. Dodatkowo przesunięcie przystanku na północ – tj. o kilkanaście metrów w stronę ronda (wariant A). Ze względu na zdecydowaną większą ilość miejsca po wschodniej stronie (4m chodnika oraz 5-6m pasa zieleni) ul.Myszkowskiej na odcinku od ul.Hodowlanej do ul.Gorzykowskiej – zmienić oś jezdni o 1-2m. A więc wschodnią jezdnię ul.Myszkowskiej na tym odcinku przesunąć o 1-2m na wschód, co można rozumieć jako wyprostowanie jezdni względem proponowanego planu. Tym samym możliwe będzie uzyskanie 2-3m między przystankiem autobusowym a drugą jezdnią po stronie zachodniej części ul.Myszkowskiej (wariant B). Przystanek autobusowy na północnej jezdni ul.Kołowej. Ze względu na brak miejsca w tej części dzielnicy, jedynie poproszę o próbę maksymalnego przesunięcia na północ tego przystanku, chociażby kosztem chodnika (1-2m). Tutaj również ewentualnie można rozwiązać to nieco zmieniając oś jezdni – rozpoczęcie łuku mogłoby się znaleźć kilkanaście metrów wcześniej. To jest miejsce w projekcie zaznaczone fioletową linią pod kątem prostym i napisem „R50”. Dzięki temu możliwe byłoby wygospodarowanie dodatkowego miejsca na północnej jezdni ul.Kołowej. Na konsultacjach wspomniano o nadal trwającym procesie rozwiązania sprawy zatoki przy ul.Gorzykowskiej za rondem Balcerka. Również przychyliłbym się tutaj to wsunięcie jej do wewnątrz chodnika i zlikwidowania ścieżki rowerowej po południowej stronie ul.Gorzykowskiej. 2. Wiaty na przystankach autobusowych. W projekcie (pliku PDF) zabrakło w kilku miejscach zaznaczonego miejsca pod wiatę przystankową – np. przy ul.Stojanowskiej oraz ul.Kołowej. Nie wiem czy jest to celowe zamierzenie. Jeżeli tak, postuluję o postawienie wiaty przystankowej na każdym przystanku autobusowym. 3. Doświetlenie przejść dla pieszych. Wspomnieliście o tym Państwo na stronie internetowej oraz podczas konsultacji, jednakże pozwalam sobie jeszcze o tym napisać. Wzorem np. przejścia dla pieszych przy przystanku autobusowym „Bohuszewiczówny”, proponuję mocniejsze doświetlenie tych miejsc. Szczególnie idzie o przejście do ul.Złotopolskiej - w połowie drogi między ul.Kołową a ul.Lusińską, idąc przy ul.Handlowej. Słowem zakończenia napomknę, że bardzo podobał mnie się przebieg konsultacji i pozytywnie oceniam działalność ZDM-u w tym zakresie. Szczególnie dziękuję Pani Katarzynie Górskiej-Manczenko, za pomoc w wyjaśnianiu wszelkich zagadnień oraz wysłuchanie Nas – mieszkańców. Zaznaczam natomiast, że w Warszawie – nawet w tym miejscu, po zakończeniu budowy metra – nie ubędzie samochodów. Państwo jako ZDM, powinniście o tym pamiętam, że należy uwzględnić każdego uczestnika ruchu. Czasem mam wrażenie, że czynione są starania aby uprzykrzyć funkcjonowania niektórym z tych grup. I twierdzę tak jako mieszkaniec korzystający głownie z komunikacji miejskiej, o czym na początku wspomniałem. Proszę o zachowanie tajemnicy korespondencji (art.49 Konstytucji Rzeczpospolitej Polskiej). Nie zezwalam na wykorzystywanie niniejszej wiadomości w celach innych niż konsultacje społeczne, w szczególności upublicznienia moich danych osobowych.		
23.	KM	Witam, poniżej w punktach przesyłam propozycje zmian w projektach przebudowy Obwodnicy Targówka. Proponuję: 1.Pozostawić obecny przystanek Witebska przed rondem z dodaniem przystanku w przeciwną stronę. Oba przystanki zlokalizowane bliżej ronda z zatokami. 2.Poprawa bezpieczeństwa przy rondzie przy ulicy Witebskiej poprzez utworzenie wysepek przy przejściach na ulicy Prałatowskiej. Liczę na uwzględnienie moich propozycji. W razie pytań proszę o dalszy kontakt.	1. Nie uwzględniono 2. Przeanalizujemy	1. Lokalizacja jest uzgodniona z ZTM.
24	ŁT	Witam w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi projektu zmian na Targówku Mieszkaniowym, chciałem wyrazić swoją <u>bardzo</u> pozytywną o przygotowanym projekcie. Równocześnie chciałem jednak prosić o przeanalizowanie, czy rzeczywiście konieczne jest tak istotne "odginanie" dróg rowerowych przed wyniesionymi przejazdami przez ulicę Lusińską, Mokrą i Szczepanika. Rozumiem chęć pozostawienie miejsca na zatrzymanie pojazdu pomiędzy jezdnia głowną a	1. Uwzględniono	

		przejazdem, ale 5 metrów nie powinno być dogmatem. Należy uwzględnić, że istotne odginanie toru jazdy rowerzysty tuż przed przejazdem rowerowym bardzo utrudnia kierowcom obserwację, czy nie nadjeżdża rowerzysta, tym samym sprzyjając wymuszeniom pierwszeństwa. Wydaje mi się, że wymagane przez Inżyniera ruchu minimalne "odsunięcie" przejazdu nie powinno być liczone od końca wyniesienia a od granicy przejazdu rowerowego. Ponadto, w przypadku Szczepanika załączona koncepcja sugeruje odgięcie większe niż 5 metrów od końca wyniesienia.		
25	MT	Szanowni Państwo, Na remontowanej obwodnicy Targówka chodniki powinny zostać wykonane z płyt chodnikowych. Z pewnością nie powinien to być beton ani zwykła kostka brukowa	Uwzględniono	
26	KM	Witam w związku z terminem nadsyłania propozycji i wszelkich sugestii odnoszących się do planów remontu tzw. "obwodnicy Targówka" w załączniku przesyłam petycję napisaną wspólnie z sąsiadami, właścicielami posesji oraz przedsiębiorcami prowadzącymi swoje interesy w lokalach mieszczących się przy ul. Gorzykowskiej. Pragniemy zwrucić uwagę na potrzebe stworzenia większej niż zakładana plan, ilości miejsc parkingowo - postojowych (równoległych do jezdni lub prostopadłych). zwracamy również ryzyko jakie niesie ze sobą stworzenie ścieżki rowerowej po stronie budynków mieszkalno usługowych, po pierwsze ścieżka będzie przebiegać przez podjazdy do budynków gdzie wyjeżdżające i wjeżdżające samochody mogą zagrażać rowerzystom jak również długość podjazdu jest nie wystarczająca aby zmieściły się na nich samochody dostawcze bez wjechania na ścieżkę rowerową. Ponadto po stronie zabudowanej ruch pieszy jest na tyle duży że połączenie ścieżek rowerowych orza chodnika pieszych może powodować że piesi będą wchodzić na ścieżkę czy to wysiadając z autobusu czy to wychodząc z lokali użytkowych, proponujemy aby planowana ścieżka rowerowa po drugiej stronie ulicy została poszeżona co pozwoli przenieść ruch rowerów tylko na jedną stronę drogi co będzie zdecydowanie bezpieczniejszym rozwiązaniem. z wyrazami szacunku KM w imieniu wszystkich osób popierających proponowane zmiany.	Uwzględniono	

27	Pan Stopek	Warszawa, 15.03.2017 r. SZ. P. NACZELNIK WYDZIAŁU INFRASTRUKTURY URZĘDU DZIELNICY TARGÓWEK I n f o r m a c j a Powodowany troską o bezpieczeństwo w ruchu drogowym na terenie Warszawy / i nie tylko/ - sam jestem kierowcą z kilkudziesięcioletnim stażem- pragnę opisać sytuację na jednym ze skrzyżowań drogowych na terenie Targówka, a mianowicie ulicy Handlowej z Pratulińską, tuż przy budowie II linii metra. Od kilku miesięcy na podstawie umowy o pracę w Szkole Podstawowej nr 114 pełnię obowiązki opiekuna młodzieży na przejściu skrzyżowania wymienionych ulic do i ze szkoły. Wprawdzie skrzyżowanie to nie należy do dużych, jednak jest dość ruchliwe. W ciągu godziny, zwłaszcza w porach szczytu komunikacyjnego przejeżdżają tędy setki pojazdów osobowych, ciężarowych, autobusów komunikacji miejskiej oraz różnych pojazdów budowy metra. Przez skrzyżowanie przemieszczają się dziesiątki przechodniów, tak dorosłych / w tym starszych, o widocznym kalectwie/ oraz młodzieży szkolnej. Pełniona codziennie funkcja w godz. 7.30 -15.30 daje mi okazję do poczynienia wielu spostrzeżeń na temat stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na tym odcinku, czym chciałbym się podzielić z Kierownictwem Wydziału Infrastruktury Urzędu Dzielnicy Targówek, której ja też jestem stałym mieszkańcem od ponad 30 lat. Wyłączenie z ruchu na czas budowy metra niektórych ulic spowodowało, że ulica Handlowa stała się w tym rejonie Targówka główną arterią komunikacyjną umożliwiającą dojazd z rejonu teatru i Skweru im. Wiecha w kierunku ul. Radzymińskiej i dalej m.in. do centrum. Tym samym ruch różnego rodzaju pojazdów na tej ulicy niepomiernie się nasilił, włączając w to ruch pojazdów i maszyn budowy metra. Dodać przy tym należy, że ul. Pratulińska praktycznie wyłączona z ruchu została wielkim placem budowy, gdzie umieszczono m.in. liczne kontenery firm wykonawców i miejsca postojowe ich pojazdów. Przejście dla pieszych zostało we właściwy sposób oznakowane, obok umieszczono dwie wysepki, na których ustawiono w obu kierunkach jazdy znaki C9 oraz znaki D6 i A17 /informujące o przejściu dla pieszych i dodatkowo o przejściu dla dzieci/. W odległości ok. 45 m od przejścia w kierunku Skweru im. Wiecha usytuowano na dwóch pasach ruchu betonowe „poduszki" spowalniające prędkość jazdy /1,2/ oraz jedną /3/ w kierunku ul. Mokrej. Od przejścia w obu kierunkach ul. Handlowej na odcinku kilkuset metrów ograniczono prędkość jazdy do 30 km/h, o czym informują co jakiś czas kolejne znaki, m.in. na wysokości ul. Mokrej, ul.Pratulińskiej. */W załączeniu szkic sytuacyjny skrzyżowania ulic/* Zastosowane obecnie istniejące rozwiązanie inżynieryjno-drogowe zostało zaprojektowane na sytuację zakładającą, że zarówno kierujący pojazdami, jak i piesi na przejściu będą stosowali się do przepisów i zasad ruchu drogowego. Niestety praktyka codziennego „życia" na tym skrzyżowaniu jest bardzo daleka od oczekiwanych założeń, jest po prostu zła.* Kilkumiesięczna codzienna ośmiogodzinna obserwacja tej sytuacji pozwala mi z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że zdecydowana większość /60-70 %/ uczestników ruchu drogowego, zarówno kierujących pojazdami, jak i pieszych stosuje się do tych zasad. Bardzo dużo jednak kierowców do zasad tych się nie stosuje, a nawet w sposób rażący je narusza. Dotyczy to szczególnie powszechnej niemal praktyki przekraczania dozwolonej na tym * opinię tę potwierdzają liczni przechodnie, z którymi kontaktuję się codziennie	Nie uwzględniono	Proponowane rozwiązanie jest niezgodne z przepisami. Celem projektu jest zmniejszenie prędkości jazdy samochodów i bezpieczeństwo mieszkańców.

odcinku prędkości / 30 km/h/ i jazda z szybkością 2-3 krotnie większą. Wiele pojazdów w tym autobusy, potężne ciężarówki, taxi, z obu kierunków mkną w kierunku przejścia niczym po drodze szybkiego ruchu. Często z tą prędkością najeżdżają na leżące na jezdni betonowe przeszkody spowalniające. Dotyczy to zwłaszcza dużych pojazdów o rozstawie kół większym niż szerokość /2 m./ tych „poduszek" betonowych. Mniejsze pojazdy zaś niemal nagminnie przeszkody te omijają przejeżdżając na sąsiednie, o przeciwległym kierunku jazdy. Inne natomiast np. jadące od ul. Mokrej omijają z lewej strony przeszkodę /nr 3/ wjeżdżają na pas środkowy i dopiero za przejściem dla pieszych wjeżdżają na „swój" prawy pas ruchu. Manewry te nie zawsze kończą się "powodzeniem". Tylko w ostatnich kilku tygodniach podczas podobnych „slalomów" wysepka od strony tej ulicy została dwukrotnie „najechana" a umieszczone na niej znaki zostały uszkodzone.

Wielu kierowców, zwłaszcza budowy metra, jeździ zbyt agresywnie. Przekraczając dozwoloną prędkość, zbliżając się do przejścia nie wytracają jej stopniowo lecz ostro hamują pojazdy niemal tuż przed nim. U wielu przechodniów wywołuje to uczucie uzasadnionego lęku, gdy rozpędzony kolos gwałtownie z piskiem opon zatrzymuje się przed pasami.
W podobnej sytuacji używanie przeze mnie ruchomego znaku „stop"do zatrzymania takiego pojazdu nie zawsze – wydaje się – jest pewne, jak postąpi kierowca. Wielokrotnie także na tym odcinku ulicy byłem świadkiem „rajdowych„ popisów niektórych motocyklistów, którzy z nadmierną prędkością na tylnym kole dokonywali manewrów wyprzedzania innych pojazdów.

Należy przy tym zauważyć, że zachowanie niektórych przechodniów również jest naganne i budzi wiele zastrzeżeń przy przekraczaniu skrzyżowania. Niektórzy z nich niemniej agresywnie egzekwują "swoje prawo" pierwszeństwa wejścia na jezdnię, często tuż przed nadjeżdżającym rozpędzonym pojazdem, zmuszając go do gwałtownego hamowania. Bywa więc, że pieszy przechodząc po pasach niemal się ociera o maskę przejeżdżającego samochodu. Do wcale nierzadkich należą przypadki kiedy rozpędzeni rowerzyści na pełnym biegu nie schodząc ze swego pojazdu przekraczają jezdnię na drugą stronę ulicy, co może skutkować zderzeniem z będącym na kursie kolizyjnym pojazdem. Pewna część pieszych zajęta rozmową telefoniczną, klikaniem w smartfony nie zwraca nawet uwagi wstępując na pasy.

Osobny problem stanowi młodzież szkolna pobliskich szkół. Podąża ona do szkoły a potem do domu pojedyńczo bądź grupami, niektórzy w towarzystwie osób dorosłych. Nie mając dostatecznej wiedzy o zasadach ruchu drogowego i grożących jej niebezpieczeństwach na przejściu przez jezdnię powiela ona często naganne sposoby zachowania osób starszych. Mimo szeroko prowadzonej przez szkołę nauki o zachowaniu na jedni, przejściach dla pieszych podejmowanej na lekcjach wychowawczych i licznych pogadankach na ten temat – a tym samym dostatecznie świadomą – pewna część uczniów wpajane jej zasady bezpieczeństwa często ignoruje i lekceważy.

Nie trzeba uzasadniać, że przejście przez jezdnię – miejsce krzyżowania się ruchu pojazdów i pieszych -jest potencjalnie niebezpieczne, mogące skutkować poważnym wypadkiem drogowym, kalectwem bądź śmiercią przechodnia, gdyż w zderzeniu z pojazdem praktycznie nie ma on większych szans. Niebezpieczeństwo to wzrasta szczególnie w porach niedostatecznej widoczności, zmierzchu, mgły czy obfitych opadów atmosferycznych. Wielu przechodniów, w tym zwłaszcza dzieci osłoniętych kapturami, parasolami ma ograniczone pole obserwacji, jest dodatkowo narażona na ryzyko potrącenia przez samochód. Kończący się okres zimy i poprawa warunków pogodowych sprawia, że co raz więcej dzieci podąża do szkoły na swoich „pojazdach" licznych hulajnogach, deskorolkach, rolkach czy rowerach. Niektóre z nich – nawet mając dostateczną w tym względzie wiedzę – nie respektują jej i mimo wyraźnie wydawanych jej poleceń i uwag próbują na nich przejeżdżać przez jezdnię. Jeszcze inni przechodząc po pasach zajęci są rozmowami telefonicznymi bądź klikaniem na smartfonach. Nie trzeba dodawać, że takie zachowanie dodatkowo zwiększa ryzyko niebezpiecznego zdarzenia na jezdni. O ile np. jadąc hulajnogą łatwo można z niej przed

przejściem zejść o tyle "rozpędzone" na rolkach dziecko po otrzymaniu nakazu zatrzymania się nie jest w stanie tego w porę uczynić.

Wypada zauważyć, że miejsce na jezdni gdzie krzyżuje się ruch pojazdów i pieszych jest nie tylko potencjalnie niebezpieczny, ale także wysoce konfliktogenny. Śpieszący się piesi, kierowcy pojazdów często wymuszają prawo pierwszeństwa przejścia bądź przejechania przez nie. Stąd próba zatrzymania znakiem „Stop" w celu utrzymania ciągłości i płynności ruchu- u jednych lub drugich wywołuje uczucie niezadowolenia, irytacji czy zniecierpliwienia.

Nieraz w przypadku zwrócenia uwagi na niebezpieczne zachowanie na przejściu niektórzy kierowcy reagują obelgami lub pokazaniem środkowego palca prawej ręki.

Pełniąc na tym skrzyżowaniu rolę opiekuna młodzieży na jej bezpiecznym przejściu przez jezdnię ja - oprócz ruchomego znaku „Stop" - nie dysponuję żadnymi środkami dyscyplinującymi wobec osób nieprzestrzegających zasad ruchu drogowego bądź – zgodnie z posiadanymi uprawnieniami- wydawanymi przeze mnie poleceniami. W dużym stopniu ma to odniesienie także do części niesubordynowanej młodzieży

Podczas swego dyżuru w godz. 7,30- 15,30 staram się – na ile to możliwe – ułatwiać młodzieży bezpieczne przejście przez jezdnię, także wtedy gdy znajduje się pod opieką dorosłych. Udzielam pomocy również osobom starszym, o widocznym kalectwie lub innym potrzebującym. W miarę sposobności udzielam także uwagą pouczeń na temat bezpiecznego zachowania na jezdni.

Jednakże są dni tygodnia i pory dnia kiedy młodzież takiej pomocy nie ma i musi na przejściu liczyć na swoje umiejętności oraz na „dobrą" /?/ wolę kierowców nadjeżdżających pojazdów.

Mam wystarczającą świadomość, że bezpieczeństwo pieszych, w tym szczególnie młodzieży na przejściach przez jezdnię jest zagadnieniem znacznie szerszym i zależy od bardzo wielu czynników, m.in. od ich samych, posiadanej i stosowanej przez nich wiedzy, znajomości zasad ruchu drogowego oraz zachowań kierujących pojazdami.

Szanowny Panie Naczelniku,

przedstawiony powyżej opis sytuacji dotyczącej stanu bezpieczeństwa na tym fragmencie ulicy oraz zachowanie poszczególnych uczestników ruchu drogowego - być może – nie wchodzi w zakres kompetencji czy zainteresowań Wydziału Infrastruktury. Może raczej do zadań wychowawczych rodziców, nauki w szkole, kompetencji Policji czy Straży Miejskiej i tp. Wydaje się jednak, że w znacznym stopniu zależy to także od właściwego rozwiązania inżynierii infrastruktury drogowej.

Nie czuję się upoważniony ani kompetentny aby wypowiadać się na ten temat. Jednakże w poczuciu dużej troski o bezpieczeństwo pieszych, w tym szczególnie młodzieży pragnę poddać pod rozwagę pewne rozwiązanie, które – jak sadzę – w sposób znaczący może przyczynić się do poprawy stanu bezpieczeństwa na tym skrzyżowaniu. I to przy zastosowaniu bardzo niewielkich nakładów finansowych i środków technicznych i wykonania go w bardzo krótkim czasie.

Mianowicie:

I. Od strony Skweru im.Wiecha w odległości ok. 45 m. przed przejściem dla pieszych między betonowe „poduszki" /1 i 2/ ułożyć dodatkowo środkową, co w sposób fizyczny zmusi kierujących do zmniejszenia prędkości. Obecnie wielkie pojazdy ciężarowe, autobusy o dużym rozstawie kół przejeżdżają przez te przeszkody niemal ich nie zauważając.

Tuż przed przejściem dla pieszych w odległości 3-4 m /jest takie miejsce/ ułożyć trzy podobne "poduszki' betonowe /lub nawet nieco wyższe/. Obecnie wiele pojazdów po sforsowaniu wcześniejszych przeszkód /1 i 2/ najeżdżając na nie lub omijając z lewej strony naciskając pedał gazu z dużą prędkością zbliżają się do przejścia, na którym widząc pieszego bądź gwałtownie hamują lub przejeżdżają obok niego ~~niego~~ mknąc w kierunku ul. Mokrej,

chociaż obowiązuje na tym odcinku ograniczenie szybkości do 30 km/h. Ułożenie tuż przed przejściem 3 dodatkowych przeszkód spowoduje, że kierowca chcąc czy nie będzie zmuszony do ograniczenia przed nim prędkości, a tym samym ewentualnego najechania na pieszego.

II. Od strony ul. Mokrej

Betonowa przeszkoda /nr 3/ w odległości ok. 25 m. spełnia zadanie jedynie w stosunku do kierowców stosujących się do przepisów ruchu drogowego. Stojący przed nią znak ograniczający prędkość do 30 km przez wielu kierowców jest notorycznie lekceważony.

Pojazdy zbliżające się z tego kierunku z dużą prędkością bądź najeżdżają na tę „poduszkę" bądź omijają ją slalomem z lewej strony a następnie wpadają na przejście dla pieszych i mkną dalej często z tą samą lub zwiększoną prędkością w kierunku Skweru im. Wiecha. Wydaje się więc bardzo uzasadnionym byłoby ułożenie tuż przed przejściem w odległości 3-5 m. dwóch "poduszek" /może nawet o większej wysokości/, co fizycznie zmusiłoby pojazd do zmniejszenia prędkosci jazdy przez pasy. Dwie, gdyż uniemożliwiłoby to pojazdom o dużym rozstawie kół „niezauważenia ich".

Należy nadmienić, że ten fragment przejścia jest najbardziej niebezpieczny, gdyż jest dla kierowców mniej widoczny. Ponadto po tej stronie jezdni tuż w kierunku ul. Trockiej jest wzniesienie terenu ze ścieżką po której bardzo często młodzież zjeżdża na swoich „pojazdach". Jak wiem, w tym miejscu niedawno miał miejsce nieszczęśliwy wypadek potrącenia dziecka.

Szanowny Panie Naczelniku

W trosce o należytą realizację powierzonego mi zadania -udzielania pomocy młodzieży szkolnej na przejściu dla pieszych opisałem/wydaje się, że wiernie/ istniejącą sytuację w zakresie bezpieczeństwa ruchu na tym skrzyżowaniu. Wydaje się ono daleko niezadowalające, co może być przyczyną niebezpiecznych dla zdrowia i życia przechodniów następstw. Opisując istniejący stan rzeczy w tej kwestii – mam nadzieję, że nie przekroczyłem swych kompetencji- pozwoliłem sobie na przedstawienie pomysłu, jak tej sytuacji zaradzić. Wydaje się, że jest on sensowny i oparty na codziennej kilkumiesięcznej obserwacji tego fragmentu ul. Handlowej. Przy czym – tak, jak wspomniałem - jego realizacja jest możliwa przy wykorzystaniu minimalnych środków technicznych i finansowych, wszak dotyczy to ułożenia zaledwie kilku dodatkowych betonowych przeszkód spowalniających prędkość jazdy, co zmusiłoby niektórych kierowców do bardziej bez-piecznej jazdy a tym samym do zwiększenia bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych.

Zakładam, że istniejąca obecnie organizacja ruchu drogowego na tej ulicy została zaplanowana na czas budowy metra i -być może po jego wybudowaniu zostanie przyjęta inna koncepcja inżynieryjno-drogowa. Niemniej w celu podniesienia stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na tym odcinku wydaje się celowym przyjęcie nawet doraźnego rozwiązania, które uprzejmie pragnę przedłożyć Wydziałowi Infrastruktury. Naturalnie nie wykluczam, że Kierownictwo wydziału ma jeszcze inne koncepcje w tej sprawie. Tak czy owak jednak wydaje się, że wymaga ona w miarę szybkich działań, wszak chodzi tu o życie i zdrowie przechodniów nie tylko mieszkańców naszej dzielnicy.

Z wyrazami należnego poważania i szacunku,

„Stopek" - Józef [redacted]

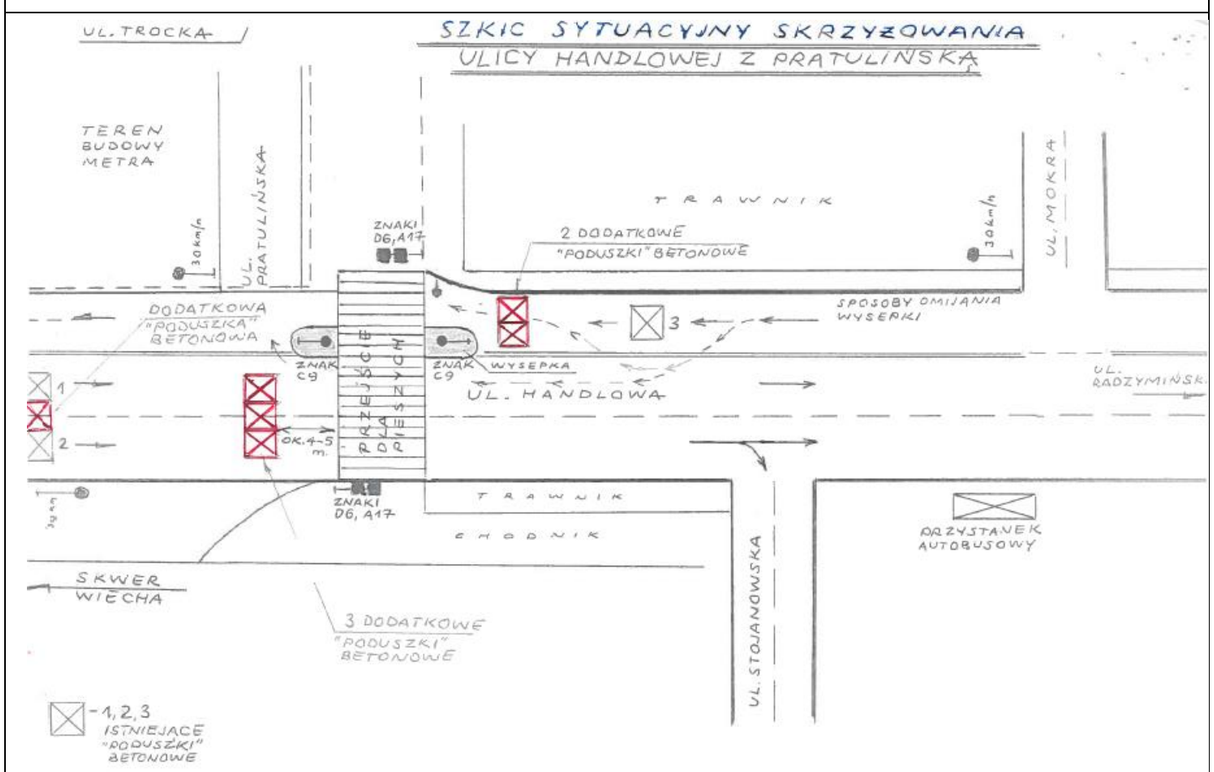
Prywatnie emerytowany ppłk policji

P.S. Będę szczerze rad jeśli zechcą Państwo udzielić mi w tej sprawie odpowiedzi na ile przedstawiony opis sytuacji jest rzeczywisty a pomysł poprawienia jej jest realny.

Do wiadomości :
==========

1. Dyrektor Szkoły Podstawowej nr 114 w Warszawie
2. Komenda Dzielnicowa Policji Warszawa Targówek
3. Straż Miejska M-ta Stołecznego Warszawa
   VI Oddział Terenowy

[redacted]


SZKIC SYTUACYJNY SKRZYŻOWANIA
ULICY HANDLOWEJ Z PRATULIŃSKĄ
UL. TROCKA
TEREN BUDOWY METRA
UL. PRATULIŃSKA
30 km/h
ZNAKI D6, A17
2 DODATKOWE "PODUSZKI" BETONOWE
TRAWNIK
UL. MOKRA
DODATKOWA "PODUSZKA" BETONOWA
SPOSOBY OMIJANIA WYSEPKI
3
ZNAK C9
WYSEPKA
UL. HANDLOWA
UL. RADZYMIŃSK.
1
2
OK. 4-5 m.
PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH
ZNAKI D6, A17
TRAWNIK
CHODNIK
PRZYSTANEK AUTOBUSOWY
SKWER WIECHA
3 DODATKOWE "PODUSZKI" BETONOWE
UL. STOJANOWSKA
-1, 2, 3 ISTNIEJĄCE "PODUSZKI" BETONOWE

28	Warszawska Masa Krytyczna	Warszawska Masa Krytyczna WMK/17-027-02/JS 7 kwietnia 2017 TZM 10 KWI. 2017 MD 11.04.17 Zarząd Dróg Miejskich Wydział Zrównoważonej Mobilności Chmielna 120 00-801 Warszawa Warszawska Masa Krytyczna, jako reprezentacja rowerzystów warszawskich, przedstawia swoje uwagi do poddanego konsultacjom społecznym projektu przebudowy obwodnicy Targówka Mieszkaniowego. 1. Przy stacji Metra Trocka-Targówek 2 uzupełnić o rowerowe włączenia z Trockiej w Pratulińską, w obu kierunkach. 2. Rondo Handlowa#Pratulińska, wyprostować względem osi jezdni zachodnie przejście piesze i przejazd rowerowy. Obecnie proponowane rozwiązanie będzie generować konflikty pieszo-rowerowe. 3. Rondo Kołowa#Ossowskiego, róg południowo-zachodni, zlikwidować „trójkątne rondo" rowerowego, zastąpić prostym rozwidleniem. 4. Skrzyżowanie Kołowa#Gościeradowska, doprojektować rowerowe włączenia i wyjazdy od i z kierunku Wincentego. 5. Przed gimnazjum 142 i hali sportowej znajduje się parking, wyłukować DDR na wjeździe i wyjeździe na parking, ułatwienie skrętu rowerem z DDR na parking z obu kierunków. 6. Rondo Witebska#Ossowskiego, wyniesiony przejazd rowerowy przez Prałatowską. 7. Przy stacji Targówek 1 doprojektować rowerowe włączenia w Pratulińską na wschód, możliwość dojechania rowerem do Radzymińskiej przez ogródki działkowe 8. Ponieważ projekt zakłada poprowadzenie odcinka DDR od stacji Targówek 1 na północ, a od strony ronda Handlowa#Pratulińska jest ciąg spacerowy z fizycznym włączeniem drogi rowerowej – należy ustawić znaki c13-c16 na obu krańcach ciągu. 9. Obok przedszkola nr 81 doprojektować włączenia rowerowe do ruchu ogólnego po obu stronach Barkocińskiej. 10. DDR po wschodniej stronie Myszkowskiej. Likwidacja dwóch zakrętów przy Biedronce, od Barkocińskiej droga rowerowa może iść skosem. Powyżej Hodowlanej, zwężenie przekroju zrobić dopiero za zakrętem, albo zmienić na większe promienie zakrętu. MASA KRYTYCZNA I PION II WYDZIAŁY D DSR DBP U DKS DOI T DPZ DZU G DSP ZS K DKW 07 2017 ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH data wpływu 2017 -04- 07 -1- Nr. sprawy..... Odpowiedź prosimy kierować do naszego reprezentanta w tej sprawie, drogą elektroniczną zgodnie z art.39 §1 KPA na adres jolaj@ja1@wp.pl lub w uzasadnionym przypadku listem poleconym bez zwrotnego potwierdzenia odbioru na adres: Warszawska Masa Krytyczna – Jola Saratowicz,	1. Nie uwzględniono 2. Uwzględniono 3. Uwzględniono 4. Uwzględniono 5. Uwzględniono 6. Uwzględniono jeśli możliwości techniczne na to pozwolą 7. Nie uwzględniono 8. Uwzględniono 9. Nie uwzględniono 10. Uwzględniono	1. Nie wchodzi w zakres projektu. 7. Nie wchodzi w zakres projektu. 9. Nie ma odpowiednio dużo miejsca
29	Spotkanie konsultacyjne	doświetlenie przejść dla pieszych	Uwzględniono	
30	Spotkanie konsultacyjne	aktywne przejścia dla pieszych	Nie uwzględniono	Naszym zdaniem w projekcie zastosowano wystarczające środki bezpieczeństwa (ronda, progi wyspowe, doświetlenie przejść dla pieszych).
31	Spotkanie konsultacyjne	czy będą miejsca parkingowe przy przedszkolu przy ulicy Barkocińskiej	Nie uwzględniono	Nie ma odpowiednio dużo miejsca
32	Spotkanie konsultacyjne	połączenie ścieżek rowerowych do Ronda Żaba	Nie uwzględniono	Wykracza poza zakres projektu.

33	Spotkanie konsultacyjne	zmiana konstrukcji - czy przesuwana jest cała jezdnia?	Zmiana konstrukcji	
34	Spotkanie konsultacyjne	koordynacja z metrem	Uwzględniono	
35	Spotkanie konsultacyjne	czy projekt jest skoordynowany z projektem planu miejscowego	Uwzględniono	
36	Spotkanie konsultacyjne	czy uwzględniono, że powstaną parkingi wielopoziomowe Kołowa i Witebska	Uwzględniono	
37	Spotkanie konsultacyjne	czy będą progi z kostki przy Handlowej, czy będzie możliwy objazd	Uwzględniono częściowo	
38	Spotkanie konsultacyjne	czy będzie kiosk z prasą i biletami przy pawilonie Piotra Skargi 54	Przekazano władzom dzielnicy	
39	Spotkanie konsultacyjne	czy projekt jest konsultowany z Policją i Strażą Miejską	Uwzględniono	
40	Spotkanie konsultacyjne	czy będzie wrysowana przejezdność autobusów przy Rondzie Balcerka?	Uwzględniono	
41	Spotkanie konsultacyjne	czy będą wyprofilowane studzienki ściekowe	Uwzględniono	
42	Spotkanie konsultacyjne	czy z Ronda Balcerka autobusy nie będą wskakiwać na przeciwny kierunek ruchu	Uwzględniono	
43	Spotkanie konsultacyjne	Gorzykowska czy można stworzyć miejsca parkingowe tam gdzie są lokale	Uwzględniono	
44	Spotkanie konsultacyjne	może zrobić ścieżkę po jednej stronie Gorzykowskiej, poszerzenie ścieżki po stronie północnej?	Uwzględniono	
45	Spotkanie konsultacyjne	konsultacje w szkołach	Uwzględniono	
46	Spotkanie konsultacyjne	rondo Kołowa – Ossowskiego bez trójkąta rowerowego	Uwzględniono	
47	Spotkanie konsultacyjne	włączenia i wyłączenia od Gościeradowskiej do Wincentego – 5 wlot	Nie uwzględniono	Brak istniejącej infrastruktury rowerowej po drugie stronie
48	Spotkanie konsultacyjne	włączenie i wyłączenie rowerowe przy Trockiej	Nie uwzględniono	Będzie wdrożone w ramach projektu metra Poza zakresem projektu.
49	Spotkanie konsultacyjne	włączenie do Wincentego	Nie uwzględniono	Brak istniejącej infrastruktury rowerowej po drugie stronie. Wykracza poza zakres projektu.
50	Spotkanie konsultacyjne	wiata przy Ossowskiego (skrajnia rowerowa) i zieleń	Uwzględniono	
51	Spotkanie konsultacyjne	parking przed szkołą (łuki od strony szkoły)	Uwzględniono	

52	Spotkanie konsultacyjne	przy Pratulińskiej i Stojanowskiej zatoka autobusowa, autobusy blokują ruch	Nie uwzględniono	Przystanki i jezdnie są projektowane w taki sposób, żeby zapewnić bezpieczeństwo i wygodę niechronionym użytkownikom ruchu oraz pasażerom komunikacji publicznej. Lokalizacja przystanków została uzgodniona z ZTM.
53	Spotkanie konsultacyjne	Prałatowska przejazd i przejście próg wyniesiony	Uwzględniono w miarę możliwości	
54	Spotkanie konsultacyjne	spowalniacze na wysokości przedszkola	Uwzględniono	
55	Spotkanie konsultacyjne	postulat do metra - włączenie się z Pratulińskiej	Przekazano postulat	
56	Spotkanie konsultacyjne	Pratulińska-Myszkowska przejście na parking (inwestor RSM Praga)	Nie uwzględniono	Zagęszczenie w tym rejonie przejść dla pieszych powoduje, że nie widzimy uzasadnienia dla stworzenia kolejnego. Przejście znajdowało by się na łuku drogi co mogłoby prowadzić do potrąceń pieszych.
57	Spotkanie konsultacyjne	Myszkowska przy Biedronce wyprostować ścieżkę rowerową	Uwzględniono	
58	Spotkanie konsultacyjne	przejazd rowerowy od Gorzykowskiej żeby można było jechać w obie strony	Nie uwzględniono	Przy rondzie na skrzyżowaniu ul. Gorzkowskiej, Handlowej i Myszkowskiej został zaprojektowany przejazd rowerowy przez wschodnie ramię.

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